THE TRAVAUX PRÉPARATOIRES OF THE 1910 COLLISION CONVENTION AND OF THE 1952 ARREST CONVENTION

Click here to jump to the Table of Contents

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

THE TRAVAUX PRÉPARATOIRES

OF

THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW
WITH RESPECT TO
COLLISION BETWEEN VESSELS 23 SEPTEMBER 1910

AND OF

THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO
THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS, 10 MAY 1952

CONTENTS

Foreword **Page IX**

BOOK I

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels, 1910

Preface » **3**

PART I - The history of the Convention » **5**

PART II - The Travaux Préparatoires

TITLE » **15**

ARTICLE 1: Vessels to which the Convention applies » **18**
ARTICLE 2: Inevitable or inscrutable accident » **39**
ARTICLE 3: Liability in case one vessel is to blame » **52**
ARTICLE 4
- First paragraph: Liability in case both vessels are to blame » **57**
- Second paragraph: Damages caused to vessels and cargoes » **76**
- Third paragraph: Damages caused by death or personal injuries » **101**
- Fourth paragraph: Limitation of liability towards persons on board » **113**

ARTICLE 5: Collision caused by fault of the pilot » **114**
ARTICLE 6: Exclusion of conditions for the action and of legal presumptions » **124**
ARTICLE 7: Limitation of actions » **129**
ARTICLE 8: Duty to render assistance » **148**
ARTICLE 9: Undertaking to enact national legislation » **158**
ARTICLE 10: Rules on limitation of liability not affected » **160**
ARTICLE 11: Exclusion of warships » **169**
ARTICLE 12: Scope of application » **173**
ARTICLE 13: Damages caused without collision » **179**
ARTICLE 14: Future amendments » **180**
ARTICLE 15: Accession to the Convention » **183**
ARTICLE 16: Entry into force of the Convention » **185**
ARTICLE 17: Denunciation of the Convention » **189**

ADDITIONAL ARTICLE: Entry into force of Article 16 » **191**
Protocol of signature » **193**
Appendix - Articles proposed but not adopted
- Compensation for damages » **195**
- Liability of the tug » **198**
- Tug and tow » **202**

PART III - Texts

1902 CMI Hamburg Conference
- Avant projet de traité relatif à un droit uniforme sur les abordages » **208**

February 1905 Diplomatic Conference
- Avant projet de convention pour l'unification des règles à appliquer en matière d'abordage » **210**
- Protocol and Draft Convention for unifying the Rules to be applied as to Collision at Sea » **212**

October 1905 Diplomatic Conference
- Protocole et Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage » **216**

October 1909 Diplomatic Conference
- Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage » **219**

September 1910 Diplomatic Conference
- Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage » **222**

BOOK II

International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Ships, 1952

Preface » **231**

PART I - The history of the Convention

1. The Draft Convention prepared by Léopold Dor » **234**
2. The CMI Oslo Conference of 1933 » **237**
3. The CMI Paris Conference of 1937 » **243**

4. The CMI Antwerp Conference of 1947 and the CMI Amsterdam Conference of 1949 » **247**
5. The CMI Naples Conference of 1951 » **250**
6. The Brussels Diplomatic Conference of 1952 » **253**

PART II - **The Travaux Préparatoires**

TITLE **Page 258**

ARTICLE 1
- Paragraph 1: The maritime claims » **260**
- Paragraph 2: Definition of "Arrest" » **296**
- Paragraph 3: Definition of "Person" » **300**
- Paragraph 4: Definition of "Claimant" » **302**

ARTICLE 2: Claims in respect of which a ship may be arrested » **306**
ARTICLE 3
- Paragraph 1: Ships which may be arrested » **313**
- Paragraph 2: Ships in the same ownership » **323**
- Paragraph 3: Prohibition of rearrest » **324**
- Paragraph 4: Arrest of a ship when the owner is not liable » **337**

ARTICLE 4: Authority competent to order arrest » **350**
ARTICLE 5: Release of a ship from arrest » **354**
ARTICLE 6: Wrongful arrest and rules of procedure » **369**
ARTICLE 7
- Paragraph 1: Jurisdiction on the merits » **397**
- Paragraphs 2-4: Court ordering arrest without jurisdiction on the merits » **421**
- Paragraph 5: Rhine Navigation Convention » **433**

ARTICLE 8
- Paragraphs 1-4: Scope of application » **434**
- Paragraph 5: Subrogation and assignment » **449**

ARTICLE 9: No maritime lien » **451**
ARTICLE 10: Reservations » **454**

PART III - **Texts**

1933 CMI Oslo Conference
- Projet de convention internationale sur la saisie de navires présenté par M. Léopold Dor à la Commission internationale » **458**
- Projet de convention internationale sur la saisie de navires et rapport sur ce projet présenté par M. Léopold Dor à la Conférence d'Oslo » **459**

1937 CMI Paris Conference
- Avant-projet sur la saisie conservatoire » **460**
- Preliminary Draft on Conservative Arrest » **460**

1951 CMI Naples Conference
- Convention internationale sur la saisie de navires de mer. 3ème Projet » **462**
- Projet de convention internationale sur la saisie conservatoire des navires de mer » **466**

1952 Brussels Diplomatic Conference
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer » **470**
- International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-going Ships » **470**

FOREWORD

In 1997 the Comité Maritime International celebrates its centenary. One of the ways in which this anniversary will be marked is the publication of two volumes of Travaux Préparatoires*, respectively of the 1910 Collision Convention and the 1952 Arrest Convention and of the Hague and Hague-Visby Rules. The three conventions are not the only, but certainly some of the most important among the contributions by the CMI to the unification of maritime law during the first century of its existence. The publication of their* Travaux Préparatoires *will bear witness to the unique contribution by the CMI to the unification of maritime law, which is its principal object.*

The publication of these two volumes is only possible thanks to the great amount of work put into this undertaking by CMI's past president, professor Francesco Berlingieri. He conceived the idea and executed it in every detail, and it is thanks to him that maritime lawyers will possess this excellent tool for their future work.

Allan Philip

BOOK I

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ABORDAGE

BRUXELLES, 23 SEPTEMBRE 1910

PREFACE

The purpose of this work is twofold. First, to make available to courts, lawyers and academics all the Travaux Préparatoires of the 1910 Collision Convention. Secondly, to enable all those who are interested in consulting the Travaux Préparatoires, to easily find what they are looking for. In fact the discussion on each provision has taken place at different times, by several bodies and, therefore, in order to locate the statements made in respect of a given provision, it may be necessary to read a great many pages of several books wherein the Travaux Préparatoires have been collected.

I have thought that the best manner to make the access to the relevant parts of the Travaux Préparatoires easy was to assemble all the statements that have been made in connection with each individual provision.

The book is divided in three parts.

Part I contains the history of the Convention. Since the purpose of the book is to make documents easily accessible, I have not given my own version of such history, but I have tried to collect the relevant parts of the documents that provide information on how the uniform rules have come into existence. My personal contributions is therefore limited to short paragraphs whose purpose is only to link the various documents together. Such paragraphs may be easily identified, because they are printed in italics.

Part II contains the Travaux Préparatoires relating to each article and, under each article consisting in a number of paragraphs, to each paragraph.

Part III contains the relevant documents. They include, in addition to the text of the Convention, all the drafts that have been prepared by the CMI. The words printed in capital letters show in each draft the changes as respects the previous draft.

The original languages in which the Travaux Préparatoires have been published are English and French.

The reports of the CMI Conferences are partly in English and partly in French.

Those of the Diplomatic Conferences are only in French.

The Travaux Préparatoires of the Convention are to be found in the records of the following three CMI Conferences and three Diplomatic Conferences:

- Comité Maritime International - Antwerp Conference, 1898
- Comité Maritime International - London Conference, 1899
- Comité Maritime International - Hamburg Conference, 1902
- Conférence Internationale de Droit Maritime, 1905
  Procès-verbaux des sèances tenues du 21 au 25 Février et du 16 au 20 Octobre 1905
- Conférence Internationale de Droit Maritime, 1909
  Procès-verbaux des séances tenues du 28 Septembre au 8 Octobre 1909
- Conférence Internationale de Droit Maritime, 1910
  Procès-verbaux des séances tenues du 12 au 27 Septembre 1910

FRANCESCO BERLINGIERI

PART I

THE HISTORY OF THE 1910 COLLISION CONVENTION

The History of the 1910 Collision Convention

The international unification of the law on collision at sea was first considered in connection with the apportionment of the liability between the colliding ships, in view of the conflicting criteria in force in the various countries. From the Report presented by Louis Franck to the 1899 London Conference(1) *it appears that discussions on this subject were held during the Congress of Commercial Law held in Antwerp in 1885 and were then continued at the Conference of the Institute of International Law held in Lausanne in 1888, at the Congress on Commercial Law held in Genoa in 1892*(2) *and at the Conference of the International Law Association held in Brussels in 1895.*

In a speech made at the inaugural session of the Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime on 22 November 1896(3) *Antoine Franck explained the reasons for the unification of the law on collision at sea, describing the various conflicting systems in force in the world with respect to the apportionment of liability and strongly supporting the principle of the apportionment of liability on the basis of the gravity of the fault.*

Immediately after its foundation, the CMI chose collision at sea as its first subject and, in preparation of the Conference to be held in Antwerp in September 1898, distributed to the national associations that had already been constituted(4) *the following questionnaire*(5)*:*

1. In case of collision by inevitable accident, should each bear his own loss? If so, should the case of one ship at anchor and one under way be made an exception to the rule?
2. Should a collision where the fault is inscrutable be treated on the same basis as inevitable accident?
3. If the collision is caused by fault of one vessel, should the whole damage be supported by the owner of the ship on board of which the fault was committed?
4. What effect ought the presence of a compulsory pilot to have upon liability in case of collision?

1. Convient-il qu'en cas d'abordage fortuit ou déterminé par force majeure (inevitable accident) chacun supporte son dommage?
2. Y a-t-il lieu de déroger à cette règle dans le cas où l'un des navires était à l'ancre tandis que l'autre était en marche?
3. Si l'abordage a été causé par une faute unique, tous les dommages doivent-ils être supportés par le propriétaire du navire à bord duquel cette faute a été commise?
4. Quelle est l'influence que la présence à bord d'un pilote, dont l'emploi est obligatoire, doit exercer sur la responsabilité en cas d'abordage?

---

(1) London Conference 1899 on the Law of Collisions at Sea and Shipowners Liability, Antwerp, 1900, p. 65, at p. 66.

(2) Congrès International de Droit Maritime - Relation de la Commission pour l'Abordage, l'Assistance et le Sauvetage, Gênes Septembre-Octobre 1892.

(3) Bulletin de l'Association Belge de Droit Maritime, n. 1, Février 1897, p. 31.

(4) National Associations had been constituted, in addition to Belgium, in France, Germany, Netherlands, Norway and the United Kingdom.

(5) CMI Bulletin No. 4, Conférence d'Anvers, September 1898. The French text of the Questionnaire is reproduced from the replies of the German Association, at p. 36. The English text is reproduced from the replies of the United Kingdom Association at p. 63.

5. What effect ought the fact that one colliding ship is in tow to have upon liability?
6. Where both ships are in fault, how ought the damage (a) to the ship, (b) to the cargo to be borne? Ought those in fault to be held jointly and severally liable?
7. Ought the damages in cases of collision to constitute a complete reparation for the damage suffered?
8. Ought actions for damage by collision to be subject to the necessity of a "protest" or any other preliminary formality?
9. Ought the time to be limited within which actions of collision may be brought?
10. Is the time ripe for an examination and settlement of provisional and precautionary measures to which it is necessary to have recourse in order to secure the claims arising out of collisions? What form should the securities take?

5. Quelle est l'influence qui doit être exercée sur cette même responsabilité par le fait que le navire est remorqué?
6. En cas d'abordage par faute commune, qui doit supporter le dommage causé au navire ou à la cargaison? Y a-t-il lieu de prononcer en semblable matière la solidarité?
7. Les dommages-intérêts alloués en matière d'abordage doivent-ils constituer une réparation complète du préjudice occasionné?
8. L'action du chef d'abordage doit-elle être subordonnée à un protêt ou à quelqu'autre formalité préalable?
9. Comment doit se prescrire l'action du chef d'abordage?
10. Y a-t-il lieu d'examiner et de régler les mesures provisoires et conservatoires auxquelles il est opportun de recourir pour garantir les créances naissant d'un abordage, et dans quelles formes ces garanties pourraient-elles être constituées?.

On the basis of the replies given by the National Associations of Belgium, France, Germany, Netherlands, Norway and the United Kingdom and of the debate that took place during the Antwerp Conference, the following resolutions were adopted by the Conference[6]*:*

1. - INEVITABLE ACCIDENT.

In the case of inevitable accident, each ship should bear its own loss. The case were one ship is at anchor should not be made an exception.

2. - INSCRUTABLE ACCIDENT.

The case of inscrutable accident should be treated like that of inevitable accident. Inscrutable accident, means that fault causing the collision is not established against either party.

3. - ONE SHIP TO BLAME.

Where a collision is caused solely by the fault of one ship, the owner of that ship ought to bear the loss.

1. - ABORDAGE FORTUIT.

En cas d'abordage fortuit, chacun supporte son dommage. Il n'y a pas lieu de déroger à cette règle dans le cas où l'un des navires était à l'ancre.

2. ABORDAGE DOUTEUX.

L'abordage douteux est traité comme l'abordage fortuit. Par abordage douteux on entend le cas où la preuve de la faute, qui a causé l'abordage, n'est faite à l'égard ni de l'une ni de l'autre des parties.

3. - FAUTE UNIQUE.

Si l'abordage a été causé par une faute unique, tous les dommages doivent être à charge du propriétaire du navire à bord duquel cette faute a été commise.

(6) CMI Bulletin No. 5, p. 3 and 4.

4. - COMPULSORY PILOTAGE.

Compulsory pilotage ought not to affect the owners liability.

5. - TUG AND TOW.

The ship towed should be responsible for the fault of the tug, unless it be shown that the tug was not in the service of the tow. This principle does not affect the right of recourse which the tow may have against the tug.

6. - BOTH TO BLAME.

Where both ships are to blame for a collision, the total damage to persons and cargo should be apportioned between the ships having regard to the degree of fault. This rule does not affect the liability of the carrying ship to her cargo under her contract.

7. - DAMAGES.

The damages in cases of collision ought to constitute a complete compensation for the damage suffered, according to common law.

8. - FORMALITIES.

Actions for damage by collision are not to be subject to the necessity of a protest or any other preliminary formality.

9. - PRESCRIPTION.

In principle, two years should be the delay for prescription of the action for damage by collision.

4. - PILOTAGE OBLIGATOIRE.

La présence à bord d'un pilote, dont l'emploi est obligatoire, ne modifie pas la responsabilité de l'armement en cas d'abordage.

5. - REMORQUAGE.

Le navire remorqué est responsable de la faute du remorqueur, à moins qu'il ne prouve que ce dernier n'était pas à son service. Ce principe ne déroge pas au droit de recours que le remorqué peut avoir à l'égard du remorqueur.

6. - FAUTE COMMUNE.

En cas d'abordage par faute commune, il est fait masse des dommages causés aux personnes et aux choses; entre les navires en faute ces dommages sont répartis, proportionnellement à la gravité des fautes commises. Par ce principe il n'est pas dérogé aux règles et stipulations du contrat d'affrètement, pouvant exister entre chacun des navires et sa cargaison.

7. - DOMMAGES-INTÉRÊTS.

Les dommages-intérêts en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète de préjudice occasionné, conformément au droit commun.

8. - PROTÊT ET FINS DE NON-RECEVOIR.

L'action du chef d'abordage se prescrit par deux ans, à partir de l'événement.

At the subsequent CMI Conference, held in London from 13 to 15 July 1899, the more limited subject of the apportionment of liability in collisions where both ships are to blame was placed on the agenda and the following four questions were submitted to the Conference[7]*:*

1. How should the damage be apportioned as between the vessels in fault?
2. Should the principle of proportional apportionment of damages apply to the cargo as well as the ship, or should the cargo owners (or other third parties) be entitled to proceed jointly and severally against the vessels?
3. Should a vessel jointly to blame, proceeded against by cargo in virtue of the contract of carriage, be able to oppose to cargo's claims a defence of responsibility for only a portion of the damage?
4. If it is admitted that the proportional principle shall apply to cargo, ought then the cargo to establish the degree of fault attaching to each vessel or does it lie upon the ship which alleges joint fault to establish the degrees of fault?

(7) London Conference, supra note 1, p. 13.

At the end of the Conference the following resolutions were adopted[8]*:*

1. Where both ships are to blame for a collision, the damages as between the two ships should be apportioned according to the degree of fault.
2. The principle of proportional apportionment of damages should apply to the cargo as well as to the ship, and the cargo owners or other third parties interested in property should not be entitled to proceed jointly and severally against the vessels.
3. A vessel jointly to blame proceeded against by cargo in virtue of the contract of carriage should be able to oppose to cargo's claims a defense of responsibility for only a portion of the damage.
4. When the cargo owner is claiming against the carrying ship, it lies upon that ship to prove that the loss was caused either by a peril excepted by the contract of affreightment or that the loss was caused without negligence, or, if by negligence, to some extent and to what extent by the negligence of the other ship. When the cargo owner is claiming against the non-carrying ship, the cargo owner must prove negligence against that ship, and it lies upon that ship to prove the degree of fault, if any, of the carrying ship.
5. That the Conference, taking into regard the improbability of the legislatures at present admitting the principle of apportionment as to the claims for personal injury and loss of life, deems it advisable to defer the consideration of this question.
6. This Conference recommends for universal legislative adoption the following rule in cases of loss or damage to property arising from improper navigation, whether such property be afloat or ashore. The shipowner shall be permitted at his option to discharge his liability (*a*) either by abandoning ship and freight, (*b*) or by paying a sum of money calculated upon the tonnage of the ship.
   This resolution has no reference to claims for loss of life or personal injury.
7. That this Conference, having regard to the resolutions passed here and at Antwerp, records its sense of the great inconvenience and frequent injustice resulting from the diversities of other maritime laws of the nations regarding the consequences of collision at sea and the responsibilities of shipowners in relation thereto; and it heartily supports the suggestion of the Chamber of Shipping of the United Kingdom, to the effect that Her Majesty's Government be invited to institute a full enquiry into the whole subject, and recommends all its members to bring the matter to the attention of their respective Governments.
8. That the officers of the Conference be instructed to bring the resolutions to the notice of their respective Governments.

The manner in which uniformity could be achieved had not yet been discussed in depth. From the resolutions Nos. 7 and 8 reproduced above it appears that it was felt at that time that the best manner would have been for each National Association to draw its Government's attention to the need for uniform rules.

The problem was again considered at the CMI Conference held in Hamburg in September 1902, when the Conference considered that the best manner to achieve

(8) London Conference, supra note 1, p. 1 and 2.

uniformity would be to request one government to convene a diplomatic conference and resolved to request the Bureau Permanent to chose the government to which this request should be made. The Bureau Permanent decided that the Belgian Government would be that more suitable for this task, whereupon the President of the CMI, Mr. Beernaert, and the two Vice Presidents, Mr. Le Jeune and Mr. Franck, submitted to the Belgian Government the request to consider convening a diplomatic conference for the consideration of the draft uniform rules on collision at sea and salvage (9). *This request was favourably received* (10), *and the Government of Belgium approached without delay the Governments of the other maritime countries* (11).

The Diplomatic Conference was then convened by the Belgian Government in Brussels in 1905. A first session was held from 21 to 25 February 1905, when the draft conventions on collision and salvage were submitted to the Conference. The two drafts were preceded by the following Note of the Belgian Government(12):

Note remise aux Gouvernements étrangers par le Gouvernement belge
en même temps que les avant-projets.

La Conférence maritime internationale qui s'est réunie à Hambourg dans le courant du mois de septembre 1902 a élaboré deux avant-projets de convention relatifs à l'unification des règles à appliquer en matière d'abordage et de sauvetage.

Ces documents ont été communiqués aux divers Gouvernements étrangers par les soins des Légations belges.

Le moment paraissant venu de convoquer la conférence destinée à donner la sanction diplomatique aux dispositions sur lesquelles l'accord s'est établi à Hambourg, le Gouvernement belge a fait préparer, pour servir de base aux prochaines délibérations, les deux avant-projets qui se trouvent ci-annexés, et qui ont été dressés dans la forme habituellement usitée pour la rédaction des actes internationaux.

Ainsi qu'on peut le constater, ces documents reproduisent sans changement l'énonciation des principes juridiques admis par la Conférence de Hambourg en ce qui concerne les abordages et le sauvetage.

Toutefois une modification a été introduite quant à la procédure à suivre pour la réalisation de l'œuvre d'unification préconisée.

Par l'article 1er des avant-projets ci-joints, les Parties contractantes s'engagent réciproquement à soumettre aux dispositions de la Convention, le jugement des actions introduites à raison d'un abordage ou d'un sauvetage.

Quant à l'obligation de généraliser, par un remaniement éventuel de la législation intérieure de chaque Etat, l'application des dispositions conventionnelles - point qui présente un intérêt pratique que la Conférence de Hambourg a justement signalé - elle

(9) The letter addressed to Belgian Ministry of Foreign Affairs on 18 October 1902 is published in CMI - Conférence de Hambourg, September 1902, at p. XXXVIII.

(10) The reply of the Belgian Ministry of Foreign Affairs, dated 10 November 1902, is also published in CMI - Conférence de Hambourg, supra note 9, at p. XLIII.

(11) From a note appearing after the letters referred to supra in notes 9 and 10, it appears that the invitation by the Belgian Government had been accepted by the Governments of Austria, France, Hungary, Italy, Japan, Netherlands, Norway, Rumania, Russia, Sweden and United States.

(12) Conférence Internationale de Droit Maritime, Procès-verbaux des séances tenues du 21 au 25 février et du 16 au 20 octobre 1905, Bruxelles 1906, p. 17.

fait l'objet d'une stipulation inscrite dans un protocole de clôture annexé aux avant-projets de convention.

Cette procédure semble se justifier, d'une part, par la nécessité de réaliser sans retard l'application de règles uniformes entre les pays contractants et de faire de la Convention même la loi de chaque Etat, et, d'autre part, par l'intérêt qu'il y a à empêcher que la généralisation des principes conventionnels et la codification des lois intérieures qui doit en être la conséquence ne viennent retarder la mise en vigueur des dispositions adoptées entre les Etats signataires.

Il est de règle d'ailleurs de ne viser dans les conventions diplomatiques que les relations entre pays contractants, et la généralisation des principes qui y sont inscrits se fait le plus souvent par une disposition émanant de l'initiative de chaque Gouvernement.

Cette façon de procéder paraît, en outre, présenter l'avantage de donner aux Etats signataires l'assurance que les principes sur lesquels ils se sont mis d'accord seront formulés d'une manière uniforme dans tous les pays contractants.

Il n'a pas paru désirable d'assigner un délai fixe pour la réalisation de l'engagement qui fait l'objet du protocole de clôture. Mieux valait, semble-t-il, se borner à stipuler que les dispositions utiles seront prises le plus tôt possible à cet effet, en permettant à chaque Gouvernement de s'inspirer des nécessités parlementaires pour la révision ou la codification législative à entreprendre.

The draft approved by the CMI 1902 Hamburg Conference, as supplemented, was annexed to the Note [13].

At the end of the First Session of the Conference the following Protocol was signed by the Delegations present at the Conference [14]*:*

PROTOCOLE

Les Délégués soussignés, convaincus des grands avantages qu'à tous les points de vue présenterait l'établissement d'un droit uniforme en matière d'abordage et d'assistance maritimes, et constatant les dispositions favorables manifestées à cet égard au cours des travaux de la Conférence par tous ses membres, sont unanimement d'accord pour:

1° Soumettre à leurs Gouvernements respectifs aux fins d'examen les projets préparés par la Conférence, et qui sont ci-annexés;

2° Suspendre les délibérations de la Conférence et les ajourner à une date à proposer par le Gouvernement belge.

Fait à Bruxelles, le 25 février 1905.

The draft convention, as amended during the session, was annexed to the Protocol [15].

The second session of the Conference was held from 16 to 20 October 1905 [16]*. A Commission was appointed by the Conference under the chairmanship of Dr. Capelle, with the task of considering the amendments to the draft approved at the first session by several delegations.*

---

(13) The draft is published infra, at p.208.

(14) The following States were represented at the Conference: Belgium, Congo, France, Italy, Japan, Netherlands, Norway, Portugal, Rumania, Russia, Spain, Sweden and United States.

(15) The draft is published infra, at p. 210.

(16) Conférence Internationale, supra note 12, p. 83-231.

Antoine Franck was appointed Rapporteur. The amendments to the draft Collision Convention were considered by the Commission during its first and second sitting, held on 16 and 17 October 1905, and then during its fifth and sixth sitting held on 19 October 1905[17].

Antoine Franck reported to the Plenary Conference the outcome of the work of the Commission on 20 October 1905[18]. *The changes made to the draft approved at the end of the first session were not significant*[19]. *It is worth noting that in the Protocol preceding the text of the draft Collision Convention and the draft Salvage Convention the following statement was made*[20]*:*

Considérant, d'autre part, que le but poursuivi par lesdits projets de conventions ne sera pleinement atteint que par la généralisation des règles qu'ils consacrent, les Délégués soussignés émettent, unanimement aussi, le vœu que les Etats contractants pourvoient, le plus tôt possible et dans la mesure la plus large, à l'extension prévue par l'article 13 du projet de convention sur l'abordage et l'article 15 du projet de convention sur l'assistance.

Article 13 of the draft Collision Convention so provided[21]*:*

Les Délégués des Etats contractants se réuniront à Bruxelles, trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

The scope of application of the Convention was established as follows in Article 12 of the draft:

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressées, lorsque tous les navires seront ressortissants aux Etats contractants et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

This provision, however, remained substantially unaltered.

A third session was held from 28 September to 8 October 1909 when the draft was further discussed. The more significant change made to such draft was the addition in Article 4 of a provision whereby the owners of the ships at fault were jointly liable, in respect of damages arising out of death and personal injuries[22].

No further changes were made at the subsequent session, held from 12 to 27 September 1910[23].

---

(17) Conférence Internationale, supra note 12, p. 153-177 and 209-231.
(18) Conférence Internationale, supra note 12, p. 112-123.
(19) The draft is published in Part III of Book I, at p. 216.
(20) Conférence Internationale, supra note 12, p. 138.
(21) See note 19.
(22) The draft is published infra, at p. 219.
(23) The Convention is published infra, at p. 222.

PART II

THE TRAVAUX PREPARATOIRES

TITLE OF THE CONVENTION

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ABORDAGE

(Translation)

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW WITH RESPECT TO COLLISION BETWEEN VESSELS

Conférence Internationale de Droit Maritime, 1905
Procès-Verbaux of the sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October.
Meeting of the Sous-Commission 19 October 1905

[223]

M. le Président propose d'aborder l'examen des articles préparés par le Comité de rédaction et dont le texte vient d'être distribué.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, rapporteur, donne lecture du titre du premier projet de convention:

Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

M. le Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, fait observer qu'il ressort de ce titre que les Gouvernements peuvent prendre toutes les dispositions complémentaires compatibles avec la convention.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, partage sur ce point l'avis de M. le Dr. Dungs. Il estime toutefois que cette interprétation ne découle pas du titre choisi. Celui-ci signifie simplement que la convention ne contient pas toutes les règles en matière d'abordage et qu'elle se borne à unifier certaines de ces règles.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Seventh Plenary Session, 4 October 1909
Report of the Chairman of the Sous-Commission M. Louis Franck

[129]

Avant d'aborder l'examen des articles des deux conventions relatives à l'abordage et à l'assistance maritime, quelques observations générales s'imposent. La convention sur l'abordage était, en 1905, intitulée: "Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage". La Commission propose de modifier cet intitulé. La convention porterait désormais le titre de: "Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et d'autres accidents de mer". L'on a, en effet, fait observer qu'à côté des cas d'abordage, dans le sens propre du mot, visés dans le texte, il est d'autres événements qui sont assimilés par la convention à des abordages, mais qui, dans la terminologie juridique, se qualifient plus exactement d'accidents de mer.

[136]

M. le Président constate que le rapporteur a terminé sa tâche en ce qui concerne le premier projet de convention. Au nom de l'assemblée, il félicite M. Franck de son remarquable travail et l'en remercie.

M. Berlingieri, Délégué de l'Italie, croit devoir revenir sur l'intitulé de la convention. En réalité, celle-ci ne prévoit que des cas d'abordage, les hypothèses prévues par l'article 12*bis*, constituant, en réalité, des cas d'abordage indirect. Il

propose, en conséquence, de s'en tenir à l'intitulé primitif. La Convention porterait dès lors le titre de "Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage".

M. le Président appuie cette proposition, qui est adoptée.

Il demande s'il entre dans les intentions de l'assemblée de procéder au vote, article par article, des dispositions de la convention, ou s'il convient de mettre celle-ci aux voix dans son ensemble.

A l'unanimité la Conférence se rallie à ce dernier mode de procéder.

Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1910
Procès-Verbaux of the Sessions held from 12 to 27 September 1910
Third Plenary Session, 19 September 1910
Report of the Chairman of the Sous-Commission M. Louis Franck

[96]

Titre. - Au sujet du titre, on s'est demandé si, à raison des accidents nautiques assimilés par l'article 13 à l'abordage, il ne convenait pas de modifier le titre de la Convention. La Sous-Commission a estimé qu'il suffisait que le titre indiquât l'objet essentiel et elle propose, par conséquent, de maintenir la dénomination: Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

ARTICLE 1

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

ARTICLE 1

(Translation)

Where a collision occurs between sea-going vessels or between sea-going vessels and vessels of inland navigation, the compensation due for damages caused to the vessels, or to any things or persons on board thereof, shall be settled in accordance with the following provisions, in whatever waters the collision takes place.

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902
Meeting of 25 September 1902

[42]

Article 1

The High Contracting Parties desiring to favour the development of an uniform maritime law **[43]** *will submit to the principles set forth in the present treaty the judgment of all actions brought, after the date of its ratification, before their Courts and Tribunals, in respect of a collision between sea-going ships or between a sea-going ship and a ship employed in internal navigation.*

Les hautes parties contractantes, désireuses de favoriser le développement d'un droit maritime uniforme, **[43]** *soumettront aux principes énoncés dans le présent traité le jugement de toutes actions introduites après la date des ratifications, devant leurs cours et tribunaux respectifs, à raison d'un abordage survenu soit entre navires de mer, soit entre un navire de mer et un bateau d'intérieur.*

M. de Valroger. Je demande la permission de vous poser une question au sujet de l'art. 1. Elle est d'ailleurs d'intérêt général. L'Association française s'est demandée comment devait être interprétée cette disposition. Signifie-t-elle-que le traité dans l'article sur lequel vous allez être appelés à délibérer, règle même les contestations soulevées entre sujets d'un même Etat. Nous ne l'avons pas pensé. Cette question cependant a été soulevée par le rapport de la Hollande, je crois, qui se prononça pour l'application des dispositions du traité, même aux contestations entre sujets d'un même Etat.

Nous ne croyons pas pouvoir nous rallier à cette manière de voir. Nous pensons qu'un traité international n'a pour but que de régler les contestations entre un national et un étranger. Lorsqu'on se trouve en présence simplement de deux sujets

appartenant au même Etat, ce n'est pas le traité international qui doit être appliqué, mais la loi nationale de l'Etat.

On ne peut donc pas substituer un traité international à la loi nationale, lorsqu'il s'agit de contestations entre sujets du même Etat. C'est pour cela, Messieurs, que j'allais demander de réserver l'application de la loi nationale pour les contestations entre sujets du même Etat. C'est en ce sens que je propose d'amender l'art. 1.

Sir Walter Phillimore. Shall I put before the **[44]** meeting in English what M. de Valroger said? What he said was this: He regarded this as a treaty and not as a law. He said that in France treaties are submitted *aye* or *no* to the French Parliament, then they become law as treaties but they do not affect contestations between subjects. Regarding this as a Treaty and not as a law he supposed that it would only operate between a foreigner and a subject, and in order that that may be clear he is proposing an amendment, the exact words of which I have not before me, which will show that all that each contracting State will do will be to tell its Courts when a foreigner and a subject come before them to be guided on those occasions by these principles. That is, I think, the substance of Mr. de Valroger's remarks.

Mr. T.C. Carver K.C. (London). I was proposing to object to the form of Article 1 on grounds which, I think, are very similar to those which M. de Valroger has put forward. It appears to me that the language of this Article would rather suggest, that it applied to countries only where the Government had some control over the Courts. Now, in England of course that is certainly not so, and there ought, I submit, to be nothing in the language which would suggest that that was so. What I understand the proposal to be is that the Government of each country, which is a party to this treaty will propose in the legislature of the country, such amendments to the law as would make these principles shown in the treaty part of the law of the land. Unless that were done the Treaty could have no effect because this is a treaty to alter the law of the land, and with us it would be necessary to have an Act of Parliament embodying those principles which would be passed in the ordinary way by the legislature. I therefore had proposed to move an amendment, and perhaps I may be allowed to read it, although the one **[45]** before the meeting is that of M. de Valroger's, to show how it seems to me it ought to run. I would suggest the Article should run "The High Contracting Parties desiring to favour the development of a uniform maritime law, will take steps to modify the laws of their respective States in respect of a collision between sea-going ships or between a sea-going ship and a ship employed in internal navigation, so as to adopt the principles set forth in the present Treaty". It appears to me that that is the whole of what could be proposed and that that is the form it should take.

Mr. Gray Hill (Liverpool). I quite agree that Mr. Carver's proposition with reference to the form of the first article is a wise one, but there is a matter of great distance between his proposition and that of M. de Valroger's which I think M. Carver did not quite hear or understand. I understand M. de Valroger to say that this is a treaty between different powers and it is a treaty by which one power agrees through its Courts to pursue a certain system of justice as between its subjects and the subjects of the other party, and that the treaty ought to be confined to that. If that course is adopted the importance of the measure which we are passing is reduced very greatly (Hear, hear), and we are going back from what was done in London and confirmed in

Paris to a very serious degree. I cannot understand why if this system is good enough for adoption as between different nations, it should not, like the navigation rules, be adopted as between the subjects of the same nations. I think that is of the first importance, and therefore I am opposed to the motion made by M. de Valroger.

M. E.P. Wheeler (United States). I concur with the remarks made by M. Gray Hill because it is desirable that the language should be broad enough to cover all cases.

[46]

Permit me also to concur with the expression of the sentiment that it is desirable that these rules, whatever they are, should be uniform. It is one of the very objects, as I understand it, which brings us here - to unify, as far as may be, the Maritime Laws, and to have one rule for the foreigner and another rule for the citizen, is it seems to me, to say the least, an anachronism.

M. Lyon-Caen (Paris). Pour qu'on aboutisse véritablement à l'uniformité, il ne faut pas qu'il y ait *deux lois applicables*, l'une pour les contestations entre sujets de différents Etats, l'autre pour celles entre sujets d'un même Etat. Il faut arriver en notre matière à quelque chose d'absolu sans cela on n'aura rien fait. Eh bien, Messieurs, la question à résoudre est celle-ci: Pour arriver à quelque chose d'absolu, que faut-il-faire? Si l'on se contente de conclure un traité, le but ne sera pas atteint, car, comme vous le disait très bien M. de Valroger, un traité n'a d'effets qu'entre les Etats contractants.

Il faut donc, à mon sens recourir à deux moyens:

1° Conclure un traité établissant des règles uniquement applicables en cas de contestations entre sujet d'Etats différents.

2° Stipuler dans ce même traité, que les différents Etats contractants s'engagent à prendre les mesures nécessaires, dans la mesure du possible, pour que les règles consacrées par le traité soient introduites dans la législation de chacune d'elles. Les Etats contractants qui ne peuvent pas, sans l'intervention du législateur, modifier les lois, s'engageront à prendre les mesures nécessaires pour modifier leurs lois dans le sens des principes consacrés par la traité.

Je propose donc qu'une disposition finale du traité stipule que "les Etats contractants prendront autant que possible les mesures nécessaires pour introduire dans la **[47]** législation de chacun d'eux les règles consacrées par la présente convention".

M. de Valroger. Je retire mon amendement.

M. Sieveking. Il y a donc deux amendements, dont la portée est différente; l'un est l'amendement de M. Carver et l'autre celui de M. Lyon-Caen. Le premier est ainsi conçu: "Les hautes parties soumettront le jugement de toute action devant leur Cour aux principes énoncés dans ce traité". Le second est libellé comme suit: "Les Etats contractants prendront *autant que possible* les mesures nécessaires pour introduire dans la législation de chacun d'eux les règles consacrées par la présente convention".

M. Lyon-Caen se rallie sauf rédaction à l'amendement de M. Carver.

M. Delarue (Paris). Il me semble que nous devons tous être d'accord sur le principe. Quant au texte exact, nous ne devons pas trop nous y attacher, nous ne sommes pas un pouvoir législatif; du moment où le conseil que nous donnons est clairement formulé, ce sera l'affaire des négociateurs officiels de lui donner une formule conciliable avec les législations particulières des différents Etats.

M. Clunet (Paris). Mon Confrère, M. Fromageot et moi, nous vous proposons une addition. Nous sommes tout-à-fait d'accord avec les auteurs des amendements, qui viennent d'être présentés, MM. de Valroger et Lyon-Caen et qui sont appuyés, je le crois, par nos collègues anglais, notamment par M. Carver. Nous sommes tous du même avis. Je sais qu'un traité n'a de valeur juridique qu'entre les parties contractantes et les nationaux qui dépendent de ces parties contractantes, mais n'a pas d'effet direct sur la législation interne de chaque pays; nous sommes tous d'accord sur ce principe, qui a été très bien mis en lumière. Mais il nous a semblé, à mon collègue et à moi **[48]** qu'il fallait chercher a ce vœu une sanction si c'est possible.

Cette sanction la voici:

Chaque Etat contractant s'engagerait à proposer dans un délai déterminé à dater de la ratification du traité, délai de six mois, délai d'un an, les modifications à sa loi nationale, nécessaires pour la mettre en harmonie avec le traité ratifié. Nous avons deux précédents, qui nous permettent de proposer cette sanction dans un domaine où il est si difficile d'en introduire une, c'est, si je ne me trompe, dans la convention internationale pour la protection des câbles sous marins et dans celle pour le règlement de la police et de la pêche dans la Mer du Nord.

Il est stipulé que les puissances contractantes dans le délai d'une année ou un délai plus court édicteraient une loi qui mettrait leur droit positif en harmonie avec les dispositions du traité.

Sir Walter Phillimore (London). I am afraid I must ask your permission to take up two or three minutes of your time. In modes of thought the English and French are entirely in agreement, but the first clause cannot stand as it now stands without making English people appear ridiculous in the eyes of their Government. In America, Congress by treaty can make laws, in France I daresay it is the same; it may be, I do not know. In England you cannot. You cannot make the slightest alteration of law by treaty. All that you can do by treaty is to contract to try carry it into law; and many Acts of Parliament which we have the Treaty as a schedule or an appendix giving force of law to the treaty which the Sovereign has made. Therefore that phrase of the article under discussion looks in the eyes of every Englishman as if it meant that the Sovereign of England was to tell the Courts of Justice how to decide; and if our French friends see no **[49]** objection to Mr. Carver's proposition, it would really make very much easier the proposition of the English people, and make it more easy - which is our great object - to get this treaty accepted by the English Government.

Dr. Sieveking. I suggest that the wording of Art. 1 be:

Art. 1. - The High Contracting Parties will take steps to modify the laws of their respective States in relation to the judgment of all actions brought, after the date of ratification of this treaty, before their Courts and Tribunals, in respect of a collision between sea-going ships or between a sea-going ship and a ship employed in internal navigation, so as to adopt the principles set forth in the present treaty.

Art. 1. - Les Hautes Parties contractantes, prendront les mesures nécessaires pour introduire dans leurs législations respectives les dispositions énoncées dans le présent traité, et ce pour le jugement de toutes actions introduites, après la date des ratifications, devant leurs cours et tribunaux respectifs, à raison d'un abordage survenu soit entre navires de mer, soit entre un navire de mer et un bateau d'intérieur.

This takes notice of the various amendments.

May I take it that the meeting agrees to that? Mr. Carver draws the attention of the meeting to the fact which has been explained by Sir Walter Phillimore, that a Treaty, unless made an appendix to an Act of Parliament, according to the Constitution of England, can never alter the law of England, and can never bind the English Courts, and therefore it would be impossible for Great Britain to adopt Article 1 in its present form. Sir Walter Phillimore and Mr. Carver, who are both high authorities on English Constitutional law, have explained the matter to us, and it may be taken as an established fact therefore **[50]** that Great Britain could not adopt the Article as it stands now, but only what M. Carver proposes: - "Will take steps to modify the laws of their respective States so as to adopt the principles set forth in the present Treaty". Perhaps the other countries, United States, Germany and France, will say that a Treaty is binding upon the subjects of the contracting parties as a part of the law, but whatever the other countries may say it is sufficient that Great Britain says: Our Constitution does not allow it; it can only be recommended. So that it is a necessity to adopt what M. Carver proposes and to say, "will take steps to modify the law". Are we to vote upon the text as amended or are you all agreed?

M. de Valroger accepte la rédaction proposée par M. le Président.

M. Gray Hill. I do not quite understand that we have disposed of the very important point raised by M. de Valroger.

Sir Walter Phillimore. M. de Valroger has withdrawn his amendment.

M. Gray Hill. But the point may remain. He seemed to me to put it in a very clear way, with the logical clearness which the French mind always has. He says this is a contract between two parties, and that contract must be supposed to affect the relations between the two nations, and therefore it is not necessarily a contract to alter the law applying between vessels of the same nationality.

Sir Walter Phillimore. Mr. Carver's amendment disposed of that.

M. Gray Hill. I do not think it does quite clearly. I want to add the words "That such laws shall apply to ships of whatever nationality".

The President. But that is embodied in the words:

[51]

No distinction is made on behalf of the nationality of the conflicting parties and the principles recommended are to be made the law of the land.

M. Gray Hill. If you think it is clear, very well.

[60]

M. Autran. Messieurs. Je prierais M. le Président de vouloir bien soumettre à la conférence la question de savoir si le texte des résolutions qui vont être adoptées dans cette conférence seront applicables exclusivement aux abordages maritimes ou aux abordages qui surviendraient dans les eaux intérieures. Je parle devant une réunion, qui peut me dispenser de commentaires inutiles sur les différences qui existent dans les diverses législations entre les divers abordages dont je viens de vous parler. Il y a là une question extrêmement importante et il serait utile que le traité s'expliquât sur ce point.

Dr. Sieveking (Président). La réponse à la question de M. Autran se trouve dans l'art. 1. Les principes inscrits dans le traité seront applicables à tous les abordages, quel qu'en soit le lieu, du moment que l'un des navires est un navire de mer.

La séance est levée.

Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1905
Procès-Verbaux of the sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905.
First Plenary Session, February 1905.
First sitting, 21 February 1905.
Belgian Government Draft

[18]

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à soumettre aux dispositions de la présente Convention le jugement de toutes actions introduites, après la date de la mise en vigueur de ladite Convention, devant leurs cours et tribunaux respectifs, à raison d'un abordage survenu soit entre navires de mer, soit entre un navire de mer et un bateau d'intérieur.

Comments in the accompanying Note of the Belgian Government.

[17]

Toutefois une modification a été introduite quant à la procédure à suivre pour la réalisation de l'œuvre d'unification préconisée.

Par l'article I^{er} des avant-projets ci-joints, les Parties contractantes s'engagent réciproquement à soumettre aux dispositions de la Convention, le jugement des actions introduites à raison d'un abordage ou d'un sauvetage.

Second sitting 24 February 1905.

[26]

M. Kristen Johannsen, Délégué de la Norvège, fait observer que ce texte, qui semble permettre l'application rétroactive des dispositions adoptées, ne pourrait être admis par la Norvège, dont la Constitution s'oppose formellement à la rétroactivité des lois.

M. de Günther, Délégué de la Suède, constate que les Autorités de la Suède, se fondant sur une pratique légale constante, auraient à formuler, en ce qui concerne la rédaction proposée, les mêmes observations que celles qui ont été présentées par le Délégué de la Norvège.

M. le Président estime qu'il serait bon de réserver l'article I[er] jusqu'après examen des dispositions suivantes. Cet article semble, en effet, devoir donner lieu à certaines difficultés qui seront plus opportunément résolues après l'adoption des autres textes. Il en serait de même du protocole de clôture.

Cette proposition est adoptée.

Amendment proposed by the French Delegation.

[45]

ARTICLE PREMIER. - La réparation des dommages causés par abordage, survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions de la présente Convention, sans qu'il y ait à tenir compte du lieu où l'abordage s'est produit.

Draft adopted by the Conference

[71]

La réparation des dommages causés par abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure est soumise aux dispositions de la présente Convention, sans qu'il y ait à tenir compte du lieu où l'abordage s'est produit.

Meeting of the Sous-Commission
First sitting, 16 October 1905.

[154]

Article premier. - La réparation des dommages causés par abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure est soumise aux dispositions de la présente Convention sans qu'il y ait à tenir compte du lieu où l'abordage s'est produit.

M. Lyon-Caen indique les modifications que le Gouvernement français voudrait voir apporter à cette disposition. Les conventions ne pouvant lier que les Etats contractants, il importe de le spécifier nettement dans le texte de l'article premier. Telle est la raison de l'addition des mots "ressortissant aux Etats contractants" proposée par la Délégation française.

M. Beernaert, Délégué de la Belgique, fait remarquer qu'il n'est pas douteux qu'une convention n'a d'effet qu'entre les Etats contractants. Mais il se demande si le texte proposé par la Délégation française ne donne pas lieu à critique. Il importe que les tribunaux des Etats contractants appliquent les règles nouvelles dans tous les cas où la loi nationale est actuellement applicable. Il n'y a pas à tenir compte, à cet égard, de la nationalité des navires, lorsqu'à raison du lieu où les faits se sont passés, ils sont soumis néanmoins à la juridiction locale. A l'égard des non-contractants, l'application dans ce cas des principes nouveaux résultera non pas, il est vrai, de la Convention, mais du droit même de l'Etat dont les tribunaux auront à statuer et dont la Convention deviendra la loi.

M. Lyon-Caen déclare qu'au point de vue français, on ne peut, par convention, régler que les rapports entre Etats contractants. Les conventions laissent subsister les lois nationales, lesquelles continuent à s'appliquer à tous les non-contractants ainsi qu'aux nationaux.

M. Loder, Délégué des Pays-Bas, signale que la question ne se rattache pas seulement aux conventions dont la Commission est saisie. Elle a une **[155]** portée plus générale; elle vise le point de savoir quel est l'effet des conventions internationales. Aux Pays-Bas, les conventions modifient la législation elle-même du pays.

M. Autran, Délégué de la France, pense qu'il est nécessaire de bien préciser ce point. En vertu de l'article I^{er} du texte soumis aux délibérations de la Conférence, la convention doit s'appliquer tant entre navires de mer qu'entre navires de mer et bateaux d'intérieur. Elle doit s'appliquer quel que soit le lieu où l'abordage se produit, que cet abordage ait lieu en haute mer ou dans les eaux intérieures. Mais, d'autre part, la convention ne peut lier que les ressortissants, et il est impossible de substituer les principes qu'elle introduit à la loi nationale elle-même.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre d'Espagne, partage l'opinion exprimée par M. Lyon-Caen. La convention ne lie que les contractants et ne s'applique qu'aux navires des Etats contractants, mais les Etats peuvent s'engager à modifier leur législation de manière à la rendre applicable à tous. C'est même l'objet du protocole de clôture annexé aux projets de convention.

M. le Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, exprime le même avis. Le point de savoir s'il importe d'appliquer la convention à d'autres cas que ceux auxquels elle doit normalement s'étendre est affaire de législation interne. De même que la Délégation française, la Délégation allemande demande donc de bien préciser les cas auxquels la convention sera applicable. Tel est l'objet de l'amendement qu'elle présente et qui est ainsi conçu:

Toutefois l'application de la présente Convention n'est obligatoire, dans chaque Etat contractant, que dans le cas où l'une des parties intéressées est ressortissante d'un autre Etat contractant.

Cet amendement a le même objet que celui qui est proposé par la Délégation française, avec cette seule différence qu'il précise et qu'il étend l'effet de la Convention au cas où un abordage a lieu entre un navire d'un Etat contractant et un navire d'un Etat non-contractant.

M. Beernaert, Délégué de la Belgique, pense qu'on aurait tort de chercher actuellement à résoudre cette question fort importante, qui ne touche pas à l'objet même de la convention; elle pourrait être reprise ultérieurement.

Meeting of the Sous-Commission
Fourth sitting, 18 October 1905.

[202]

M. le Président fait observer que les articles 13 et suivants contiennent des dispositions qui se rencontrent dans les deux projets de convention. Avant de les aborder, il importe d'entamer l'examen de l'article I[er] de chacun des deux projets. La question a été jusqu'à présent réservée.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de ces articles qui sont ainsi conçus:

Article 1[er] du projet de convention concernant l'abordage.

La réparation des dommages causés par abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure est soumise aux dispositions de la présente Convention sans qu'il y ait à tenir compte du lieu où l'abordage s'est produit.

Article 1[er] du projet de convention concernant l'assistance et le sauvetage.

L'assistance et le sauvetage de tous navires de mer sont soumis aux dispositions de la présente Convention sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte du lieu où ils ont été rendus.

La Délégation française propose le texte suivant:

Article 1[er] du projet de convention concernant l'abordage.

La réparation des dommages causés par un abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, ressortissant aux Etats contractants, est soumise aux dispositions de la présente Convention sans qu'il y ait à tenir compte du lieu où l'abordage s'est produit.

Article 1[er] du projet de convention concernant l'assistance et le sauvetage.

Les services d'assistance et de sauvetage rendus entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, ressortissant aux Etats contractants, sont soumis aux dispositions de la présente Convention sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte du lieu où ils ont été rendus.

M. le Président pense que, si la Délégation française propose de limiter aux bâtiments ressortissant aux Etats contractants la sphère d'application **[203]** des dispositions projetées, c'est uniquement parce qu'elle estime que les traités ne doivent point régir d'autres situations que celles qui résultent des rapports contractuels.

Son but n'est évidemment pas de préconiser la co-existence, dans un même pays, de deux droits différents réglant, l'un les navires ressortissant à des Etats contractants et l'autre les bâtiments qui ne se trouvent pas dans ce cas. La portée de l'amendement est donc de constater que l'unification doit être l'œuvre des lois nationales.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, développe les raisons qui ont déterminé la Délégation française à déposer son amendement. La portée des deux projets de convention n'est pas exactement déterminée. Il a paru évident que les conventions ne peuvent trouver leur application que pour autant qu'il s'agisse de bâtiments

ressortissant à des Etats contractants; ces conventions ne peuvent être appelées à régir la situation des navires appartenant à des sujets d'Etats non-adhérents.

Cette thèse a été contestée. La Délégation allemande voudrait étendre l'application du droit conventionnel nouveau à tous les cas où une des parties ressortit à un des Etats contractants. D'autres membres reconnaissent que les conventions ne peuvent être substituées aux lois nationales, mais ils croient qu'elles peuvent être appliquées, indépendamment de la nationalité des navires, dans tous les cas où le fait d'abordage, d'assistance ou de sauvetage se produit dans les eaux territoriales de l'Etat contractant dont les tribunaux ont à statuer.

Il importe de bien préciser les diverses hypothèses qui peuvent se présenter. Ces hypothèses sont au nombre de cinq:

1° Il se peut que les faits se produisent entre navires étrangers ressortissant à des Etats contractants;

2° Il se peut que ces faits se produisent entre navires nationaux;

3° Il se peut qu'ils concernent un navire national et un navire étranger ressortissant à un Etat contractant ou à un Etat non contractant;

4° Il se peut qu'il y ait en cause un navire ressortissant à un Etat étranger contractant et un navire ressortissant à un Etat étranger non-contractant;

5° Il se peut, enfin, que les faits aient lieu entre navires non-contractants dans les eaux territoriales de l'Etat contractant dont les tribunaux ont à statuer.

La Délégation française pense que les conventions ne peuvent recevoir d'application que dans le premier de ces cas. C'est le droit national qui seul doit régir les rapports entre nationaux, ainsi que les rapports entre nationaux et étrangers. C'est ce même droit national qui seul doit régir les faits qui se produisent dans les eaux intérieures entre non-contractants. L'application de règles conventionnelles suppose essentiellement la réciprocité. Il ne saurait être question d'étendre ces règles à des non-contractants et, dès lors, quelque désirable que soit l'unification de la législation, cette unification ne peut point résulter de la convention, mais de la modification même des lois nationales.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, désirerait savoir si, d'après la Délégation française, les mêmes principes doivent être appliqués en ce qui concerne la cargaison.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, répond que, dans la pensée de la **[204]** Délégation française, la cargaison doit suivre le sort du navire. Des règles identiques doivent régir la cargaison et le navire qui la porte.

M. Ch. Le Jeune, Délégué de la Belgique, fait remarquer que, d'après ce système, on aboutit à soumettre toujours la cargaison à la loi applicable au navire. C'est le pavillon de celui-ci qui déterminera cette loi. Or, il arrivera souvent que la cargaison n'appartiendra pas tout entière à des personnes soumises à cette législation. Elle pourra même appartenir totalement à des étrangers. Il en résulte qu'on arrivera à appliquer à la cargaison les dispositions des conventions, alors que ses propriétaires ne ressortiront pas à des Etats contractants et à ne pas les appliquer alors qu'ils en seront ressortissants.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, reconnaît la justesse de cette remarque. Mais la logique absolue doit céder devant des nécessités pratiques. On arriverait à des complications inouïes s'il fallait tenir compte de la nationalité des propriétaires de la cargaison. Le seul système pratique consiste à soumettre la cargaison à la loi qui régit le pavillon.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond que la question de savoir s'il ne faut point tenir compte, au point de vue de l'application des principes contractuels nouveaux, de la nationalité des propriétaires de la cargaison est primordiale. Dans bien des Etats, les intérêts des propriétaires de cargaisons sont infiniment supérieurs aux intérêts des propriétaires de navires. Et qui plus est, dans bien des cas, la valeur de la cargaison peut être infiniment supérieure à celle du bâtiment. Il importe, dès lors, de ne point créer d'inégalité entre les propriétaires de navires et les propriétaires de cargaisons et de soumettre ceux-ci aux règles applicables à ceux-là. Leurs intérêts sont aussi respectables et doivent être sauvegardés de la même façon.

Sans doute, lors de l'élaboration des projets, on est parti de l'idée que la règle la plus simple consisterait, pour les divers Etats, à prendre l'engagement d'appliquer toujours à l'avenir les dispositions de la convention. Depuis lors, on a fait justement observer que les traités ne pouvaient produire d'effets qu'entre les Etats contractants. Dès lors, une double question se pose, une question de forme et une question de fond. Au point de vue de la forme, il semble préférable de ne point commencer par préciser, en un article premier, quelle est la sphère d'application des conventions, mais bien de régler ce point dans les dispositions finales. Après avoir arrêté les principes auxquels on se sera rallié, il s'agira d'en déterminer les conditions d'application.

Cette dernière question sera une question de fond. Elle pourrait être résolue par deux dispositions: Une première disposition déclarerait les conventions applicables, conformément à la proposition allemande, chaque fois qu'une des parties en litige, même en ce qui concerne la cargaison, ressortit à un des Etats contractants. Une seconde disposition exprimerait le vœu de voir, pour le surplus, les législatures des divers Etats introduire les règles adoptées dans la législation nationale.

Il importe, en effet, de voir les conventions régir le plus grand nombre de cas possible. Une seule hypothèse semble devoir être exclue à cet égard: c'est celle où aucune des parties ne ressortit à un des Etats contractants. Dès que l'une des parties en litige appartient à un de ces Etats, le droit contractuel doit être appliqué. C'est ainsi d'ailleurs que, d'après la jurisprudence belge, les règles de la Convention franco-belge sur l'exécution des jugements **[205]** étrangers s'appliquent à toutes les décisions émanant des tribunaux belges ou français sans qu'il ait à tenir compte de la nationalité des parties.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, se rallie entièrement à la proposition de M. Franck en ce qui concerne la question de forme. Il trouve l'idée de M. Franck excellente. Mais il ne peut se rallier à son opinion lorsqu'il s'agit de déterminer la portée des conventions. Le domaine des traités et celui des lois sont réglés par les principes constitutionnels. Les traités ne peuvent régir les rapports entre nationaux. Ceux-ci sont soumis aux lois nationales. En disant, comme propose de la faire M. Franck, que les conventions seront applicables chaque fois qu'une des parties en litige appartiendra à un Etat contractant, on en arrive à priver les nationaux du bénéfice de leur propre législation.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond que la solution préconisée par M. Lyon-Caen aboutit à priver un Etat contractant du bénéfice de l'application du droit contractuel, sous prétexte qu'un sujet d'un Etat non contractant est en cause. Ayant à choisir entre deux solutions - ou sacrifier l'intérêt des co-contractants ou sacrifier l'intérêt présumé des non-contractants -, on sacrifie le premier. On doit pourtant considérer que le droit contractuel est le meilleur. Tout au plus pourrait-on

admettre une solution différente pour les litiges où tous les intéressés (corps et cargaison) relèvent d'Etats non-contractants.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, déclare qu'il ne peut même admettre cette solution. Les dispositions dont il s'agit consacrent non seulement des avantages mais aussi des charges. C'est le cas, notamment, pour l'obligation d'assistance, qui est sanctionnée par des pénalités. Il est impossible d'appliquer ces dispositions s'il n'y a pas une réciprocité complète.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, rapporteur, répond que cette réciprocité n'existe pas dans le système de la Délégation française puisqu'elle ne tient compte que de la nationalité du navire et non de celle des propriétaires de la cargaison.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, fait remarquer que si le système de la Délégation française ne tient compte que de la nationalité du navire, c'est parce que cette solution s'impose. S'il fallait tenir compte de la nationalité de tous les propriétaires, tant des navires que des cargaisons, on en arriverait à des complications et à des bizarreries telles qu'il serait préférable de renoncer à conclure les conventions projetées. C'est ainsi qu'en supposant un abordage par faute commune, entre parties ressortissant à des Etats non contractants et des dommages aux cargaisons, le tribunal saisi pourrait, dans la même affaire, avoir à appliquer des règles différentes suivant la nationalité des propriétaires des cargaisons. Le système français, qui tient uniquement compte de la loi du pavillon, est simple. Il supprime toutes difficultés.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre d'Espagne, demande s'il est bien nécessaire de préciser quelle est la portée d'application des conventions. Il y a là une question qui se pose pour toutes conventions et elle doit être résolue par les tribunaux suivant les règles du droit commun.

[206]

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, pense qu'il est impossible de ne pas résoudre la question dans l'occurrence. Elle est trop importante et trop délicate pour que sa solution ne soit pas nettement précisée.

M. le Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, émet le même avis. Il regretterait, sans doute, de voir restreindre l'application de la convention aux limites indiquées par la Délégation française. Mais il juge la solution proposée infiniment préférable à l'absence de toute solution.

M. le Président pense que le comité de rédaction pourra encore examiner la question. Il proposera à la Commission la formule à laquelle il croira devoir se rallier.

Meeting of the Sous-Commission 19 October 1905

[223]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'art. I[er]:

La réparation des dommages causés par un abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure est soumise aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre d'Espagne, demande la **[224]** raison pour laquelle le comité de rédaction a substitué dans le texte le mot "eaux" au mot "lieu" qui figurait dans le premier projet.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond que cette substitution a été faite à la suite d'une observation présentée au cours de la 4me séance par la Délégation des Pays-Bas. Celle-ci a fait observer qu'en matière d'assistance, notamment, il importait de préciser que les dispositions des conventions sont applicables même dans les eaux intérieures.

Le mot "eaux", employé dans l'article Ier des deux projets, fait disparaître toute équivoque, ce terme s'appliquant aussi bien aux eaux maritimes qu'aux eaux intérieures.

L'article Ier, rédigé comme il est dit ci-dessous, est adopté.

Second Plenary Session, 20 October 1905.
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[112]

Article premier

Texte proposé:

La réparation des dommages causés par un abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure est soumise aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Ces termes, sauf de simples modifications de rédaction, correspondent au texte arrêté par la Conférence dans sa première session.

Cet article premier met fin, dans les limites du traité, aux conflits de lois qui actuellement sont soulevés à raison du lieu où l'abordage s'est produit; qu'il s'agisse des eaux intérieures, de la mer territoriale ou de la haute mer, aucune distinction ne sera faite: dans tous les cas, le traité s'appliquera.

Dans le même but d'unité, il était nécessaire de soumettre aux principes adoptés, non seulement les abordages entre navires de mer, mais aussi les abordages entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, de manière à éviter, dans ce dernier cas, toute discussion sur la législation applicable.

En tant qu'il ne s'agit pas du lieu de l'abordage et de la nature des bâtiments, la sphère d'application du traité est déterminée par les articles 10, 11 et 12 de la Convention.

Conférence Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès Verbaux of the sessions held from 28 September to 8 October 1909
Third Plenary Session, 29 September 1909

[69]

M. le Président (M. Beernaert) prie **M. Segers**, Délégué de la Belgique, de donner lecture de l'article premier du projet de convention sur l'abordage et des observations présentées par la Délégation britannique à cet égard.

L'article premier est conçu comme suit:

Article premier. - La réparation des dommages causés par un abordage survenu entre navires de mer ou entres navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

La Délégation britannique présente relativement à ce texte les observations suivantes:

D'après les principes d'interprétation consacrés par le droit anglais, le traité serait, dans sa forme actuelle, considéré comme se rapportant uniquement aux dommages causés par une collision *sensu stricto*, c'est-à-dire, par le choc entre deux navires. Il est, au contraire, rationnel qu'il embrasse des cas tels que l'abordage entre deux navires occasionné par la faute d'un troisième, ou le dommage occasionné par le fait que la fausse manœuvre d'un navire amène l'échouement d'un autre navire, et, d'une façon générale, tous les accidents nautiques entraînant un dommage par faute de navigation.

Le texte suivant exprimerait peut-être cette idée:

Lorsqu'un navire occasionne ou subit des pertes ou dommages par abordage ou par un autre accident de navigation, la réparation des pertes et des dommages ainsi causés est soumise.....

La même idée devrait naturellement se traduire dans les articles suivants, dans lesquels on devrait aussi modifier ou préciser les formules "la faute de l'un des navires", ou "la responsabilité de chacun des navires", de telle façon qu'il en résulte clairement quelles sont les personnes qui devraient être tenues responsables du dommage causé par faute de navigation.

[70]

M. le Président prie la Délégation britannique de vouloir bien faire connaître à l'assemblée les observations complémentaires qu'elle aurait éventuellement à ajouter.

Sir William Pickford, Délégué de la Grande Bretagne, commente en quelques mots les remarques dont le texte qui précède. Il ajoute qu'il pense que si la Conférence se ralliait au principe de la proposition britannique, la rédaction du texte pourrait utilement être renvoyée à la Commission.

M. le Président croit devoir préciser l'objet en discussion. La question se présente sous deux aspects. On conçoit, d'une part, que l'on veuille appliquer les dispositions de la convention à tous les cas d'abordage direct ou indirect, c'est-à-dire au cas de collision entre deux navires et au cas où la collision survenue entre deux bâtiments est la conséquence de la faute d'un troisième. Il se peut, d'autre part, qu'un navire, par suite d'une faute nautique, indépendamment de toute collision, cause des dommages à un bâtiment ou des avaries aux ouvrages d'un port. Il n'y a pas, dans ces derniers cas, de dommage résultant d'un abordage. Convient-il d'étendre la convention à des matières aussi étrangères à son objet?

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, est d'avis que la convention doit s'appliquer à tous les cas d'abordage proprement dit, qu'il s'agisse d'un abordage direct ou d'un abordage indirect. Mais il croit qu'il convient de s'en tenir à ces cas, à l'exclusion de la réparation du dommage résultant de toute autre faute nautique et des avaries aux ouvrages d'un port.

M. le Dr. de Langgaard Menezes, Délégué du Brésil, dit qu'il croit que la rédaction de l'amendement de la Délégation britannique ne peut pas recevoir l'interprétation qui vient d'être donnée par l'honorable Président. L'amendement élargit certainement l'application de la convention, mais ne comprend pas le cas de collision d'un navire avec un quai ou un ponton. Il y est toujours question de collision de navires ou de dommages causés à un navire par un autre navire, ou à sa cargaison, même lorsqu'il n'y a pas choc; c'est le cas, par exemple, où une fausse manœuvre fait échouer un bateau qui serait dans le voisinage, sans cependant le toucher. L'honorable Délégué croit donc que la proposition anglaise peut être admise si on lui donne une rédaction qui écarte les doutes soulevés.

S. Exc. Sir Arthur Hardinge, Ministre d'Angleterre, déclare que la Délégation britannique est disposée à restreindre aux cas d'abordages directs ou indirects la portée de sa proposition.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, fait observer que les propositions britanniques, dans leur forme primitive, élargissent considérablement le cadre de la convention: elles l'étendent, peut-on dire, à tous accidents causés par un navire à un autre bâtiment. La Délégation française préférerait que l'on s'en tint à la matière de l'abordage proprement dit; mais elle ne se refuse nullement à examiner les propositions dont la Conférence est saisie, sauf à en référer éventuellement à son Gouvernement.

M. le Président reconnaît que les propositions britanniques sortent quelque peu du cadre des conventions projetées. Il attire l'attention de la **[71]** Conférence sur l'intérêt qu'il y a, au point de vue du succès de ses travaux, à s'en tenir, dans la mesure du possible, aux textes arrêtés en 1905.

S. Exc. M. de Baguer y Corsi, Ministre d'Espagne, déclare que la Délégation espagnole se rallie à la première observation faite par la Délégation anglaise, en ce qui concerne le cas où la collision pourrait être occasionnée par la faute d'un troisième navire. Le Code espagnol prévoit ce cas.

M. le Dr. de Nagy, Délégué de la Hongrie, ne verrait pas d'inconvénient à étendre la portée de la convention, comme le proposait la Délégation britannique, à la réparation de tout dommage résultant d'une faute nautique, du moment qu'il serait entendu que le mot faute a la signification attribuée à ce terme en droit civil. S'il en est ainsi, comme la convention ne fait que proclamer des principes de droit commun, il peut y avoir intérêt à en étendre le cadre dans une large mesure.

M. Berlingieri, Délégué de l'Italie, estime que les termes du projet de convention de 1905 s'appliquent nécessairement à tous les cas d'abordage direct ou indirect. Ces termes sont absolument généraux: ils s'appliquent à "la réparation des dommages causés par un abordage survenu entre navires de mer" et non pas à "deux navires de mer". Ils visent, dès lors, le cas d'abordage indirect, résultant de la collision entre deux bâtiments par la faute d'un troisième, aussi bien que l'abordage direct. Les travaux de la Conférence de 1905 ne laissent aucun doute à cet égard. Mais l'honorable Délégué ne pourrait se rallier à une proposition qui aurait pour effet d'élargir la sphère d'application de la convention et l'étendrait à tous les accidents nautiques entraînant un dommage par suite d'une faute de navigation.

La Conférence a une mission délimitée. Elle a pour objet l'élaboration d'une convention sur l'abordage, ce qui implique la collision entre des navires.

M. Walter C. Noyes, Délégué des Etats-Unis, déclare que le texte soumis par la Délégation britannique ayant une portée trop large, la Délégation des Etats-Unis attendra pour se prononcer que le texte plus restrictif auquel S. Exc. Sir Hardings semble disposé à se rallier ait été présenté.

S. Exc. M. le Dr. Hagerup, Ministre de Norvège, se rallie aux observations faites par MM. Lyon-Caen et Berlingieri. Il se déclare, en conséquence, disposé à voter un texte stipulant formellement que la convention trouve son application au cas d'abordage causé entre deux bâtiments par la faute d'un troisième. Il croit même que cette hypothèse est comprise dans les termes du projet de convention de 1905. C'est en ce sens que le même texte a été interprété dans la loi norvégienne.

M. Castillo, Délégué du Mexique, se rallie lui aussi aux observations présentées par M. Lyon-Caen. Il lui semble, dès lors, difficile d'etendre la portée de la convention au cas d'avaries à des ouvrages fixes.

M. Le Jeune, Délégué de la Belgique, insiste sur ce point que, comme l'a déjà fait observer M. Berlingieri, la question de savoir si les dispositions de la convention trouvent leur application au cas ou l'abordage entre deux navires a été occasionné par la faute d'un troisième, a été agitée en 1905 et **[72]** a été solutionnée par la Conférence. Au cours de la séance du 16 octobre 1905, la question a été soulevée par M. Waddington, Délégué du Chili, et la Conférence a entendu la résoudre affirmativement. (Procès-verbaux de la Conférence, pp. 157-158).

M. le Président pense qu'au fond il n'existe guère de divergences au sujet de la portée que l'on entend assigner à la convention. Il pense que la question peut être renvoyée à la Commission, qui trouvera, sans doute, une rédaction satisfaisante.

M. Leslie Scott, Délégué de la Grande-Bretagne, attire l'attention de l'assemblée sur une question de rédaction. Dans divers articles du projet de convention, il est fait usage de l'expression "faute de l'un" ou "faute commune" des navires. Il doit être entendu qu'il ne s'agit là que d'une manière de parler. La responsabilité pèse non pas sur le navire, chose purement matérielle, mais sur l'auteur du dommage et sur les personnes qui ont à en répondre.

M. le Président répond qu'aucun doute ne saurait surgir à cet égard: la responsabilité implique nécessairement la vie. L'idée de faute, la notion de responsabilité ne se conçoivent pas à l'égard d'objets inanimés.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, confirme les observations de M. Scott et de M. le Président.

Meeting of the Sous-Commission
First sitting, 30 September 1909

[207]

La discussion s'ouvre ensuite quant à l'article premier du projet susvisé.

La Délégation britannique a proposé de rédiger ainsi qu'il suit cet article:

Lorsqu'un navire occasionne ou subit des pertes ou dommages par abordage ou par un autre accident de navigation, la réparation des pertes et des dommages ainsi causés est soumise, etc.

[208]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, fait remarquer, à propos de l'amendement proposé par la Délégation anglaise, que deux catégories d'accidents sont à envisager: la première, à laquelle doivent s'appliquer les règles de la convention, comprend non seulement les abordages *sensu stricto*, mais les accidents y assimilables, c'est-à-dire par exemple, le cas de collision entre deux navires, provoquée par la faute d'un troisième, de même aussi le cas d'un navire qui s'échouerait pour éviter d'entrer en collision avec un bâtiment venant vers lui. La seconde catégorie comprend les accidents causés par un navire à une chose autre qu'un navire: un mur de quai, par exemple. Ces accidents doivent rester en dehors des stipulations de la convention.

M. Govare, Délégué de la France, estime que l'on ne peut assimiler à un abordage le cas d'un navire qui, pour éviter une collision, a occasionné lui-même un dommage. L'expression "abordage" vise toutefois la collision survenue entre deux navires par la faute d'un troisième.

M. Leslie Scott, Délégué de la Grande-Bretagne, propose, comme solution transactionnelle entre la proposition primitive de la Délégation anglaise et le texte arrêté en 1905, de faire suivre, dans ce dernier, le mot "abordage" des mots "ou par un accident *similaire*".

M. Govare, Délégué de la France, répond que cette expression serait encore beaucoup trop vague et que son interprétation serait une source de difficultés.

M. Loder, Délégué des Pays-Bas, fait remarquer que l'abordage, au sens propre du mot, est seul réglé par les codes de commerce, la réparation des autres accidents restant régie par les principes du droit civil.

M. Leslie Scott, Délégué de la Grande-Bretagne, croit devoir objecter que c'est précisément parce que les navires vont partout et que le droit civil peut varier d'un pays à l'autre qu'il faut adopter une règle uniforme.

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, **M. le Dr. Worms**, Délégué de l'Autriche, et **M. le Dr. de Armas**, Délégué de la République de Cuba, déclarent se rallier à l'amendement de la Délégation britannique, sauf à en préciser la rédaction.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, constate que, s'il y a unanimité des membres de la Commission pour reconnaître qu'il y a lieu de donner à l'article I^{er} la portée

demandée par la Délégation anglaise, on se trouve en présence d'une pure question de rédaction qui pourrait être résolue par un comité désigné à cet effet.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, croit devoir ajouter que la question est en fait sans importance pratique pour les pays dont le droit commun est conforme sur ce point au droit commercial.

M. Segers, Délégué de la Belgique, après avoir rappelé les différentes hypothèses successivement envisagées, émet l'avis qu'il pourrait être donné satisfaction aux préférences qui viennent d'être exprimées par une rédaction qui viserait l'abordage ou tout autre accident causé à un navire, ce qui **[209]** exclurait, ainsi qu'on le désire, les dommages causés aux quais ou autres installations fixes.

M. le Dr. de Nagy, Délégué de la Hongrie, exprime l'opinion qu'il y aurait lieu de compléter également l'article I^er^ par une mention indiquant expressément que la réparation vise non seulement les dommages causés aux choses, mais également les dommages corporels.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, **M. Leslie Scott**, Délégué de la Grande-Bretagne et **M. le Dr. Struckmann**, Délégué de l'Allemagne, se rallient à cette manière de voir.

Plus personne ne demandant la parole quant à l'article premier, **M. le Président** déclare qu'il pourrait être soumis à un comité de rédaction, lequel chercherait une formule qui puisse donner satisfaction aux desiderata exprimés.

Partageant cette opinion, la Commission se trouve d'accord pour constituer dans son sein un comité de rédaction composé de MM. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, Louis Franck, Délégué de la Belgique, Lyon-Caen, Délégué de la France et Leslie Scott, Délégué de la Grande-Bretagne.

Third sitting, 2 October 1909

[217]

L'article 1^er^ du projet de convention relatif à l'abordage a été ainsi rédigé par le comité de rédaction.

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, la réparation des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord est soumise aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Seventh Plenary Session, 4 October 1909
Report of Chairman of the Sous Commission, M. Louis Franck

[29]

. . . . . .

Il n'est, enfin, pas sans utilité, avant de passer au commentaire des articles, de préciser le sens donné à certains mots qui se retrouvent fréquemment dans les textes. Le mot "navire" personnifie tous les intérêts en cause, activement et passivement. Activement, il désigne, et ceux qui conduisent le navire, capitaine, pilote, officiers, et tous les préposés divers qui peuvent engager la responsabilité du propriétaire. Sur cette responsabilité, sur les diverses personnes qui peuvent en avoir la charge - propriétaire, armateur, affrêteur, etc. - le texte n'entre dans aucun détail. Le navire représente tous les intérêts corps, et il est bien inutile d'ajouter que le mot "navire" s'entend dans le sens le plus large, englobant toutes les variétés de bâtiments qui se déplaçant sur l'eau servent au transport des personnes ou des choses ou se livrent à des opérations commerciales, industrielles, scientifiques, techniques **[130]** ou sportives. Passivement, pour le dommage subi, le même terme désigne tous ceux qui ont le droit de réclamer du chef du navire.

Les lois nationales conservent sous ce double rapport leur plein empire. C'est à elles, par exemple, à déterminer quelles sont les personnes qui peuvent être considérées comme les préposés du propriétaire. Cette manière de procéder ne paraît devoir soulever aucun inconvénient, car il n'est sur ces points que des divergences de détail et la solution qui y est donnée dépend souvent de l'ensemble des principes juridiques formant la base des législations nationales. Les résoudre dans la convention serait une entreprise extrêmement malaisée.

De même, en ce qui concerne la détermination du dommage, les juges conserveront, comme aujourd'hui, tout pouvoir d'apprécier l'étendue du préjudice et le montant de la réparation. Avaries matérielles, chômage, trouble d'industrie, pertes de fret ou de contrats, tout ce qui de droit commun pouvait être alloué dans le passé pourra encore l'être dans l'avenir. On ne peut que s'en remettre à l'appréciation des juridictions nationales, qu'il s'agisse de dommages aux personnes, au bâtiment, ou à la cargaison.

Il a paru superflu, enfin, de mentionner expressément parmi les dommages causés par un abordage, le dommage causé au fret. Les pertes de fret constituent une perte pour le propriétaire du navire ou pour le propriétaire de la cargaison. Elles rentrent, dès lors, *sensu lato*, dans les dommages causés aux navires ou aux choses transportées.

L'article premier est conçu comme suit:

Article premier. - En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, la réparation des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord est soumise aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Cet article n'a subi d'autres changements que ceux qui sont destinés à comprendre expressément dans le texte la réparation des dommages causés aux personnes. Comme on l'a fait remarquer au cours des discussions, le projet de convention de 1905 s'appliquait à la réparation des lésions corporelles. Il a néanmoins semblé utile de le dire expressément. Ici encore, pour la détermination de ce qu'il faut entendre par dommages aux personnes, la convention s'en réfère aux lois nationales. Le texte nouveau détermine avec non moins de précision qu'il ne s'applique pas à la réparation de dommages occasionnés à des objets fixes, estacades, quais, cales flottantes quand elles restent à l'ancre, etc., car il s'agit ici d'accidents qui n'ont rien de commun avec

l'abordage. La notion d'abordage implique l'idée de collision entre navires. Si la convention s'étend à des hypothèses dans lesquelles, au sens strict du mot, il n'y a pas de choc matériel entre deux bâtiments, ce n'est que pour autant que ces hypothèses rentrent dans les prévisions de l'article 12bis.

Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1910
Procès-Verbaux of the Sessions held from 12 to 27 September 1910
Observations of the United Kingdom

[53]

Article premier. - Il résulte des procès-verbaux de la Conférence de 1909 que l'expression "la réparation des dommages causés aux navires, etc." comprendrait les dommages causés par la perte de fret. Pour éviter tout malentendu, on devrait aussi indiquer clairement que les dispositions de la Convention s'appliquent également aux dommages résultant de la perte de loyer, de fret ou du prix de passage, et aussi aux surestaries.

Ce serait également une amélioration si cet article portait d'une façon précise que les dispositions de la Convention ne seront applicables qu'à la haute mer, y compris les fleuves à marée (*tidal waters*).

Third Plenary Session, 19 September 1910
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[96]

Article premier. - L'article 1er était conçu comme suit:

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, la réparation des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord est soumise aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Observations. - Une Délégation a demandé s'il n'était pas nécessaire d'indiquer que les dispositions de la Convention s'étendent aux dommages résultant de pertes de loyer, de fret, de prix de passage ainsi qu'aux surestaries et sources similaires de préjudice. Cette solution correspond évidemment à la pensée de toutes les Délégations et aux travaux préparatoires: avaries matérielles, chômage ou surestaries, trouble d'industrie, pertes d'intérêts, frais extraordinaires, tout ce qui peut être considéré comme une conséquence réelle de l'abordage doit être compris dans la responsabilité; le texte ne restreint nullement celle-ci aux conséquences matérielles immédiates. La Convention exprimait déjà cette pensée, mais, pour ne laisser aucun doute, ses termes ont été légèrement modifiés. Les mots "la réparation des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord", ont été remplacés par les mots "les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, etc.", de façon à consacrer le droit à une réparation complète dans le sens susmentionné.

2. Il a également été demandé s'il ne convenait pas de préciser que les dispositions de la Convention ne seraient applicables qu'en haute mer ou dans les fleuves à marée. Cette proposition n'a pas rencontré l'adhésion de la Sous-Commission. En effet, elle est en contradiction avec le principe même antérieurement adopté. Il a d'ailleurs été

donné de nombreux exemples d'eaux navigables qui ne subissent pas l'influence de la marée et qui sont cependant parmi les voies régulièrement fréquentées par les navires de mer. Le texte de l'article a été, par conséquent, maintenu quant à ce point. Dans ces conditions, le texte définitif de l'article 1er deviendrait:

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

ARTICLE 2

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.
Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

ARTICLE 2
(Translation)

If the collision is accidental, if it is caused by force majeure, or if the cause of the collision is left in doubt, the damages are borne by those who have suffered them.
This provision is applicable notwithstanding the fact that the vessels, or any one of them, may be at anchor (or otherwise made fast) at the time of the casualty.

Comité Maritime International
Antwerp Conference, September 1898, Bulletin No. 4
Meeting of 29 September 1898

[20]

The proceedings were opened at 3 p.m. in the Halls of the Cercle Artistique, Antwerp, the chair being taken by M. Beernaert, president of the International Maritime Committee.

The Committee was composed of the President, M. Ch. Mc Arthur (England), Dr. Sieveking (Germany), M. Charles Le Jeune (Belgium) as Vice-Presidents and M. Louis Franck (Belgium), Gen. Secretary of the Committee.

The duties of Secretaries were fulfilled by M. W. Blaess, Insurance Director, M. H. Boddaert, Advocate at the Court of Appeal, Ghent, M. L. Hennebicq, Advocate at the Court of Appeal, Brussels, M. A. Le Jeune, Insurance Broker, Antwerp, M. G. Poplimont, Advocate, Antwerp and M. A. Van Steenberghe, Advocate, Antwerp.

[21]

Question I. Section I.

Should each party bear his own loss in the case of a collision by inevitable accident?

The President (M. Beernaert). I notice that the reports presented by the Associations or National Committees are affirmative on this question. The Norwegian report alone expresses no opinion.

M. Platou (Norway), Professor of Maritime Law at Christiania, stated that he had no objection to offer to the affirmative solution given in the different reports.

Section II

Ought this rule to be departed from, when one of the vessels is lying at anchor whilst the other is under way?

The President. The replies in this case are uniformly **[22]** in the negative. The Norwegian report alone expresses no opinion.

M. Platou (Norway) stated that on this point also he agrees with the other national reports.

M.T.M.C. Asser (Holland). In a spirit of conciliation the Dutch committee is willing to abandon the system upheld by the existing Dutch law (Commercial code Art. 540).

Question II.

Should a collision where the faults are inscrutable be treated as fortuitous?

The President. The replies to this question are unanimously in the affirmative.

M.T.M.C. Asser (Holland) reminds the meeting that the solution of the Dutch report approves the abandonment of the system admitted by art. 538 of the Dutch Commercial Code.

M. Carver (England). What is the precise meaning of the word inscrutable? Is a collision inscrutable when no fault has been proved, or when it has been impossible to ascertain which vessel committed the fault in question?

M. Autran (France). If no fault is proved the collision is fortuitous and not inscrutable. On the other hand the collision is inscrutable when the judge is convinced that a fault has been committed without being able to impute it to either vessel.

M.T.M.C. Asser (Holland). In the matter of collisions Dutch Law distinguishes three cases, (1) where the fault is proved (2) where the fortuitous case is proved (3) where neither fault nor fortuitous case is proved. Collision in the latter case is termed inscrutable.

[23]

M. Lyon Caen (France). Our English colleague seems to have wished to discriminate two cases, 1st where the judge does not know if there has been a fault, and where the judge is convinced that there is a fault but does not know to whom it is to be imputed.

The question applies to the second case.

M. Mc Arthur (England) proposes the following definition of the expression "abordage douteux" (inscrutable collision): a collision is inscrutable when the fault causing the collision is not established against either of the vessels.

The affirmative solution of the question was adopted in this sense.

Resolutions passed at the Antwerp Conference

[3]

1. - Inevitable accident.

In the case of inevitable accident, each ship should bear its own loss. The case where one ship is at anchor should not be made an exception. (This resolution was made necessary by the Dutch and Russian laws, which admit such exception).

2. - Inscrutable accident.

The case of inscrutable accident should be treated like that of inevitable accident. Inscrutable accident, means that fault causing the collision is not established against either party. (This resolution was made necessary by the laws of France, Holland, Portugal, Turkey, Egypt and several South and Central American States)

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902

[51]

Article II

If the collision is without fault or due to inevitable accident, the losses fall on the interests which have suffered them without any right of compensation.

It is the same if the fault causing the collision is inscrutable.

The case where one of the vessels is at anchor is no exception to this rule.

Si l'abordage est fortuit ou dû à un cas de force majeure, les dommages sont supportés sans recours par les intéressés qui les ont éprouvés.

Il en est de même s'il y a doute sur les causes de l'abordage.

Il n'est pas dérogé à ces règles pour le cas où l'un des navires était à l'ancre.

M. H. Bensa (Gênes). Meine Herren! Gestatten Sie mir, Ihre Aufmerksamkeit auf den zweiten Absatz des Artikels 2 zu richten, welcher lautet: "Il en est de même s'il y a doute sur les causes de l'abordage". Dass die practische Wirkung einer Ungewissheit über das Vorhandensein einer Schuld und diejenige der Abwesenheit jener Schuld dieselbe sein soll, will ich nitcht bestreiten. Aber die begriffsmässige Zusammmenstellung scheint mir ungerechtfertigt zu sein. Denn die vis major hat ja eine positive Unterlage und einen objectiven Inhlat, während der Zweifel einen rein negativen und subjectiven Inhlat hat. Uebrigens sind meiner Ansicht nach auch die allgemeinen Grundsätze des probatorischen Rechts zu diesem Zwecke volkommen hinreichend. Es ist ja allgemein anerkannt: 1) dass derjenige, welcher eine Forderung geltend macht, die Tatsache, durch welche die Forderung entstanden ist, feststellen muss; 2) dass die Culpa nicht präsumiert wird. Mein Antrag ist diesen Paragraph zu streichen.

[52]

Messieurs, Je propose de supprimer le paragraphe 2 de cet article. Il est inutile.

Dr. Sieveking (Président, Hamburg). Ich kann darüber eine Abstimmung nicht herbeifüren, denn das widerspricht den Resolutionen, die auf drei Conferenzen gefasst worden sind. Man muss den Standpunkt festhalten, dass, was in früheren Conferenzen beschlossen worden ist, heute nicht wieder in Frage gezogen wird.

M. Louis Franck. Je ferai d'ailleurs observer à M. Bensa que plusieurs lois contiennent des dispositions contraires au § 2 de notre article. Pour que ces anomalies disparaissent, un texte est nécessaire.

Article 2 is carried. - L'article 2 est adopté.

Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1905
Procès-Verbaux of the sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905.
First Plenary Session, February 1905.
First sitting, 21 February 1905.
Belgian Government Draft

[18]

Art. 2. - Si l'abordage est fortuit ou dû à un cas de force majeure, les dommages sont supportés sans recours par les intéressés qui les ont éprouvés.

Il en est de même s'il y a doute sur les causes de l'abordage.

Il n'est pas dérogé à ces règles pour le cas où l'un des navires était à l'ancre.

[11]

Après quelques observations, et à la demande de M. le Président (Beernaert), M. Louis Franck expose l'économie des avant-projets soumis aux délibérations de la Conférence et les principes dont leurs auteurs se sont inspirés.

. . . . . .

Différents cas peuvent se présenter. Il se peut que l'abordage soit le résultat d'un cas fortuit. L'article 2 de l'avant-projet stipule que, dans ce cas, aucune indemnité n'est due. Le cas fortuit est un malheur pour celui qui le subit; le dommage qui en est la conséquence doit être supporté par celui qui l'a éprouvé. Il en est de même s'il y a doute sur les causes de l'abordage.

Cette solution a comme conséquence la suppression de toutes les dispositions admises par certaines législations, et en vertu desquelles des règles spéciales de responsabilité ou des présomptions de faute sont établies lorsque l'un des navires entrés en collision est immobile au moment où l'abordage s'est produit.

Draft of the Sous-Commission

[26]

Art. 2. - Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés sans recours par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où l'un des navires aurait été au mouillage au moment de l'accident.

Second sitting, 24 February 1905

[26]

S. Exc. M. Victor Concas, Délégué de l'Espagne, désirerait recevoir une explication au sujet du deuxième alinéa du texte proposé. Celui-ci porte que la disposition reste applicable dans le cas où l'un des navires aurait été au mouillage au moment de l'accident. Le mot "mouillage" a-t-il, dans la langue française, une portée aussi étendue que les termes "dans le cas où le navire aurait été à l'ancre" qui figuraient dans le texte originaire? L'expression "mouillage" ne vise-t-elle pas uniquement le cas où il s'agit d'un navire qui se trouve dans les eaux intérieures, à l'exclusion de la haute mer?

M. le Président répond que l'expression proposée lui parait au contraire, plus étendue puisqu'un navire peut parfaitement être au mouillage sans être à l'ancre.

M. Govare, Délégué de la France, appuie cette interprétation. Le mot "mouillage" vise le cas de tout navire qui est en état d'immobilité par opposition à la situation d'un navire en mouvement.

S. Exc. M. Victor Concas déclare ne pas insister.

L'article 2 ne soulevant pas d'autres observations, est considéré comme adopté.

Draft adopted by the Conference

[71]

Art. 2 - Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés sans recours par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où l'un des navires aurait été au mouillage au moment de l'accident

Meeting of the Sous-Commission
First sitting, 16 October 1905

[155]

M. le Président (M. Capelle) propose, en conséquence, de passer à l'examen de l'article 2.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de cette disposition:

Art. 2. - Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés sans recours par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où l'un des navires aurait été au mouillage au moment de l'accident.

[156]

S. Exc. M. Victor Concas, Délégué de l'Espagne, désirerait savoir quelle est la

portée des mots "sans recours" qui figurent au premier alinéa de cet article. Il demande si ces termes ne sont pas surabondants.

MM. Louis Franck et **Le Jeune,** Délégués de la Belgique, répondent que ces mots excluent formellement la possibilité de tout recours quelconque de la part des parties lésées. Mais ils reconnaissent que ces termes peuvent être supprimés sans inconvénient.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, exprime la même opinion.

M. le Président constate que l'assemblée est d'accord pour admettre cette suppression.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, expose ensuite les raisons pour lesquelles la Délégation française croit devoir proposer un amendement à l'article 2. Cet amendement, qui consiste à substituer aux mots "les dommages sont supportés sans recours par ceux qui les ont éprouvés" les mots "les dommages sont supportés sans recours par *les navires* qui les ont éprouvés", tend à préciser la portée de la disposition. La convention ayant trait au règlement des rapports de droit existant entre navires à la suite d'un abordage, ne doit pas porter atteinte aux principes du contrat de transport régissant les rapports entre chargeurs et armateurs.

Le premier alinéa de l'article 2 du projet ne pourrait donc, pour ce qui concerne le cas d'abordage *douteux*, être admis que pour les dommages causés aux navires. En ce qui concerne les dommages causés aux cargaisons, les principes généraux du droit en imposent, à moins de stipulation contraire, la responsabilité à l'armateur, sauf à celui-ci à s'en dégager par la preuve du cas fortuit.

M. Ch. Le Jeune, Délégué de la Belgique, se déclare entièrement d'accord avec M. Lyon-Caen quant au fond. Il pense, comme lui, que le texte doit être remanié, mais il lui paraît que la rédaction proposée pourrait être améliorée. En effet, le texte ne prévoit pas le cas où le contrat de transport est en jeu. Il y a lieu de dire que le principe de non-responsabilité en cas d'abordage douteux ne préjudicie pas aux obligations résultant de ce contrat.

M. Lyon-Caen reconnaît la justesse de l'observation de M. Le Jeune. Il importera de modifier la rédaction proposée.

M. le Président fait observer que l'assemblée est d'accord sur le fond même de la question; il ne s'agit plus que de trouver une rédaction. Un texte nouveau pourrait être ultérieurement soumis à la Conférence.

S. Exc. M. Henry Lane Wilson, Ministre des Etats-Unis d'Amérique, signale que la traduction anglaise de l'article 2 du projet ne rend pas exactement la même idée que le texte français. Pour être adéquate, elle devrait être conçue de la manière suivante:

If the collision has occurred without fault, or if the cause of the collision is inscrutable*, the losses fall only on the interests which have suffered them.*

MM. Lyon-Caen, Le Jeune, Franck se rallient à cette observation.

[157]

M. Loder, Délégué des Pays-Bas, demande s'il existe un autre texte officiel que le texte français.

M. le Président répond négativement. Le texte français est le seul officiel, la traduction anglaise ayant été faite à titre documentaire.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, désirerait recevoir quelques explications sur le sens précis du deuxième alinéa de l'article 2 qui porte: *Cette disposition reste applicable dans le cas où l'un des navires aurait été au mouillage au moment de l'accident*. D'après le compte rendu de la séance du 23 février 1905, M. Franck, commentant l'article 2, s'est exprimé de la manière suivante: Il se peut que l'abordage soit le résultat d'un cas fortuit. L'article 2 de l'avant-projet stipule que, dans ce cas, aucune indemnité n'est due...Cette solution entraîne comme conséquence la suppression de toutes les dispositions admises par certaines législations et en vertu desquelles des règles spéciales de responsabilité ou des présomptions de faute sont établies lorsque l'un des navires entrés en collision est immobile au moment où l'abordage s'est produit.

Faut-il en conclure que désormais le juge ne pourra plus déduire une présomption de faute du fait que l'un des navires est en mouvement?

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond que la disposition du 2e alinéa a été introduite dans le texte du projet pour faire disparaître les divergences existant entre certaines législations continentales et la législation anglaise. Ces législations établissent des règles spéciales de responsabilité lorsque l'un des navires est à l'ancre.

Mais le texte n'empêche nullement le juge d'admettre en fait et d'après les circonstances une présomption de faute à charge du navire en mouvement. Le droit d'appréciation du juge reste entier et le texte ne fait que supprimer les présomptions légales de faute établissant une situation juridique différente suivant que les navires sont en mouvement ou suivant que l'un des navires est au mouillage au moment où l'abordage se produit.

M. Waddington, Chargé d'Affaires du Chili, demande s'il faut considérer comme se trouvant au mouillage un navire dont les chaînes se sont brisées et qui, étant à la dérive, entre en collision avec un autre navire.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond qu'il n'est pas douteux que ce navire ne peut plus être considéré comme étant au mouillage. Ce terme suppose le cas d'un navire à l'ancre ou amarré. Dès que le navire est en marche pour quelque cause que ce soit, on n'est plus dans le cas visé par le texte.

M. Waddington, Chargé d'Affaires du Chili, déclare conserver néanmoins certains doutes. En effet, un navire, sans avoir rompu ses amarres, peut, au cours d'une tempête, être entraîné avec ses ancres et entrer en collision avec un autre navire. Dans ce cas, le premier bâtiment ne devrait pas, semble-t-il, être considéré comme ayant cessé d'être au mouillage. Il peut même arriver que la collision se produise entre deux navires qui ont chassé sur leurs ancres.

L'honorable Délégué pense que, pour éviter tout doute, la disposition devrait être précisée de façon à tenir compte de cette dernière éventualité.

[158]

M. le Président constate que, l'assemblée étant d'accord, sauf la question de rédaction qui est réservée, on peut passer à l'examen de l'article suivant.

Meeting of the Sous-Commission
Sixth sitting, 19 October 1905

[224]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'article 2:

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où soit les navires, soit l'un d'eux sont au mouillage au moment de l'accident.

Le comité de rédaction a pensé qu'il était préférable de rattacher à l'article 10 l'amendement proposé par M. Ch. Le Jeune, au nom de la Délégation belge, et formulant une réserve expresse au sujet des obligations résultant du contrat de transport. Il a cru qu'il s'agissait là d'une disposition générale ne devant pas viser exclusivement l'article 2.

M. de Leval, Délégué des Etats-Unis d'Amérique, fait observer qu'il est bien entendu que les mots *s'il y a doute sur les causes de l'abordage* et *abordage douteux* doivent être compris avec le sens attaché aux mots anglais *inscrutable cause*.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, et **M. William Pickford,** Délégué de la Grande-Bretagne, répondent affirmativement.

L'article 2 est adopté.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[112]

. . . . . .

Texte proposé:

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

[113]

Un abordage, dû à un concours de circonstances fortuites que la prudence humaine n'a pu ni prévoir, ni empêcher, ou amené par une force à laquelle les navires n'ont pu résister, est un malheur, dont les conséquences doivent, en toute justice, être supportées sans recours par ceux qui les ont éprouvées; personne n'étant en faute, il n'y a pas lieu à réparation.

Mais il s'en faut que ces principes élémentaires soient appliqués actuellement dans toutes les législations.

Il en est d'abord un grand nombre qui, entre l'abordage par cas fortuit ou force majeure et l'abordage dû à une faute, placent une catégorie intermédiaire: celle où les causes de l'abordage sont restées douteuses. Parmi ces législations, les unes, en pareil cas, divisent le dommage par moitié. Dans le doute, le juge ne s'abstient pas: il condamne tout le monde.

D'autres lois admettent également que le doute du juge se résout par une opération d'arithmétique; mais elle est compliquée, car au lieu de diviser simplement le dommage entre les navires, on le répartit proportionnellement à leurs valeurs respectives.

Enfin, il est des pays où les chargements eux-mêmes entrent en ligne de compte et doivent supporter une part du préjudice occasionné.

Le teste proposé assimile au contraire l'abordage douteux à l'abordage fortuit; ce principe est logique, car la faute qui n'est pas prouvée d'une façon certaine à charge de la partie qui l'a commise équivaut en toute justice à une faute qui n'existe pas.

Le texte proposé lors de la première session de la Conférence a été légèrement modifié. Les mots *sans recours* ont disparu du premier paragraphe, comme inutiles, tandis que dans le second paragraphe, on a prévu, avec raison, que non seulement un des navires, mais tous deux peuvent se trouver au mouillage au moment de l'accident. On a songé à des abordages se produisant au moment du changement de marée, par exemple, ou bien entre navires chassant tous deux sur leurs ancres, etc.

Le principe ne se trouve pas modifié par ces améliorations apportées à la terminologie.

Enfin, les échanges de vues, qui ont lieu dans la Commission, ont précisé les points suivants:

1° L'abordage douteux visé dans le texte correspond à ce que la jurisprudence anglaise et américaine appelle *inscrutable negligence*.

2° La suppression des règles sur l'abordage douteux ne modifie en rien les rapports qui, entre le transporteur et le propriétaire des marchandises transportées, naissent du contrat intervenu entre eux. La présomption de faute qui, d'après plusieurs législations, pèse sur le transporteur en cas de manquant ou d'avarie, ne sera pas renversée par un simple doute qu'il parviendrait à créer dans l'esprit du juge. Il lui incombe de justifier de sa libération par une preuve précise dont il a la charge. Sous ce rapport, le traité n'innovera pas: le droit commun restera applicable dans chaque pays.

3° Le paragraphe 2 de l'article 2 était nécessaire, parce que certaines législations contiennent des règles spéciales pour le cas où un navire se trouvant à l'ancre est abordé, par suite d'un cas fortuit, par un navire en mouvement. Ces législations, à raison de cette situation, font supporter au navire abordeur la moitié des dommages de l'abordé. C'est une anomalie que la Convention fera disparaître avec tant d'autres.

4° Il a été demandé si cette disposition empêche le juge de tenir compte, dans l'appréciation des faits, de la circonstance que l'un des navires était à l'ancre et l'autre immobile. Il y a été, comme de juste, répondu négativement. Les questions de preuve, et toutes celles qui touchent aux présomptions de fait, abandonnées à la discrétion du juge, sont étrangères au traité. Sous ce rapport, on ne peut que s'en référer à la sagesse des Cours et Tribunaux sans intervenir en rien dans des règles traditionnelles, qui échappent d'ailleurs par leur nature à toute législation absolue.

Conférence Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Third Plenary Session, 29 September 1909

[72]

Il est ensuite donné lecture de l'article 2 conçu comme suit:

Art. 2. - Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés. Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Ce texte a donné lieu à des observations de la part des Gouvernements néerlandais et portugais.

Les observations du Gouvernement néerlandais sont formulées comme suit:

De l'avis du Gouvernement de la Reine, la disposition du deuxième alinéa de cet article laisse aux Puissances signataires la liberté de régler la question de savoir à laquelle des parties incombe l'obligation de fournir les preuves (par exemple, si la loi nationale statue que dans le cas où un navire en aborde un autre, muni, si nécessaire, des lumières prescrites et à l'ancre ou amarré dans un lieu convenable, le navire abordant doit prouver que l'abordage n'est pas la suite d'une "faute" de sa part, la convention ne porte aucune atteinte à une telle disposition).

Il est désirable que ce principe soit énoncé formellement.

D'autre part, le mémorandum du Gouvernement portugais s'exprime comme suit relativement au même article:

Les dispositions de l'article 2 du projet sont, dans leur essence, conformes à celles des articles 664 à 668 du Code de commerce portugais.

Celui-ci établit pourtant que, en cas de doute sur le point de savoir lequel des navires a causé l'abordage, la responsabilité de ceux-ci devient solidaire pour les préjudices causés aux cargaisons et aux personnes. C'est une règle qui tourne au juste bénéfice des passagers et des chargeurs et paraît digne d'être adoptée par la convention projetée.

[73]

Cependant, pour faciliter l'uniformité de la jurisprudence dans les pays signataires de la convention et pour stimuler l'observation des règlements maritimes, il pourrait être avantageux qu'une future Conférence adoptât la règle prescrite par l'article 669 dudit code, ainsi conçu:

"L'abordage est présumé fortuit, sauf quand n'auraient pas été observés les règlements généraux de la navigation et ceux spéciaux du port."

De plus, le même code, article 667, prévoit un cas possible qu'il serait utile de faire régler par la convention. Cet article dit:

"Quand l'abordage est motivé par la faute d'un troisième navire et ne peut pas être empêché, c'est celui-ci qui est responsable."

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, regrette de ne pouvoir se rallier aux propositions faites par les Délégations néerlandaise et portugaise. Ces propositions lui paraissent en contradiction avec le principe formulé par l'alinéa premier de l'article 2, en vertu duquel aucune réparation du dommage causé par un abordage n'est due s'il y a doute sur les causes de l'abordage.

La Conférence de 1905 a entendu supprimer toutes les dispositions admises par

certaines législations, en vertu desquelles des règles spéciales de responsabilité ou des présomptions de faute sont établies lorsque l'un des navires entrés en collision est immobile au moment où l'accident se produit. C'est ce qui ressort notamment du procès-verbal de la séance du 21 février 1905 (Procès-verbaux de la Conférence, p. 11). Mais s'il n'existe plus aucune présomption légale de faute, le juge ne demeure pas moins libre de tenir compte dans l'appréciation des faits de toutes les circonstances qui peuvent déterminer sa conviction, spécialement de la circonstance que l'un des navires était à l'ancre. "Les questions de preuve et toutes celles qui touchent aux présomptions de fait, abandonnées à la discrétion du juge, dit M. Franck, dans le rapport qu'il a fait à la séance du 20 octobre 1905, sont étrangères au traité. Sous ce rapport, on ne peut que s'en référer à la sagesse des cours et tribunaux sans intervenir en rien dans des règles traditionnelles, qui échappent, d'ailleurs, par leur nature à toute législation absolue."

Les présomptions que les Délégations néerlandaise et portugaise voudraient voir établir peuvent servir d'éléments d'appréciation pour le juge. Elles ne peuvent être érigées en prescriptions obligatoires.

M. le Dr. de Nagy, Délégué de la Hongrie, partage entièrement la manière de voir de M. le Dr. Struckmann en tant qu'il importe que la convention exclue toute présomption légale de faute. Mais il pense que le Gouvernement néerlandais ne propose pas l'établissement de pareilles présomptions. La proposition faite par la Délégation néerlandaise lui paraît n'avoir d'autre portée que de stipuler, que d'énoncer formellement dans la convention le principe que c'est à la loi nationale qu'il appartient de déterminer la manière dont la preuve sera administrée. Il se rallie à semblable proposition.

Il suggère, d'autre part, une modification de rédaction. L'alinéa 2 lui semblant énoncer un principe général qui domine toutes les dispositions de la convention, pourrait, à son avis, être rattaché à l'article 1er dont le texte se terminerait de la manière suivante: "sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit, ni du fait que les navires ou l'un d'eux sont au mouillage au moment de l'accident".

[74]

S. Exc. M. le Dr. Hagerup, Ministre de Norvège, estime que la question de savoir à qui incombe la preuve a une grande importance. Elle touche au fond même et ne peut être séparée de la question de la détermination du principe de la responsabilité. Il y aurait une certaine contradiction, semble-t-il, à inscrire dans l'article 2 le principe de la responsabilité dans le cas où il y a doute sur les causes de l'abordage et à laisser aux législations nationales le soin d'établir des présomptions à cet égard. Si l'on veut admettre des présomptions ou des règles légales concernant la charge de fournir les preuves, il serait nécessaire que la convention elle même établit ces règles. Quant au cas spécial visé par la Délégation néerlandaise, l'honorable Délégué se déclare d'accord avec cette dernière.

M. Berlingieri, Délégué de l'Italie, confirme les observations présentées par M. le Dr. Struckmann. La Conférence de 1905 a entendu écarter toute présomption légale de faute et laisser au juge toute liberté de baser sa décision sur la conviction qu'il s'est faite. Les discussions ne laissent aucun doute à cet égard et la disposition finale de l'article 8 vient encore confirmer cette solution en écartant toute présomption légale de faute du chef de contravention aux obligations qu'il prescrit. Il est d'avis qu'il convient de s'en tenir au texte admis en 1905.

M. le Dr. Worms, Délégué de l'Autriche, fait observer qu'il s'agit, dans la proposition néerlandaise, de régler non une question de fond, mais une question de procédure. La convention n'a pas pour objet le règlement de semblable question. Il ne peut, dès lors, se rallier à la proposition néerlandaise.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, pense aussi que la solution adoptée en 1905 est la meilleure. Les présomptions légales entraînent parfois des décisions contraires à la justice et à l'équité. Il est de loin préférable de laisser au juge une absolue liberté d'appréciation.

M. de Leval, Délégué des Etats-Unis, déclare que la Délégation des Etats-Unis se rallie complètement à l'opinion émise par M. Lyon-Caen.

M. Berlingieri, Délégué de l'Italie, demande si, en présence des diverses opinions qui viennent d'être émises, la Délégation Néerlandaise insiste pour l'adoption de sa proposition.

M. Molengraaff, Délégué des Pays-Bas, répond que la Délégation néerlandaise n'a pas formulé de proposition et qu'elle s'est bornée à demander une explication.

M. le Président fait remarquer qu'en 1905, on a voulu écarter toute présomption légale et que la Conférence semble bien près d'être unanime à maintenir cette solution.

Il ajoute que la modification de rédaction proposée par M. le Délégué de la Hongrie pourra être examinée par la Commission.

Meetings of the Sous-Commission
First sitting, 30 September 1909

[209]

La Commission passe ensuite à l'examen de l'article 2 du projet de convention sur l'abordage.

M. le Dr. de Nagy, Délégué de la Hongrie, rappelle les observations qu'il a présentées en séance plénière à propos du second alinéa de cet article. Il demande s'il ne serait pas plus logique d'en faire figurer le principe à l'article 1er de façon à lui donner une portée plus générale.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond que l'énoncé de ce principe à l'article 1er lui paraît superflu. S'il a été inscrit à l'article 2, c'est parce que les législations de deux ou trois pays contiennent une disposition contraire, pour le cas envisagé dans cet article.

M. de Oliveira Soares, Chargé d'Affaires de Portugal, déclare qu'il ne peut prendre aucun engagement en ce qui concerne les deux dispositions additionnelles que son Gouvernement avait proposé d'inscrire à l'article 2, pour tenir compte des prescriptions des articles 669 et 667 du code de commerce portugais.

M. le Dr. de Armas, Délégué de la république de Cuba, ajoute à ce propos que l'inscription dans la Convention d'une clause analogue à celle de l'article 667 du Code de

commerce portugais, en ce qui concerne l'abordage motivé par la faute d'un troisième navire, aurait aussi ses préférences.

M. Loder, Délégué des Pays-Bas, dit ne pas insister sur la disposition interprétative que le Gouvernement néerlandais avait suggéré d'inscrire à l'article 2, à la condition qu'il soit actée au procès-verbal que l'interprétation à donner audit article est celle que désirent lui attribuer les Pays-Bas.

M. le Président constate que, dans ces conditions, moyennant la mention au procès-verbal demandée par le Délégué des Pays-Bas, il n'y a pas lieu de renvoyer l'article 2 au Comité de rédaction.

ARTICLE 3

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

ARTICLE 3
(Translation)

If the collision is caused by the fault of one of the vessels, liability to make good the damages attaches to the one which has committed the fault.

Comité Maritime International
Antwerp Conference, September 1898, Bulletin No. 4
Meeting of 29 September 1898

[23]

Question III.

If the collision be caused by fault of one vessel ought all the damage to be borne by the vessel on board of which the said fault was committed?

The President noticed that the different reports gave a unanimous solution in the affirmative. This was adopted by the Conference.

Resolution passed at the Antwerp Conference

[3]

3. - One ship to blame.

Where a collision is caused solely by the fault of one ship, the owner of the ship ought to bear the loss.

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902

[52]

If the collision has been caused by the fault of one party only, all the losses are borne by the vessel on board of which such fault has been committed.

Si l'abordage a été causé par une faute unilatérale, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel cette faute a été commise.

Carried.

Voté.

Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1905
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First Sitting, 21 February 1905
Belgian Government Draft

[19]

Art. 3. - Si l'abordage a été causé par une faute unilatérale, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel cette faute a été commise.

[11]

. . . . . .

Après quelques observations, et à la demande de M. le Président (Beernaert), M. Louis Franck expose l'économie des avant-projets soumis aux délibérations de la Conférence et les principes dont leurs auteurs se sont inspirés.

. . . . . .

Il se peut, d'autre part, que l'abordage soit le résultat d'une faute. L'article 3 s'occupe du cas le plus simple, celui où l'abordage est le résultat d'une faute unilatérale. Il met tous les dommages à charge du navire à bord duquel la faute a été commise.

Draft adopted by the Conference

[71]

Si l'abordage a été causé par une faute, la réparation du dommage incombe à celui des navires qui l'a commise.

Meetings of the Sous-Commission
First sitting, 16 October 1905

[158]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture du texte du projet, conçu comme suit:

Art. 3. - Si l'abordage a été causé par une faute, la réparation du dommage incombe à celui des navires qui l'a commise.

Cet article fait l'objet d'un amendement proposé par la Délégation française, et qui consiste à ajouter un alinéa portant: "Cette responsabilité s'applique même en cas de pilotage obligatoire".

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, déclare que reconnaissant le bien fondé d'une observation qui lui a été faite au sujet de cet amendement par M. Pickford, la Délégation française renonce à sa proposition. Elle se réserve toutefois de proposer une modification à l'article 5 du projet, où la disposition trouvera mieux sa place.

Il pense que l'article 3 ne soulève, dès lors, aucune observation. Au point de vue de la rédaction, il serait peut-être préférable de dire: "Si l'abordage a été causé par une faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise".

M. le Président déclare l'article adopté quant au fond et sous réserve des modifications à apporter à sa rédaction dans le sens indiqué par M. Lyon-Caen.

Meetings of the Sous-Commission
Sixth sitting, 19 October 1905

[224]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'article 3:
Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

M. le Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, fait observer que cette disposition ne définit pas le mot "faute" et ne désigne pas les personnes dont les propriétaires de navires sont responsables. Il appartient dès lors à la législation intérieure de chaque Etat de résoudre ces points. Par exemple, les gens de l'équipage des navires allemands, parce qu'ils sont assurés en vertu de la loi contre les accidents survenus dans l'exercice de leur profession, ne peuvent poursuivre le propriétaire à raison des dommages que lorsqu'il y a eu dol de sa part. Il en est de même aussi, en cas d'abordage, vis-à-vis du propriétaire de l'autre navire.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, et **M. Louis Franck**, Délégué de la Belgique, répondent qu'il en est bien ainsi.

M. le Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, désirerait voir préciser le point **[225]** suivant: Le projet de convention relative à l'assistance et au sauvetage maritimes stipule, en son article 7, que la rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire. Aucune disposition du même genre ne se rencontrant dans le projet de convention relative à l'abordage, la question se pose de savoir quelle sera la situation du propriétaire des navires coulés vis-à-vis de l'assureur. Celui-ci restera-t-il tenu, en vertu de l'article 3, d'indemniser le propriétaire du dommage causé par le navire assuré au navire coulé, bien que les navires appartiennent au même propriétaire, ou bien faut-il décider que les dispositions de la convention n'ont aucune influence sur les rapports entre les armateurs et les assureurs?

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond que la dernière solution indiquée par M. le Dr. Dungs est la vraie. Cette solution est certaine, car elle résulte formellement de l'article 10. La convention régit la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle et elle reste étrangère aux obligations résultant de dispositions contractuelles.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[113]

Texte proposé:
Art. 3. - Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

Après avoir modifié légèrement le texte de l'article 3, de manière à bien faire ressortir qu'il s'agissait ici d'un cas où l'abordage était dû à la faute d'un seul des navires par opposition au cas de faute commune, la Commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu d'insérer à cette place la règle relative à l'influence que l'intervention d'un pilote obligatoire pouvait avoir sur la responsabilité résultant de la collision. Une disposition générale sur le pilotage, visant tous les cas de responsabilité, a paru préférable et fait l'objet de l'article 5.

Conférence Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the sessions held from 28 September to 8 October 1909
Third Plenary Session, 29 September 1909

[74]

Il est ensuite donné lecture de l'article 3 ainsi conçu:

Art. 3. - Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

[75]

Aucun amendement n'est présenté à propos de ce texte, mais les Délégués britanniques désirent s'assurer que cette disposition comprend les dommages subis par la cargaison aussi bien que les pertes de vies et les lésions corporelles.

M. le Dr. de Nagy, Délégué de la Hongrie, croit que cette question doit être résolue négativement.

L'article 4, alinéa 2, précise quels sont les dommages dont la réparation peut être demandée aux termes de la convention. Ce sont exclusivement les dommages causés aux navires, aux cargaisons, aux effets ou autres biens des équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord. L'article 3 ne doit pas avoir une portée plus étendue. Mais il demeure vrai que la limitation faite par l'article 4 n'est peut-être pas absolument à sa place. Elle devrait figurer à l'article premier où, pour la première fois, l'on se sert du mot "dommage". Il propose que semblable modification soit apportée au texte.

Sans doute, on pourrait dire qu'il serait bon ne point limiter la convention à la réparation du dommage causé à des objets matériels et de se préoccuper aussi de la réparation des lésions corporelles, mais il y aurait là une extension considérable de la convention et l'on peut se demander si la question est bien mûre.

Meetings of the Sous-Commission
First sitting, 30 September 1909

[210]

M. Leslie Scott, Délégué de la Grande-Bretagne, rappelle que la Délégation britannique a exprimé le désir de s'assurer que l'article 3, rédigé comme il l'est, vise non seulement les dommages subis par la cargaison, mais aussi les pertes de vies et les lésions corporelles. Il ne croit plus devoir insister à ce sujet en présence de la nouvelle rédaction qu'il a été décidé de donner à l'article 1er, en vue de préciser ce point.

Seventh Plenary Session, 4 October 1909
Report of the Chairman of the Sous-Commission M. Louis Franck

[130]

Aucune modification n'a été apportée à ces textes. La proposition de ne pas appliquer ces dispositions à la cargaison et de faire à celle-ci, en cas de doute, une situation spéciale n'a pas rencontré d'adhésions.

Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1910
Procès-Verbaux of the Sessions held from 12 to 27 September 1910
Third Plenary Session, 19 September 1910
Report of the Chairman of the Sous-Commission M. Louis Franck

[96]

Art. 3. - Cet article était conçu comme suit: *Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.* Par une erreur matérielle, le mot dommage y figure au singulier alors que dans l'ensemble de la Convention il est employé au pluriel. Cette erreur a été corrigée et le texte définitif porterait: *Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires la réparation des dommages incombe à celui qu'il l'a commise.*

ARTICLE 4
(Premier paragraphe)

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

ARTICLE 4
(First paragraph)
(Translation)

If two or more vessels are in fault the liability of each vessel is in proportion to the degree of the faults respectively committed. Provided that if, having regard to the circumstances, it is not possible to establish the degree of the respective faults, or if it appears that the faults are equal, the liability is apportioned equally.

Comité Maritime International
Antwerp Conference, September 1898, Bulletin No. 4
Meeting of 30 September 1898

[39]

Question 6. - Section I

In cases of collision where both ships are to blame, how is the damage to be apportioned as between the ships?

M. Autran (France), recommends the Dutch formula. *The damages caused to both vessels and their cargoes shall be consolidated and apportioned to the vessels in proportion to the gravity of the faults committed.*

M. Marais (France), prefers the Belgian form.

M. Lyon-Caen (France). In my opinion the Dutch form is the clearest. However the words "and to the persons" should be added after the words "and their cargoes".

M. Rahusen (Holland), admits the justice of M. Lyon-Caen's remark with regard to the words "and to the persons" being added to the formula of the Dutch committee.

M. Langlois (Belgium), proposes to omit the words "to both" as more than two vessels may come into collision.

At the suggestion of **M. Govaere** (France) the assembly adjourned its vote until after the discussion of the 2nd paragraph.

[45]

Section II

The President. We appear to be agreed to repudiate joint liability in the case of col-

lision through fault on both sides. The author of the damage to be responsible **[46]** only in proportion to his fault. How is this proportion to be established? If all interested are parties to the case, nothing is easier. But what, if one of the vessels alone is in the action? What will the plaintiff do in such a case? Must he prove the fault of the defendant present for the whole, or must the latter establish his share of the liability?

This is the point at which the discussion rested.

[48]

The Conference passed on the vote upon paragraph 1.

The Dutch wording modified as follows was unanimously adopted.

Where both ships are to blame for a collision, the total damage to persons and cargo should be apportioned between the ships having regard to the degree of fault.

This rule does not affect the liability of the carrying ship to her cargo under her contract.

Comité Maritime International
London Conference, July 1899

Agenda
I. Collision - Both to blame.

1. How should the damage be apportioned as between the vessels in fault?

. . . . . .

Meeting of 14 July 1899

The President's address
Mr. Justice Phillimore

. . . . . .

[55]

The agenda paper issued in the first instance by our Belgian friends has, I believe, been distributed; it reached all members some months ago, and it is that upon which we are going to work, with some, not modifications, but additions. First of all, "Collisions: both to blame. How are the damages to be apportioned as between the vessels in fault?". There are a great many people who would say that, as far as most countries are concerned, is *chose jugée.* I am not quite certain whether our Continental friends, after bringing this matter once again on the *ordre de jour* at an English meeting, can complain if the English people, who are more largely represented today, should wish to raise that question further. I do not wish to assist them in taking that view. But at any rate our American friends are in no wise committed by what was decided at Antwerp, and it will be open to them to raise that question again. Still, I hope, in view of practical **[56]** business, that we shall not waste much time upon that question without coming to some conclusion confirming the Antwerp resolution, or doing something else very speedily.

. . . . . .

[65]

The apportionment of damages as between the ships.

M. Louis Franck (Antwerp). Sir, as to the question of apportioning the damage as between the ships according to the gravity of there respective faults, you do not want me to dwell upon that very long. When a collision has taken **[66]** place, say, off Dover, between an English ship and a German one, the pecuniary results of this collision may be totally different, according to the port one of the vessels will take refuge in. If, for instance, the English vessel has sustained a damage of £ 20,000, and if it be held that this ship is to blame, say for a part only of the damage done - that her negligence is a slight one, whereas the other vessel is to blame for gross negligence, then if the case be tried in England the English ship will obtain half of her damage, viz. £ 10,000. If the case be tried in France she will obtain perhaps £ 14,000 or £ 15,000. But if the case be tried at Amsterdam or Hamburg the English vessel will get nothing. This is certainly a great hardship, and I venture to think that the time has come when we should arrive at an understanding on this point. This question is ripe for solution. A long series of English and international meetings have expressed their opinion on it, and have agreed that the law, which in such collision cases apportions the blame according to the gravity of the respective faults, is the better one, and the one which ought to become general maritime law. I will only recite those meetings which have expressed this opinion. In 1885 the Congrès of Commercial Law at Antwerp; in 1888, the Conférence of the Institute of International Law at Lausanne; in 1892 the Congress on Commercial Law at Genoa; in 1895 the Conference of that important body, chiefly English, known to all of us as the International Law Association, at Brussels; in 1896, a still more English expression of opinion, that of the Chamber of Shipping, on the motion of my friend Mr. Miller, whom I am glad to see here; in 1897, the International Association for Insurance of Transport, which has its head office at Berlin; in 1898, the Conference of Maritime Law at Antwerp; and I must not forget, in 1897, a deputation of the Shipowners' Parliamentary Committee, which waited **[67]** upon the Attorney-General in order to recommend to him the adoption of this rule and Sir Richard Webster expressed the opinion that this principle should be introduced into the law of England.

I am glad to see our American friends at this Conference. In their report they admit the justice of this principle, and they say: "The American Association recognises the more exact theoretical justice of the degrees of apportionment, but members are so divided in opinion as to the difficulties of such a rule in practice that they are not prepared to make any positive recommendation in regard to it". We thus agree with our American friends on this point, that justice is on the side of the advocated rule; and I am glad to hear it because justice is the greatest force, and we are bound to stick to it - (hear, hear). I think that it is just that shipowners should not be held liable to the same extent for a slight fault as for gross negligence. I think it is just that you should make a difference between the man who is more to blame and the man who is less. As to the fear expressed that it may be difficult to determine the degrees by which the damages are to be apportioned, it is rather a matter of practice. Now, on the Continent, in France, and in Belgium and in Norway, and in many other countries, we have had for a very long time a vast experience of the rule; and I may say that there are no difficulties. One should not forget that this rule is not an attempt to apply to collision cases a mathematical rule, but it is a matter of common sense and not algebra

alone. Further, as to the difficulty of the judge to ascertain whether more damage is to be apportioned to one side that to the other - if there is any such difficulty the judge is not bound to make an apportionment or to make a difference in the degree. If there is no difference he will divide the loss, but if there be a difference, and one ship is more to blame and **[68]** the other less to blame, then he has the means, with the proportional rule, to give judgment accordingly. We want to come to an international agreement on this matter. We must have the same law. We think that you, as shipowners, and we who are in the legal profession, can work under any rule of this kind, but we want one rule and not two or three, or even four, as in this matter. Which is the rule that recommends itself to all nations? I think that in this country opinion has begun to waver, and is in favour of the proportionate principle. In Germany, owing to Dr. Sieveking and Mr. Laeisz, this proportional principle has been introduced into the new German Code which will come into force on the 1st January 1900. It seems to me, in the first place, that this rule is the most equitable; and secondly, that the practice abroad has proved that to apportion the blame is not more difficult than to do a lot of things which a judge is doing every day in connection with the discrepancies of the law. This rule will assist all nations to deal equitably with collisions, where both ships are to blame. I shall move that this assembly should recommend the general adoption of the proportional rule.

At this stage the president retired, and gave the chair to Dr. Sieveking.

Dr. Sieveking, Deputy Chairman:

. . . . . .

[69]

Now, as to the first question. How should the damages be apportioned as between the vessels in fault? It is quite true, as you know by the reports, that this question has been replied to in the affirmative in the sense of a proportional division of the responsibility as between the vessels. But then we were not so happy as now as to have the American delegates with us, and then there is the representative of Japan, who was not at Antwerp, and some other associations which have been organised. So that if it would please you, one of those gentlemen who have not been present at Antwerp, or whose nation has not been present there, will address the meeting.

Mr. Wilhelmus Mynderse (New York). I am present as a delegate from an association which has already taken definite action upon this question, although perhaps in **[70]** rather an indefinite way. It has expressed its feeling that in exact theoretical justice the rule of proportional division is correct; but there was a marked division of opinion as to the facility with which the rule could be applied to our practice. It is a rule in respect of which we have had little experience. It has been definitely applied only once in our Courts, and then in a lower Court having full Admiralty jurisdiction over a very limited territorial jurisdiction - in the State of Alabama, where the district Judge, under the Constitution, has full Admiralty powers. The only waters in the territory is the Tombigbee river, and in a collision occurring thereon between two schooners he, without hearing what the nations recommended, and striving after exact justice, did apportion the fault and the loss in the proportion of two-thirds to one-third. The damages were small, and the case went no further. Some years later the question arose in a very important collision between the steamships *Plymothian* and *Victory*, and there an intermediate Court, in which the Chief Justice of the United States was sitting as a member, although the matter was not

discussed by counsel, did on its own motion divide damages in a way proportionately without stating any exact proportional divisions. When that case was carried to the Supreme Court the question for which the Court allowed additional time for argument, and not only the Continental codes but the reports in Continental and English cases, and the action of this Conference at its various sessions were brought before the Court. They heard the argument patiently and with much interest, but they avoided a decision by saying that really in their opinion only one vessel was to blame- (laughter). I cannot say that there has been much directness or uniformity in the application of the rule thus far in the United States, but the rule is **[71]** applied in cases of personal injury indirectly. Until within a few years the rule with us has been in action arising from personal injuries, the rule of the common law, that if the injured person was injured in any degree by his own contributory negligence his claim was defeated by that negligence. In a very small way the rule began to be modified by allowing to the injured person certain items of his losses. For instance, he would recover his medical expenses, and sometimes his wages for the time that he was laid by. The question was carried to the Supreme Court as to whether there might be an apportionment in case of personal injury, or whether the common law rule should continue in force, and the Court allowed the apportionment. So that now, when a personal injury action comes before the Admiralty Court, if the Court finds that there was contributory negligence on the part of the libellant, the judge in assessing the damages awards not a quarter, or a half or two thirds, but a lump sum, consideration being given to the contributory negligence - that is, in determining the award the judges are influenced by the circumstances of the action as to how far the libellant has contributed to the disaster. This does not appear to me as an individual, nor does it appear to our Admiralty judge in New York, nor to many others, that there would be any practical difficulty in applying the rule in case of collision. It seems to me that you leave to the discretion of the judge a good many things, and if you included this there would not be wider questions involved than he has to pass upon in salvage actions and in cases of personal injury. So that, if it comes to a vote, I am entirely free to cast my personal vote in favour of the proportional rule. I should like is to be understood that my association has adopted the rule as to its justice, but it is divided in opinion as to the practicability of the application of the rule. With us no statutory **[72]** revision will be required. It is merely for our Courts to determine what is the general maritime law. We have no code regulating it. It is, therefore, entirely competent for us, in arguing our cases before the Courts, to show what other nations are doing; what their legislators, their Courts, and these conferences are doing to establish before the Courts the status of the maritime law, and if that is ascertained to the satisfaction of the judges the law will be applied. It will be a satisfaction to me if we carry out the chairman's suggestion, and take a vote of members, so as to have a more accurate record, because it will be a useful means of bringing before the Courts the general opinion of those interested in maritime questions and maritime law.

Dr. Raikes, Q.C. I do not see that there is any inherent impossibility in having a proportional system, and, speaking now as no longer a practising barrister and certainly not as a shipowner or underwriter, one may take in a certain degree an unimpassioned view of the whole question. If you have a proportional system carried out it will be an exceedingly good thing for the practising barrister. According to our English system, when two ships come into collision, after each side has examined their own case, they very probably come to the conclusion that they are not altogether without blame for the collision, and when both ships have arrived at that conclusion

the owners and the underwriters will put their heads together, they will agree not to press the case to a judgment, so that, consequently, the damages will be divided. If you have a proportional system, then, although you may be well aware that your ship is in some degree to blame you will be unwilling to admit that she is more to blame, and in every case where both ships are to blame they will come into Court, and the matter will be fought out, and that will be **[73]** a good thing for the lawyers, and not a very good thing for anybody else who has to pay the piper.

Mr. Douglas Owen. As an underwriter I am not of the opinion held by Dr. Raikes, and it is not the opinion held by underwriters generally, although I can only speak for myself. Dr. Raikes' arguments are just as capable of being interpreted the other way. I do not see why there should not be a compromise under the proposed new law, just as there are under the law as it now stands.

Dr. Sieveking. It is not quite without weight to say that we must be aware that there may be some fear of litigation by adopting this rule. But then, on the other side, the advantages are so enormous of having a uniform rule throughout the world that the Conference at Antwerp were unanimously of the belief that the practical men - the underwriters and shipowners, and the barristers also - would do their best to avoid this drawback of the rule. So that, in fact, there was unanimity on the subject. Now the representative of the United States having acceded to it, I might say I can take it for granted that this meeting unanimously confirms the rule passed at Antwerp on this question. But in order to test it, and to have it registered correctly, I wish the gentlemen who are against this rule to lift up their hands.

Mr. Miller. Might I say a few words before it is put to the vote. I have listened very carefully to what Dr. Raikes has said, and I can say that in nearly all cases of compromise the question of proportional damages are considered, and in nine cases out of ten one ship recovers a percentage of the claim say from 30 to 80 per cent and the other vessel, it may also be, a proportion or nothing at all.

A show of hands was then taken on the question, and Dr. Sieveking declared the motion unanimously carried.

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902
Meeting of 25 September

[52]

Article IV

If there is common fault the responsibility of each of the vessels is proportionate to the gravity of the fault.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1905
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905
Belgian Government Draft

[19]

Art. 4. - S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

[11]

. . . . . .

Après quelques observations, et à la demande de M. le Président (Beernaert), M. Louis Franck expose l'économie des avant projets soumis aux délibérations de la Conférence et les principes dont leurs auteurs se sont inspirés.

. . . . . .

L'article 4 vise l'hypothèse la plus fréquente, celle où il y a faute commune de la part des navires entrés en collision: la solution des conflits de loi est particulièrement importante dans ce cas. Les règles adoptées par les différentes législations sont, en effet, jusqu'à présent, essentiellement différentes à cet égard. C'est ainsi que lorsqu'un abordage, dû à une faute commune, se produit dans la mer du Nord, la solution donnée au procès qui interviendra sera absolument différente suivant le pays où le litige devra être tranché. En Angleterre, le dommage causé aux navires et à leur cargaison sera partagé par moitié; en France, il y aura réparation proportionnelle suivant le degré et l'importance de la faute; aux Pays-Bas, où le principe du droit romain est encore en vigueur, aucune réparation ne sera accordée à l'un ou à l'autre navire.

Un mouvement sérieux d'opinion se dessine en faveur de la solution admise en droit français. C'est ainsi que la législation anglaise, qui admettait, jusque dans ces derniers temps, le vieux principe romain n'accordant aucune indemnité, a été modifiée et actuellement le droit anglais a adopté une sorte de solution transactionnelle consistant dans la réparation du dommage par moitié. Un grand nombre d'associations et de personnalités les plus en vue en Angleterre sont même aujourd'hui d'avis qu'il importe d'aller plus loin dans cette voie et qu'il faut se rallier entièrement au système proportionnel.

Le nouveau code de commerce allemand vient de consacrer le même principe de réparation proportionnelle.

[12]

Aux Etats-Unis, la question a été fort longtemps discutée; elle n'est pas, semble-t-il, résolue d'une manière absolue. La règle du droit romain a été en vigueur jusqu'à présent, mais tout récemment la question de l'application du principe de réparation proportionnelle a été soulevée devant la Cour de l'Amirauté. Celle-ci n'a pas statué sur le fond même du droit, parce qu'elle a tranché en fait le litige qui lui était soumis.

Le Comité Maritime, dans l'article 4, a donc proposé l'adoption de la règle française.

Draft adopted by the Conference

[71]

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 16 to 20 October 1905
Meetings of the Sous-Commission
First sitting, 16 October 1905

[158]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'article 4 du projet qui porte:

Art. 4 - S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

S. Exc. M. Henry Lane Wilson, Ministre des Etats-Unis d'Amérique, renouvelle les observations qu'il a présentées, à propos de cet article, dans la déclaration qu'il a lue au début de la séance plénière; il donne lecture de l'amendement qu'il propose à cette disposition et qui est ainsi conçu:

Pour la détermination des causes maritimes de l'abordage devant les tribunaux maritimes et les cours d'amirauté, l'on appliquera la règle suivante dans les cas où l'abordage est dû à une faute commune: la responsabilité de chaque navire est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit à leurs équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, seront répartis entre les navires et leurs propriétaires, comme il est indiqué ci-dessous, dans la même proportion, mais pourvu que cette réparation assure une réparation entière à ceux qui sont complètement exempts de faute. Les navires ainsi que leurs propriétaires seront solidairement responsables envers ces personnes.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, déclare qu'il n'est pas hostile au principe de l'article 4. Toutefois, avant de s'y rallier, comme il s'agit d'une disposition des plus importantes, apportant de graves modifications au droit anglais, il

désirerait être pleinement renseigné et voir rencontrer les nombreuses objections qui ont été faites en Angleterre.

[159]

Ces objections sont les suivantes:

1° L'adoption du principe de l'article 4 amènerait des litiges fréquents et dont la solution serait difficile;

2° L'article 4 établit une responsabilité proportionnelle à la faute. Cette détermination exacte n'est-elle pas impossible?

3° Le principe proposé pourrait n'être pas équitable. S'il y a faute, chaque navire doit être traité également. Il n'est pas juste de faire une réparation inégale entre les navires en faute.

Il ajoute qu'il ne pourrait que lui être agréable de voir réfuter ces objections et qu'il transmettra à son Gouvernement les explications données à ce sujet.

M. le Président exprime l'avis que l'article 4 étant l'un des plus importants et devant donner lieu à un débat assez long, il semble préférable d'en remettre la discussion à une séance ultérieure.

Si l'assemblée n'y voit pas d'inconvénients, le bureau priera un certain nombre de notabilités de la magistrature et du monde des affaires d'assister à la séance; il pourra ainsi être répondu d'une manière complète et précise à toutes les demandes de renseignements qui pourraient être faites au sujet des conséquences pratiques de l'application du principe édicté par l'article 4.

Cette proposition ne rencontre aucune opposition.

La prochaine réunion est fixée au mardi 17 octobre, à 2 heures.

Meeting of the Sous-Commission
Fifth sitting, 19 October 1905

[214]

La Commission ayant terminé l'examen des dispositions communes aux deux conventions, M. le Président propose de passer à la discussion de l'article 4 de la convention sur l'abordage, réservé jusqu'à présent.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de cet article qui est ainsi conçu:

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

[215]

M. de Leval, Délégué des Etats-Unis d'Amérique, expose que, conformément à la déclaration faite à la séance plénière du 16 octobre 1905 par S. Exc. M. Henry Lane Wilson, la Maritime Law Association ne voit pas un obstacle insurmontable à l'adoption du principe proportionnant la réparation du dommage à l'étendue de la faute commise, pour autant que les tribunaux maritimes, et les cours d'amirauté aient seuls à statuer dans ce cas. Au contraire, le jury, appelé parfois à se prononcer sur des affai-

res d'abordage, n'est pas à même d'appliquer ce principe, qui soulève parfois des questions délicates. Telle est la raison de l'amendement proposé par la Délégation des Etats-Unis.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, est d'avis qu'il y a là moins une question de fond qu'une question de forme. En fait, presque toutes les affaires et surtout presque toutes les affaires importantes sont soumises, aux Etats-Unis, aux tribunaux maritimes et aux cours d'amirauté. Mais, d'après ce qu'a exposé, au cours de la session de février, M. Goodrich, Délégué des Etats-Unis, la question est importante en ce sens que, si le principe dont il s'agit devait être appliqué par tous les tribunaux, il serait nécessaire de modifier la législation de chacun des Etats appartenant à l'Union Américaine. Au contraire, si les tribunaux maritimes et les cours d'amirauté sont seuls appelés à statuer, ces juridictions dépendant exclusivement du Pouvoir central, il suffit de la ratification du Sénat et du Président des Etats-Unis. Dans ces conditions, il serait bon, peut-être, d'introduire une disposition laissant aux Etats-Unis le soin de déterminer quels seront les tribunaux devant lesquels les conventions seraient applicables.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, déclare que, théoriquement, les affaires d'abordage peuvent parfois être confiées, dans le Royaume-Uni, au jury. Mais, pratiquement, il arrive si rarement que le jury ait à en connaître, qu'il ne paraît pas nécessaire de formuler, pour l'Angleterre, une réserve identique à celle demandée pour les Etats-Unis.

M. le Président pense qu'il serait difficile d'inscrire dans les conventions même une disposition qui n'aurait d'application que pour un seul des Etats contractants. Mais, étant donné le grand intérêt que tous attachent à la participation des Etats-Unis d'Amérique, on pourrait reconnaître à ce pays le droit de ne ratifier, le moment venu, les conventions que sous la réserve de leur application exclusive par les tribunaux maritimes et les cours d'amirauté.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, demande s'il est dans les usages diplomatiques d'autoriser de semblables réserves.

M. le Président répond que le cas s'est déjà produit. Un précédent de cette nature a été posé notamment à propos de l'Union des sucres.

M. de Leval, Délégué des Etats-Unis d'Amérique, pense que cette réserve serait fort utile. Elle suffirait peut-être à donner satisfaction à la Maritime Law Association.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, demande à M. le Président de vouloir bien se charger du soin de rédiger la formule actant cette réserve.

[225]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'article 4, tel qu'il a été rédigé en suite des décisions prises par la Commission dans la séance du matin:

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

S. Exc. M. Henry Lane Wilson, Ministre des Etats-Unis d'Amérique, déclare qu'il est heureux de constater que, en ce qui concerne le premier amendement proposé par la Maritime Law Association, la Commission a pu y donner satisfaction en laissant aux Etats-Unis la faculté de ratifier les conventions sous réserve de leur application par les tribunaux maritimes et les cours d'amirauté.

M. le Président remercie M. le Ministre des Etats-Unis pour cette déclaration.

L'article 4 est adopté.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[114]

Article 4

Texte proposé:

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

I. Lorsque l'abordage a été causé par faute commune, il y a actuellement quatre systèmes législatifs différents en ce qui concerne les rapports qui résultent de pareil abordage et quatre systèmes en ce qui concerne les conséquences qui en résultent pour les passagers et l'équipage d'une part, les propriétaires de cargaison d'autre part. C'est à ces conflits de huit systèmes juridiques que l'avant-projet de traité propose de substituer des règles aussi simples qu'équitables. La faute étant l'origine du recours, le dommage sera réparti également si la faute est égale, proportionnellement s'il y a faute grave d'une part, faute légère d'autre part. Rien de plus juste et, dans la pratique, rien de plus simple.

Cette répartition s'appliquera à tous les intéressés qui ont souffert dans leurs intérêts matériels. In n'y aura d'exception que pour les cas de mort ou de lésions corporelles. Ici, par un motif d'humanité, une réparation complète sera assurée aux victimes par le maintien du recours solidaire contre les deux navires en faute, là où pareil recours existe actuellement.

Au lieu de cette formule si simple et si parfaitement empreinte de justice, le tableau que présentent actuellement les législations est le suivant:

Entre les navires, il y a quatre systèmes en vigueur:

1. Dans certains pays, il n'est donné aucun recours à aucun des deux navires.

2. Dans d'autres pays, il est admis un recours, mais la mesure en est arrêtée invariablement à 50 p.c. du dommage, quelle que soit la gravité des fautes respectives.

3. Dans d'autres pays, peu nombreux, le dommage est réparti entre les navires et leurs cargaisons sous forme d'avarie commune.

4. Enfin, dans des pays de plus en plus nombreux, le système sub n° 2 a été perfectionné, en ce sens que le juge, s'il estime que la faute d'un des navires est plus grave que la faute de l'autre navire, est en droit de répartir le dommage proportionnellement.

Les pays où ce système fonctionne actuellement à la satisfaction générale sont l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grèce, la Norvège, le Portugal, la Roumanie, la Suède.

Il est à remarquer que le Code allemand et les Codes des pays scandinaves ont été

révisés récemment et qu'on y a abandonné le premier système pour suivre le principe de la répartition proportionnelle.

En ce qui concerne la cargaison, on croit très erronément qu'elle est considérée partout comme une partie tierce, n'ayant participé en rien à l'abordage et ayant droit, de ce chef, à un traitement privilégié sous forme de recours solidaire contre les deux navires. Il n'en est point ainsi.

Quatre systèmes sont en vigueur:

1° Un premier système donne à la cargaison et aux autres tiers un recours solidaire contre les deux navires, de telle façon qu'elle puisse à son choix s'adresser soit à tous deux, soit à l'un d'eux et lui réclamer le payement intégral de son dommage, naturellement sans pouvoir dépasser le chiffre absolu de celui-ci;

2° Ailleurs, la cargaison n'obtient que la moitié du dommage;

3° Dans d'autres législations, en cas de faute commune, elle n'obtient rien;

4° Enfin, il est des pays où, selon le cas, le juge accorde un recours pour le tout, ou bien permet simplement le recours en proportion de la gravité de la faute.

Si l'on considère que l'application de l'une de ces lois par préférence à l'autre peut dépendre du hasard du port où l'un des navires se sera réfugié après la collision; si l'on ajoute que dans certains fleuves internationaux, une loi régit l'amont et l'autre l'aval, on se rendra compte de l'urgente nécessité de substituer à ces conflits arbitraires une loi uniforme, en même temps que l'on constate la nécessité pour tous de faire sous ce rapport les sacrifices indispensables pour arriver à une entente.

II. La Commission a été amenée à s'occuper du mérite de la réforme proposée dans les conditions suivantes, tant au point de vue navire qu'au point de vue cargaison.

L'un de ses membres a communiqué la crainte qui avait été exprimée dans son pays à un double point de vue: d'une part, on s'était demandé si la règle proportionnelle ne donnait **[115]** pas lieu à plus de litiges; d'autre part, on désirait savoir si les Cours et Tribunaux n'éprouvent pas une grande difficulté à établir la proportion.

Un autre membre de la Commission a fait, au sujet de l'article, deux propositions:

1° De restreindre son application aux Cours et Tribunaux d'amirauté;

2° De maintenir un recours solidaire contre les deux navires, tant au profit des passagers et de l'équipage qu'au profit du propriétaire de la cargaison du moment où, en exerçant leur action sur la base de la répartition proportionnelle, ils n'obtiennent point la réparation intégrale de leur dommage. Il a exprimé la crainte que, sans cette modification, la réforme proposée ne fût nuisible aux tiers lésés par l'abordage.

La Commission, considérant que les questions soulevées étaient essentiellement d'ordre pratique, a jugé utile, conformément au mandat qu'elle avait reçu, d'entendre à cet égard, tant parmi les membres de la Conférence que parmi les spécialistes que le Gouvernement belge pourrait convoquer, des personnes particulièrement compétentes pour éclairer la religion de la Conférence.

Le résultat de cette enquête, qui se trouve résumée dans les procès-verbaux, à été absolument concluant, dans l'opinion de la Commission, en faveur de la règle proportionnelle.

Au point de vue du nombre des litiges, des praticiens éminents, appartenant au monde des affaires et aux sphères juridiques, ont déclaré que, placés dans une situation leur permettant d'apprécier le fonctionnement, tant de la règle proportionnelle que des autres systèmes, ils estiment que la règle proportionnelle ne donne sous aucun rapport lieu à plus de litiges.

L'un des témoins a rappelé que les procès, tant en première instance qu'en appel,

portent essentiellement sur la question de savoir lequel des deux navires est en faute, la question de répartition étant presque toujours laissée à la sagesse du juge, au cas où il estime qu'il y a faute commune.

Des magistrats et des avocats, ayant une grande expérience des affaires maritimes, ont également été entendus par la Commission et ont exprimé unanimement l'opinion que l'application de la règle proportionnelle ne complique point la tâche des magistrats. Ceux-ci ne se préoccupent pas de transformer une affaire d'abordage en un problème de mathématiques, mais font une répartition équitable, sans dépasser d'une façon générale des proportions de un tiers ou un quart.

Comme exemple, on a donné le cas où l'un des navires crée le risque d'abordage en suivant dans un chenal étroit la rive de babord et persiste, en outre, à marcher à trop grande vitesse, tandis que l'autre navire est simplement coupable d'avoir, lui aussi, maintenu trop longtemps son allure. En pareil cas, le juge considérera à bon droit que la faute initiale et plus grave incombe au premier navire et mettra, par exemple, deux tiers ou trois quarts de la responsabilité à sa charge, selon qu'il estimera que la question de vitesse aura eu plus ou moins d'importance dans l'affaire.

Les différents membres de la Conférence appartenant aux pays où le système proportionnel fonctionne depuis longtemps, ont confirmé que la crainte exprimée à son sujet était sans fondement, que la règle était simple et pratique et universellement considérée comme excellente par ceux qui s'y trouvent soumis.

Il a également été déclaré à la Conférence que, dans la pratique, les règlements transactionnels pour abordage se font très souvent sous l'empire de la règle proportionnelle, même là où elle n'existe pas dans la législation.

Il a été ajouté que les assureurs qui n'ont point cette législation chez eux se montrent satisfaits de son application aux litiges où ils se trouvent mêlés à l'étranger, là où la règle proportionnelle est en vigueur.

Le rapporteur croit pouvoir rappeler que le principe de la répartition proportionnelle a été préconisé successivement par une imposante série de résolutions prises en 1885 au Congrès de Droit commercial à Anvers, en 1888 à la Conférence de Droit international à Lausanne, en 1892 au Congrès de Droit international de Gênes, en 1895 à la Conférence de l'International Law Association à Bruxelles, en 1896 par la Chamber of Shipping du Royaume-Uni, en 1897 par l'Association Internationale des Assureurs de Transports, en 1897 encore par une députation du Shipowners' Parliamentary Committee, qui a fait une démarche en ce sens auprès de l'Attorney General, en 1898 par la Conférence de Droit maritime d'Anvers, en 1899 par la Conférence de Droit maritime de Londres, en 1902 par la Conférence de Droit maritime Internationale de Hambourg; qu'aux Etats-Unis, la Maritime Law Association of the United States s'y est ralliée en 1902 par son rapport à la Conférence de Hambourg pour les relations des navires entre eux, que nombre d'Associations importantes d'armements, en Angleterre en **[116]** ont, à diverses reprises, recommandé l'adoption, que de leur côté les représentants du monde des assureurs maritimes qui ont, en grand nombre, assisté à ces réunions internationales, y ont voté en faveur de la réforme proposée.

La Commission s'est donc trouvée unanime pour maintenir le paragraphe I de l'article 4.

III. Satisfaction a été donnée au vœu exprimé par l'une des délégations quant aux tribunaux auxquels son Gouvernement se trouverait tenu de rendre applicable la Convention. Il a été entendu qu'une réserve pourrait être insérée en ce sens dans le protocole de ratification. Des explications précises seront fournies à cet égard à la Conférence.

Conférence Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the sessions held from 28 September to 8 October 1909
Third Plenary Session, 29 September 1909

[75]

M. le Président propose de rattacher l'examen de la question posée par la Délégation britannique à l'article 4, avec lequel elle est en connexion étroite.

Il est donné, en conséquence, lecture de l'article 4:

Art. 4. - S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Il rappelle que les Délégués britanniques pensent qu'il conviendrait de mieux préciser l'expression "la gravité de la faute". Les observations qu'ils ont formulées sur ce point sont conçues comme suit:

D'autre part, le texte n'exprime pas suffisamment l'idée que la Cour n'est pas *obligée* d'établir une différence de degrés entre les fautes: il est è craindre qu'à defaut de quelque précision sur ces points, on ne voit surgir des controverses qui seraient d'autant plus regrettables que la disposition proposée a évidemment le sens que lui donnent les Délégués britanniques. Il paraîtrait donc désirable de rédiger l'article 4 comme suit:

S'il y a faute commune, la responsabilité du dommage causé sera partagée entre les parties en faute. Cette répartition se fera par parts égales à moins que la Cour n'estime qu'eu égard aux fautes respectives et à leurs conséquences, il ne soit équitable de répartir les pertes et dommages dans d'autres proportions.

[76]

De son côté, le Gouvernement néerlandais présente, au sujet de l'article 4, l'observation suivante:

Art. 4, alinéa 1. - L'expression "proportionnelle à la gravité de faute" ne paraît pas être assez précise; il serait utile que cette expression fût remplacée par une rédaction comme celle de l'article 229 du Code de commerce belge: "proportionnelle à la gravité qu'ont eue les fautes respectivement constatées comme cause de l'événement" ou bien par une rédaction comme la suivante: "proportionnelle au degré dans lequel (le défaut ou) la faute à bord des navires respectifs a contribué à l'abordage".

. . . . . .

Sir William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, expose que les observations présentées par la Délégation britannique touchent à trois questions:

1° La Délégation britannique pense qu'il conviendrait de préciser ce qu'il faut entendre par l'expression "proportionnelle à la gravité de la faute".

Elle se rallie sur ce point à la proposition formulée par la Délégation néerlandaise;

[77]

2° La Délégation britannique est d'avis que la division du dommage par parts égales en cas de faute commune devrait être la règle. Ce n'est qu'exceptionnellement que

les tribunaux devraient être autorisés à faire une répartition différente, eu égard aux fautes respectives et à leurs conséquences.

. . . . . .

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne

Quant à l'interprétation des mots "gravité de la faute", le juge doit tenir compte aussi bien de la gravité au point de vue subjectif (dol, faute grave, etc.) qu'au point de vue objectif, c'est-à-dire, des conséquences des fautes respectives. La Commission pourrait examiner si l'on ne pourrait pas trouver une rédaction plus précise.

. . . . . .

M. Berlingieri, Délégué de l'Italie, se rallie entièrement à la proposition néerlandaise, qui n'a d'autre but que d'améliorer la rédaction du texte voté en 1905.

[78]

M. le Dr. Worms, Délégué de l'Autriche, pense aussi que l'adoption de cet amendement aurait pour résultat de donner au juge la tendance de répartir dans tous les cas le dommage par moitié. Il s'en suivrait que le but que l'on poursuit ne serait pas atteint. Mais rien n'empêcherait qu'après avoir posé le principe, le texte ne dise que s'il y a impossibilité de déterminer quelle est l'importance respective de la faute, la réparation du dommage se fera par moitié.

. . . . . .

S. Exc. M. le Comte Ehrensvard, Ministre de Suède

Il se rallie, d'autre part, aux observations présentées par M. le Dr. Worms. Comme lui, il préfère s'en tenir à la rédaction du projet, lorsqu'il s'agit de poser le principe de la responsabilité proportionnelle des navires en faute. Il craint que la rédaction proposée par la Délégation britannique ne vienne limiter la liberté d'appréciation du juge, ce qui serait regrettable.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, partage sur ce dernier point l'opinion émise par M. le Ministre de Suède et par M. le Dr. Worms. Il est souhaitable que le juge, en cas de faute commise, soit encouragé à rechercher quelle est l'importance respective de la faute et qu'il répartisse la responsabilité proportionnellement à l'étendue de la faute. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité absolue de déterminer le degré respectif des fautes que le dommage doit être réparti par moitié.

[79]

S. Exc. M. le Dr. Hagerup, Ministre de Norvège

Quant à la réparation du dommage résultant d'une faute commune, il va sans dire, comme l'a fait remarquer l'honorable M. Struckmann, qu'il convient de tenir compte de la gravité objective et de la gravité subjective de la faute.

. . . . . .

M. Walter C. Noyes, Délégué des Etats-Unis, déclare que la convention, en tant qu'elle pose le principe de la proportionnalité de la réparation à la gravité de la faute, ne pourrait, aux Etats-Unis, être appliqué que par les cours d'amirauté et les tribunaux maritimes. Devant les tribunaux de "Common law", on se trouve en présence du jury et celui-ci ne saurait faire **[80]** une pareille répartition. M. le Premier Président de la

Cour d'appel de Bruxelles, entendu par la Conférence de 1905, reconnaissait lui-même qu'un jury ne lui semblait pas pouvoir être chargé d'une opération aussi délicate. Il devrait donc être entendu que les Etats-Unis ne pourraient être tenus d'appliquer cette règle que pour autant que le litige soit soulevé devant les cours d'amirauté et les tribunaux maritimes.

M. le Président et **M. Franck**, Délégué de la Belgique, croient pouvoir dire que la Conférence de 1905 s'était raillée à cette solution et ils ne pensent pas qu'elles soient de nature à donner lieu à des objections de la part de la Conférence actuelle.

Meetings of the Sous-Commission
First sitting, 30 September 1909

[210]

A propos du premier alinéa de l'article 4, l'honorable Délégué (M. Leslie Scott) signale la difficulté qu'il y a souvent d'établir le degré de faute. Il croit savoir que, sur le continent, les tribunaux appliquent, dans la très grande majorité des cas, la division par moitié. C'est pour tenir compte de cette difficulté que la Délégation britannique a proposé de dire que la répartition se fera par parts égales, à moins que le Tribunal n'estime qu'il soit équitable de répartir les pertes et dommages dans d'autres proportions.

M. Loder, Délégué des Pays-Bas, signale que la rédaction proposée par le Gouvernement néerlandais et qui consiste à dire que la responsabilité sera "proportionnelle à la gravité qu'ont eue les fautes respectivement constatées comme causes de l'événement", ferait disparaître la difficulté.

M. le Dr. Worms, Délégué de l'Autriche, constate qu'il n'y a là, en somme, qu'une question de rédaction, mais qu'il serait toutefois préférable, au lieu de faire, comme le propose la Grande-Bretagne, du partage par moitié la règle générale, de ne consacrer cette faculté laissée au juge qu'en ordre subsidiaire, c'est-à-dire lorsqu'il ne serait pas possible de déterminer d'une façon plus précise le degré de faute.

Sur la proposition de **M. Lyon-Caen**, Délégué de la France, qui appuie cette manière de voir, la question est renvoyée au Comité de rédaction.

Third sitting, 2 October 1909

[217]

La Commission passe ensuite à l'article 4 qui a reçu la rédaction suivante:

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises et à leurs conséquences; toutefois si la proportion ne peut être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

. . . . . .

M. Berlingieri, Délégué de l'Italie, demande des explications quant aux mots "*et à leurs conséquences*", qui ont été ajoutés à l'alinéa premier. Il fait **[218]** remarquer que le degré de faute seul doit entrer en ligne de compte et non les conséquences de la fau-

te, ce qui ne serait pas juridique. S'arrêter aux conséquences de la faute, comme l'a fait le Comité de rédaction, pourrait ne pas présenter un bien grand inconvénient quand il n'y a qu'une seule personne en cause, mais il en est tout autrement lorsqu'il s'agit de comparer des fautes dans le chef de plusieurs personnes.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond que le Comité de rédaction a cru utile d'adopter une formule large, qui ne fût pas de nature à embarrasser le juge. On n'a pas voulu que le juge crût devoir se préoccuper uniquement de la gravité subjective de la faute; on a entendu qu'il s'occupât aussi des rapports de celle-ci avec la collision, qu'en un mot, il tint compte de toutes les circonstances.

M. de Leval, Délégué des Etats-Unis, fait observer que la solution de cette question se trouverait peut-être dans l'adoption de l'amendement proposé par la Délégation des Pays-Bas et consistant à substituer, dans le texte arrêté en 1905, aux mots "proportionnelle à la gravité de sa faute", soit les mots "proportionnelle à la gravité qu'ont eues les fautes respectivement constatées comme cause de l'événement" figurant dans le code de commerce belge, soit les mots "proportionnelle au degré dans lequel la faute à bord des navires respectifs a contribué à l'abordage".

M. Leslie Scott, Délégué de la Grande-Bretagne, pense aussi que l'on pourrait s'en tenir à la formule du code de commerce belge ou à une formule analogue.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, constate qu'il s'agit d'une nuance importante quant au fond et sur laquelle la Commission doit se prononcer. Il se peut, en effet, que l'un des deux navires n'ait commis qu'une faute très légère alors que l'autre a commis une faute lourde et que ce soit précisément la faute légère qui ait déterminé l'accident.

M. le Dr. Worms, Délégué de l'Autriche, émet l'avis que l'on pourrait ne pas parler des fautes et s'arrêter uniquement à leurs conséquences. Il s'agit, en effet, d'une question de droit commercial et non de droit civil, et c'est la solution la plus pratique qui doit prévaloir.

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, estime que le juge doit tenir compte du degré de faute au point de vue subjectif: faute lourde ou légère. Mais il doit de plus tenir compte du côté objectif, c'est-à-dire des conséquences de la faute. Le système allemand est tel.

M. Molengraaff, Délégué des Pays-Bas, expose qu'il faut tenir compte des conséquences de la faute au point de vue de l'événement, mais pas au point de vue du dommage.

S. Exc. M. le comte Ehrensvard, Ministre de Suède, préférerait le maintien du texte arrêté en 1905, mais il se rallierait cependant à la formule allemande, qui tient compte des deux points de vue, subjectif et objectif, sans attacher plus d'importance à l'une qu'à l'autre.

[219]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, attire l'attention sur ce point qu'il s'agit d'une question essentiellement pratique. Il ne faut pas embarrasser le juge, mais lui

permettre de baser son appréciation sur tous les éléments de la cause. C'est pourquoi, en présence des observations échangées, il lui paraît que le texte de 1905 est suffisant et devrait avoir les préférences de l'Assemblée.

S. Exc. M. le Dr. Hagerup, Ministre de Norvège, demande que, si l'on s'en tient au texte de 1905, il soit bien entendu que l'on est d'accord pour lui donner l'interprétation que vient d'indiquer M. Franck, c'est-à-dire que le juge pourra avoir égard au côté subjectif et au côté objectifs de la faute. Une formule qui appellerait l'attention du juge sur le côté subjectif de la faute uniquement ne pourrait obtenir l'adhésion de la Norvège.

La Commission étant d'accord pour admettre cette interprétation, **M. le Président** propose de voter, alinéa par alinéa, l'article 4, en supprimant, dans le texte élaboré par le Comité de rédaction, les mots "et à leurs conséquences".

Les quatre alinéas sont successivement admis.

Seventh Plenary Session, 4 October 1909
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[131]

Les modifications introduites à l'alinéa 1er expriment les solutions résultant des discussions: pour la répartition du dommage, le juge a pleine et entière liberté d'appréciation dans chaque affaire. Il s'inspirera des éléments de la cause: nature et gravité de chaque faute, importance qu'elle a eue pour la collision, et même, s'il y a lieu et s'il y a moyen de l'établir, importance du dommage dû à chaque faute. En somme, le juge statuera en toute équité. S'il estime notamment qu'à raison des éléments du litige, la répartition du dommage doit être faite par moitié entre les navires en faute, rien n'entrave son droit d'en décider ainsi, mais il n'y a aucune présomption en faveur de ce mode de partage. C'est pour éviter tout doute au sujet de l'étendue de ce pouvoir d'appréciation et de décision que le texte s'abstient de préciser les éléments d'après lesquels le juge formera sa conviction.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 12 to 27 September 1910
Observations of France

[44]

Art. 4. - Cet article est relatif au cas où les fautes des deux navires sont communes. Il établit une proportion entre les fautes commises et la responsabilité.

Dans le rapport présenté par M. Louis Franck à la Conférence, il est indiqué que pour éviter tout doute au sujet de l'étendue du pouvoir d'appréciation et de décision du juge, le texte s'abstient de préciser les éléments d'après lesquels celui-ci formera sa conviction. Le juge doit, en cette matière, statuer en toute équité, mais il apparaît que la comparaison entre les fautes communes devra surtout être basée sur la comparaison de la gravité de leurs conséquences.

Tout en laissant au magistrat son entière liberté d'appréciation, il semble désirable que l'esprit dans lequel cette disposition a été élaborée soit précisé dans les travaux préparatoires de la Convention.

Observations of the United Kingdom

[53]

Article 4. - De l'avis du Gouvernement britannique, il importe d'exprimer clairement que la phrase "la gravité des fautes respectivement commises", autorise le tribunal à examiner dans quelle mesure les fautes ou négligences des navires en cause ont contribué à la collision.

Third Plenary Session, 19 September 1910
Report of the Chairman of the Sous-Commission M. Louis Franck

[97]

1. Gravité des fautes. - Un des Gouvernements représentés, tout en approuvant les commentaires donnés dans le rapport fait à la troisième session de la Conférence de Bruxelles, s'est demandé s'il ne convenait pas de marquer que la comparaison entre les fautes communes devrait surtout être basée sur la comparaison de la gravité de leurs conséquences.

La Sous-Commission a estimé qu'il était préférable de s'en tenir au texte. Celui-ci laisse aux juges, pour la répartition du dommage proportionnellement à la gravité des fautes, une pleine et entière liberté d'appréciation dans chaque affaire et le droit de s'inspirer de tous les éléments de la cause. Il doit statuer en toute équité: les circonstances de fait sont dominantes et il paraît impossible de tracer des règles précises ou de décider à priori qu'il convient de donner une importance prédominante à un élément ou à un genre de considérations plutôt qu'à un autre. Il n'est d'ailleurs pas douteux, dans la pensée générale, que la phrase "la gravité des fautes respectivement commises" autorise le tribunal à examiner dans quelle mesure la faute ou la négligence des navires a contribué à la collision. Le principe qu'il doit exister entre la faute et l'abordage un rapport de causalité est consacré par l'article 1er et par les autres dispositions de la Convention, notamment les articles 3 et 4 qui, en employant l'expression "causé", confirment évidemment cette règle de droit commun.

ARTICLE 4
(Deuxième paragraphe)

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

ARTICLE 4
(Second paragraph)
(Translation)

The damages caused either to the vessels or to their cargoes or to the effects or other property of the crews, passengers, or other persons on board, are borne by the vessels in fault in the above proportion, and even to third parties a vessel is not liable for more than such proportion of such damages.

Comité Maritime International
Antwerp Conference, September 1898
Bulletin No. 4
Meeting of 30 September 1898

[39]

Paragraph II

In similar circumstances should the ships be jointly and severally liable for damage suffered by cargo-owners and other third parties?

M. Martin (Germany), explains the conclusions of the German Association with regard to the rights of the cargo against the two vessels. Most of the reports have expressed themselves against joint liability and submit the cargo *de plano* to the proportional rule. Such is not the **[40]** German solution and it appears to him the correct one. If the cargo be submitted to common law, how could the cargo establish the degree of fault of each vessel? Is it not absolutely unjust that the cargo, being a sufferer through the two vessels, should have to seek and ascertain how far each of them is at fault and may be disappointed if it does not furnish this proof? There is nothing excessive in joint liability; it is in conformity with general principles.

As regards the existence of exonerating clauses in the bills of lading, the formula proposed by Germany gives ample satisfaction.

M. Autran (France). The French association claims the suppression of all joint liability.

As a rule, in cases of both to blame the authors of the common fault are held jointly liable. Do the special conditions of maritime commerce demand that this principle should be departed from? I think so. In the course of the last few years, the negligence clauses have found their way more and more into charter parties and bills of lading. Thus we see that the cargo foregoes all right of action against the carrying vessel.

Hence, if you admit liability, it will happen, in collision cases, that the Captain of one of the vessels, although only partly in fault, will be made responsible for all damage

to the cargo of the carrying vessel, because this cargo being prevented by the negligence-clause to sue her own vessel, will always go to the other (non-carrying) ship and claim complete compensation; but this ship - the non-carrying one - having paid, will take her regress to the carrying ship and claim restitution according to the degrees of fault, of part of the money paid. Thus the negligence clause will be evaded in fact.

The principle of joint liability combined with that of abandonment may bring about a similar result and cause **[41]** all the damage to be borne by a vessel which has perhaps committed a trifling fault only, for the entirely fortuitous reason that the other vessel got lost. These consequences are a grave injustice and so it is impossible to stick to the joint liability principle.

Mr. Franck (Belgium). Why are judgments at present given *in solidum* against the co-authors of a fault? Because it is admitted that the two faults form an indivisible whole, which have jointly brought about the damage.

But we are going to admit that the two faults do not constitute an indivisible whole, that on the contrary there must be a proportional estimate and an apportionment of the damage. Hence joint liability loses the basis on which is rested.

The principle of joint liability combined with the negligence clause lead moreover to iniquitous consequences as Mr. Autran has very clearly shown, and I agree with him that it should not be admitted.

Mr. Sieveking (Germany). The German committee do not pronounce in favour of joint liability. It only seeks to avoid the difficulties of proof which are serious.

In principle each ship is responsible for his fault, but the third who suffers by the collision is not always able to discern the share of responsibility of each ship. It seems therefore that he should be able to proceed against both vessels for the whole, leaving them to fight out between themselves the gravity of the fault resting with each.

On the whole the question does not raise any difficulty whatever, if one Tribunal has to deal with the action of the vessels against each other and the action on behalf of the cargo. But what will happen if these actions are brought before different Courts? Will those acting on behalf of the cargo be compelled to prove how far each vessel was in fault? How could they do it?

[42]

In my opinion it should therefore be decided that the owner of the cargo is at liberty to proceed against each of the owners for the whole, the owner sued having the right to show that his ship having committed a partial fault only, he can only be held accountable in proportion to the gravity of said fault.

Mr. Carver (England), doubted whether any words were necessary to make that clear; according to English law, the onus of proof would lie as was suggested by Mr. Sieveking. If this was not the case elsewhere, words ought to be added to make it clear.

Mr. Franck (Belgium). The difficulty pointed out by Mr. Sieveking appears also to me to be solved by common law which allows the cargo to proceed against the two vessels at the same time, with the reservation that a verdict can only be obtained against each of them in proportion to the degree of their respective faults. If proceedings are only taken against one vessel and it is proved that she is guilty of contributory negligence, the burden of proof resting on the cargo is discharged, this vessel being at liberty to prove that the second vessel was also at fault and that such

fault is proportionally grave. To decide this, special wording is not necessary, whereas this wording seems to have the appearance of creating a presumptive fault on the part of the vessel proceeded against.

Mr. Spee (Belgium). The owner of the cargo cannot be called upon to prove that one of the vessels is in fault for the whole or for a portion only. In the great majority of cases it would be impossible for him to give such proof. It should be declared therefore that there exists a presumption of responsibility against the vessel sued, this latter being at liberty to establish, counter to the evidence **[43]** of the other vessel, that the fault was committed by the latter.

In my opinion therefore the Belgian wording should be adopted, amended as follows:

It is unnecessary to allow a third party suffering damage by a collision to sue the vessels conjointly, but it will be for the owner of the vessel collided with to prove counter to the other vessel that the fault was committed by latter.

Mr. Marais (France). The question is of the highest importance.

In the matter of ordinary offences and negligence, it is generally impossible to establish the proportion of the fault. Hence joint liability towards third parties. But in our affairs the judge can establish and does daily establish this proportion. Joint liability is therefore unnecessary here.

There are plenty of difficulties I admit if the actions on behalf of the ships and of the cargo are brought into different courts. But these difficulties are not peculiar to our subject. The verdict of the judge who will have decided first may moreover serve as a guide for the one who is called upon eventually to decide the other case.

Mr. Bauss (Belgium). The owner of the cargo must not be granted a kind of privilege. It is sufficient for him to establish that a vessel is in fault to render that vessel responsible in full, unless the latter proves that her liability was only partial: then the reparation due from said vessel can only be proportioned to the gravity of its fault. The principle that the onus of proof falls upon the plaintiff stands firm, since the burden of proof of the contributory fault is thrown upon the owner of the cargo.

Here we have not to settle questions of procedure. What we have to decide on is the principle. Judgments **[44]** will perhaps be rendered in contradictory senses. But that is a drawback which I fear any rule of law will give rise to so long as there are different Courts which are called upon to judge of the same collision.

The President. I propose to adjourn the vote on this question until our meeting this afternoon.

The resolution was adopted.

[46]

M. Carver (England) begs to point out that the rule, if any, to be adopted on the motion of **Dr. Sieveking** ought not to affect the liability of the carrying ship to the cargo under her contract of carriage.

M. Autran (France). In my opinion it should be held that in a collision case there is no sort of presumption of responsibility against the vessel and in favour of the cargo. Once the damage has occurred to the latter, the shipper must either establish the

liability of the owner of the vessel carrying his goods or that of the owner of the other vessel.

M. Lyon-Caen (France). The proposition of **M. Autran** is a reversal of all the principles of common law. When a shipper entrusts his goods to a captain in virtue of the carriage contract the latter is responsible. **M. Autran** asks us to abandon this principle in the matter of collisions. Why?

M. T.M.C. Asser (Holland). The principle as to the liability of the carrying ship which **M. Lyon-Caen** and **M. Carver** remind us of, has also been mentioned by the Dutch committee in their report (Bulletin du Comité Maritime International N° 4 pp. 76-77). It must not be departed from.

M. Autran (France). I have not ignored the principles referred to by **M. Lyon-Caen** and **M. Asser**. Theoretically they are right but at the present moment it is certain that in consequence of the negligence clauses the shipper can have no action against the captain of the vessel carrying his goods, in case of collision. From a theoretical point of **[47]** view the captain is responsible for the goods entrusted to him. The principle is indisputable. But what is its importance from a practical point of view in presence of the general negligence clauses of the present day? This is what you must bear in mind in deciding the question of joint liability.

M. Franck (Belgium). Our German colleagues say: "We wish to avoid all difficulty of proof in connection with the cargo". We say to the Germans, "What will you do if the shipper of this cargo has accepted a negligence clause?". The effect of that however cannot be indirectly nullified.

M. Laeisz (Germany). The question has been thoroughly discussed. Let us postpone the vote for a year.

This motion was seconded by **M. Mac Arthur**.

M. Sieveking (Germany). I do not object to the adjournment while pointing out that I agree that a distinction must be made between the relations of the cargo with the vessel carrying same and the relations of the cargo with the other vessel. The first are settled by the shipping contract. As to the second they must be looked closer into as they raise numerous difficulties.

M. Marais (France). I do no object to the postponement although I think that sufficient light has been thrown upon the question. The Belgian wording does not appear to me to lend itself to any equivocation. The word "third" therein used indicates that it does not refer to the responsibility of the owner of the vessel carrying the goods in its relation to the cargo.

The President. We have two propositions before us; the first recommends the adjournment for one year of the vote upon the second paragraph of question 2. The second, M. Franck's, asks that from today the Congress should lay down a principle on the question of joint liability.

[48]

M. Lyon-Caen (France). If the adjournment is voted it would be well to have a new and exhaustive set of questions drawn up upon the point under discussion.

The adjournment for one year of the vote upon paragraph 2 is voted unanimously by the German, English, Norwegian and Danish delegations, by 3 votes to 2 by the Belgian. It is rejected by 4 votes to 2 by the Dutch delegation and by 5 votes to 2 by the French.

. . . . . .

The discussion is resumed with question 10.

Resolution passed at the Antwerp Conference

[3]

6. - Both to blame.

Where both ships are to blame for a collision, the total damage to persons and cargo, should be apportioned **[4]** *between the ships having regard to the degree of fault. This rule does not affect the liability of the carrying ship to her cargo under her contract. (This resolution was made necessary by the discrepancy between the laws of 1° England and the United States, 2° Germany, Holland, Italy, 3° France, Belgium, Norway, Denmark, Sweden, 4° Turkey, Egypt).*

Comité Maritime International
London Conference, July 1899

Agenda
Collision-Both to blame

. . . . . .

2. Should the principle of proportional apportionment of damages apply to the cargo as well as the ship, or should the cargo owners (or other third parties) be entitled to proceed jointly and severally against the vessels?

3. Should a vessel jointly to blame, proceeded against by cargo in virtue of the contract of carriage, be able to oppose to cargo's claims a defence of responsibility for only a portion of the damage?

4. If it is admitted that the proportional principle shall apply to cargo, ought then the cargo to establish the degree of fault attaching to each vessel or does it lie upon the ship which alleges joint fault to establish the degrees of fault?

The President's address

Mr. Justice Phillimore

. . . . . .

[56]

Then come, in the same group of questions, very important matters with regard to cargo; and here I should say they stand at present as 2 and 3 under the first heading, though yesterday, I understand, at the informal meeting at the Mansion House, a fourth question, which would become 3, making No. 3, 4, was suggested as very useful, really breaking up the subject which is here under Question 2. Now, I do not think that this question of the claims of cargo, in cases where ships are both to blame, is quite as easy and quite as simple of solution as I know some members of this Conference think. I am not going, of course, to abuse my position as president to-day; I am only going to use it to explain what I think are the points which we shall have to consider. Assuming that we accept and ratify the decision of the Antwerp Conference, that as between ships the damages are to be apportioned according to the proportion of fault where both ships are at fault - assuming that - what happens as to cargo? Now there are two or three schools, or two or three views with regard to that. One view would make the cargo follow its ship; if its ship gets two-thirds of the damage, for example, giving the cargo two-thirds of the damage against the other ship, leaving it to its contractual remedies with regard to the ship on which it is carried. Another school - and here I may say that I think our French friends are coming round more to the view of the general English jurisprudence - would give the cargo of ship A a full remedy *in solidum* against ship B, if it chooses to exercise it, if ship B is in fault partially just as much as if ship B was wholly in fault. Then come the difficult questions of contribution which arise as between the ships, **[57]** when one or both ships is, as is usually the case, protected by her bill of lading or charter-party, under what we in England know as the negligence clause. Now, these propositions seem to me - I am not sure that I am right - to be elementary, and ones on which there would be, I think, no serious discussion. First of all as to the effect of the negligence clause. I understand from these various most useful papers, all of which I have studied and restudied before coming to-day, that practically the jurisprudence of the world is in agreement, that such clauses may be inserted by the shipowner, and may be relied upon by the shipowner, that the parties may contract themselves by the negligence clause out of recourse against the shipowner for the misconduct of his servants. The Cour de Cassation of Turin is apparently the single Court of importance which has hesitated on ground of public policy to affirm that principle. Of course, we know in America the Harter Act, by positive legislation, has prohibited certain forms of that contract; but, on the other hand, by equally positive legislation, it has inserted portions of that contract, *ex vi termini*, in every bill of lading. I think that we in England, at any rate - and I think that our Continental friends will have the same view - will have nothing to do with anything which will tamper with that clause, either directly or indirectly. Suppose two ships in collision, and both at fault, cargo of ship A cannot recover against ship A if it has got a negligence clause. Cargo of ship B cannot in the same circumstances recover against ship B; nor will we allow ship A to be made by a roundabout process responsible in part for its cargo - (hear, hear). If, for instance, ship B is two-thirds in fault, and the cargo of ship A wholly recovers from ship B, we will not allow ship B to throw one-third of that liability back upon ship A. That is the first question which I think **[58]** we ought to settle in our own minds, and I think should come to one clear conclusion. Whatever may be the remedies between ships, the negligence clause must not be interfered with. Now I come to a second point upon which I find a curious division of opinion on the Continent, and there is an actual division of law in England. When both are in fault, is the cargo of ship A to be entitled to recover its whole damage against ship B, saying, we do not care whether our ship was in fault too. We, at any rate, say

ship B is a wrong-doer, and we choose to get all our damages from ship B. Now I notice in our German paper a question of general jurisprudence as to which I am rather surprised to find that there is apparently a difference of opinion. It is the general rule in England, that if one man complains of another for having done him a wrong, it is no answer to the defendant to say "Yes, but I was only one of two wrong-doers, you can get your portion out of me, go and get the rest out of the third party". We, in England - with one curious exception - hold that if there are two wrong-doers a plaintiff may sue either, or both, at his option, and may get from either the damages in full, always preventing his getting paid twice over, or more than once. I observe that in the German paper it appears to be considered that it is open to a wrong-doer to plead in reduction of damages that he is not the only person responsible. That is not my idea of the ordinary jurisprudence of the world. I may be mistaken; it is certainly not English jurisprudence. That was very much thrashed out in the House of Lords in the case of the ship *Bernina*, where passengers and crew of ship A sued ship B for being responsible for the collision and for the loss of their ship. It was there attempted to say that ship **[59]** B could plead that ship A was also in fault, either as a total or as a partial defence to the claim of the passengers and crew of ship A. It was decided finally, after a very elaborate discussion, going down to the foundations, that that was not English law. Now, there is one exception to that rule, and that is an exception which by a peculiar accident of English legislation has become immutable, except by Act of Parliament. The decision of Dr. Lushington in the "*Milan"* was to the effect that when two ships were to blame, the cargo of ship A could only get half its damage from ship B. That arbitrary positive rule which Dr. Lushington decided on somewhat uncertain grounds to be the ancient rule of the English Admiralty, has been, by the peculiar accident of English law, when all the Courts were fused into one, made to have the effect of a Parliamentary enactment and cannot be replaced except by Act of Parliament. But we have rigidly limited it to cargo claims. It does not extend to live claims. It is doubtful whether it extends to the claim of the crew who have lost their effects. It certainly does not extend to claims of passengers or crew who have suffered personal injury or who have lost their lives. Well, we shall have to settle in our minds, I think, very clearly before we have done, whether we are going to admit that derogation of what, I think, is the usual principle of jurisprudence, and are going to admit one wrong-doer to plead that he is not responsible *in solidum* to the innocent person because there is another wrong-doer who is also in fault. Now, gentlemen, those are the principal matters which I think we shall have to consider in trashing out Question 2 on the paper; and I understand that the supplementary question which was suggested yesterday, and which is valuable as enabling us to see what is contained in 2, was this. Should a vessel jointly to blame, proceeded against **[60]** by cargo in virtue of the contract of carriage, be able to oppose to cargo's claims a defence of responsibility for only a portion of the damage? That is the very matter upon which I have been treating just now.

[74]

Both to blame: position of cargo-owners.

Dr. Sieveking. Now, we have done with question No. 1, "How should the damage be apportioned as between vessels in fault". Now comes the next question, No. 2, "Should the principle of proportional apportionment of damages apply to the cargoes as well as to the ships, or should the cargo owners and other third parties be entitled to proceed jointly and severally against the two vessels". The questions, in a few words, are these: claims of the cargo in case of collision where both vessels are in fault; how

are they to be dealt with. Have they a claim for the whole against any of the two vessels, apart from any negligence clause, merely as a matter of principle, or have they a claim only for that part of the fault which, according to how the case is stated, is the fault of one vessel or of the other. At the Conference at Antwerp, the German delegates themselves proposed the system which was based on the right of the cargo to claim the whole from both vessels, giving recourse to one vessel against the other. That met with a very strong opposition, and then, in order to facilitate a universal understanding, the delegates of the German association have submitted to the majority of the Antwerp Conference, and have adopted the principle that there was to be no joint liability, but that the claims of the cargo should be divided just in the same way as the damages suffered by the vessels are divided between the vessels.

M. C.D. Asser, Jr. (Amsterdam). Mr. Chairman and gentlemen, I should like to say a few words about this difficult and important question. The Dutch committee has recommended in its report the principle of proportional contribution, instead of joint and several liability. The **[75]** system recommended by the Dutch committee has been inspired by the general principles of Dutch common law, regarding which principles, when damage has been done by several persons jointly, there is as a rule no solidarity. Every person who has caused damage is responsible for the half or a proportional part of such damage, and it is open for the injured person to apportion, in a proportionate degree, the proportion of the damage he claims from each party. In this case it seems to the Dutch committee that the proportion of contribution has already been acknowledged by the adoption of rule No. 2, so that we need not adhere, where the case is almost the same, to the principle of solidarity. Now, we know that a rather serious objection has been made from a practical point of view against this system. It has been said in the German report, amongst others, that it sometimes will be difficult for the cargo owner who claims the damage to prove the degree of the faults of both vessels: it may happen that the proof of the fault results from a previous lawsuit between both vessels. But in the many cases, where no lawsuit between the vessels does proceed, it will be rather difficult for a cargo owner to prove the degree of the fault. The cargo owner has not the log-book of the vessels. He has not the protests; the members of the crew, the principal witnesses in those cases, are not in his service. Therefore it is very difficult in many cases for him to ascertain in the beginning of the lawsuit the proportion of the damage. The Dutch committee thinks that there is a way by which that difficulty might disappear, i.e. by giving a right to the cargo owner to sue both vessels for the whole amount of damages without determining the degree of fault of each vessel, and by giving at the same time the right to each vessel to prove how far there is a fault on the side of the other vessel. It needn't be said that the principle of non-solidarity is hereby not affected; **[76]** what our committee recommends, is only a question of proof. The burden of proof is laid on the vessel instead of on the cargo owner. There is another important point to be considered in the question of the obligation of the carrying vessel under her carrying-contract. It must be understood that the system of proportional responsibility of both vessels towards the cargo owner is quite independent from the last named obligation. Thus, if in case of a collision between the vessels A and B, both are to blame, but the vessel A will nevertheless, towards her cargo, be liable in full (*ex-recepto*) unless she has relieved herself from her responsibility by clauses of the bill of lading.

The Chairman, Dr. Sieveking. That comes to the German proposition. Gentlemen, am I to take your silence for a token of unanimity on the subject? - (hear, hear). I

should be very glad if I could take this question of principle in the same way as I took question No. 1; but this question goes far, and I imagine there are some nations who want to be heard upon it, particularly the French delegates.

Dr. Chas. Stubbs. Mr. Chairman and gentlemen, as one of the secretaries of the English committee, a print of whose report is before you, I think is more or less my duty to call your attention to the fact that among that committee there was a considerable difference of opinion on this point, so marked that the chairman of our committee was on one side which was not the side of the majority. There are certainly two views on this subject, and I am going to put before you very shortly the view of what I rather anticipate to be the minority of this meeting, as it was the minority of the English committee. That opinion of the English committee was to this effect, that the cargo should be bound by her contract of carriage in any right which she attempted to put forward against the carrying **[77]** ship. Such as she contracted to be her right, that should be her right, but with regard to the non-carrying ship the matter was in a totally different position. The cargo owner is an innocent party, and the loss the owners of the cargo have suffered is a loss through negligence. On the ordinary common law principle of the law of this country that an innocent party can recover from either of the wrong-doers the whole of the loss, and therefore on the principle of English law that cargo owner can recover from the non-carrying ship the whole of the loss. That principle was approved by a certain number of our committee. For myself, I am entirely in favour of it, and I would only just read the minority answer for which I am partly responsible - The principle of proportional apportionment of damage, though it may well be applied to the claims of the shipowners against each other for the damages sustained by them in respect of their own property, is wholly inapplicable to and should not affect claims by cargo owners, passengers, and crews of either ship. As regards the carrying ship, the liability to cargo owners and third parties should be governed solely by the contract, and as regards the other ship the liability, not being in any way limited by contract, should not be restricted. A third party who is in no way in fault personally or by his agents, should have the full right to recover from the parties in fault jointly and severally, at his option, save in so far as he has by contract abandoned this right. This liability, like all others, can be and is met by insurance.

M. Gray Hill. I am glad that Dr. Stubbs has stated the view of the minority upon the English committee, which is set forth in somewhat lengthy terms of an argumentative character in the printed report of the English Committee. The view of the majority is much shorter. It is simply that proportional rules should apply to cargo that is **[78]** in the ship. Now our president told us of the principles of English law which appear to be the existing principles of all or nearly all other laws - that is, that two wrong-doers are both liable to the injured party to the whole extent of the loss. He acknowledged that there is one great and important exception to that principle in British law, and that exception relates to the very thing which we are now discussing - the claim of cargo arising out of a collision where both vessels are to blame. By the rule which was established in the well-known English case of the "*Milan*", the damage was divided into two equal parts. Now I venture to say, although his lordship rather appeared to cast his eye towards the possibility of that decision being reversed by statute, that there is no probability of that being overruled in any way at all, and that there is no probability in this country that the shipowner will ever be held liable for more than half, unless this system is adopted of division according to the gravity of the fault. Now we find other countries that have not got these rules of equal division of damages, but in those

countries the cargo can recover the whole of its damage against either ship. What do we find those countries ready to do for the purpose of simplification, and of carrying into effect what we look upon as a reasonable rule? We find them ready to fall in with the principle of proportional division, why then is this country to stop the way, and refuse to follow in that course? I trust we shall be able to come to a unanimous decision to adopt for cargo a plain and simple rule - and we want plain and simple rules in mercantile affairs - of proportional division for cargo as in the case of ship. It is a question which interests merchants only to the extent of a very infinitesimal proportion of extra premium that they might possibly have to pay, though I should very much doubt whether they will have to pay any extra **[79]** premium, but it does not interest the general public of any country in any other way. Therefore I hope we shall find no difficulty in coming to a unanimous decision in this case, as we did in the last.

Mr. K.W. Elmslie. I should like to make a few remarks on this clause 2, because whilst being entirely in accord with the views expressed so ably by Mr. Gray Hill, there are words introduced into this resolution which cause some little difficulty. I mean the words in the third line "and other third parties". That, sir, within your knowledge admittedly intended to include claims for loss of life and such like. Now, whilst I submit it is perfectly reasonable that this Conference should adopt a proportionate rule as regards cargo if carried in a ship, in the same form as the ship herself, still, when you come to loss of life, I think we should hesitate very considerably, because while in the one case we have the "*Milan*" judgment in favour of limiting the rights of cargo in the ship to the same proportion recoverable as the ship herself recovers, still, as regards the loss of life we have the case of the "*Bernina*", where the highest tribunal in this country has held that the loss of life is not subject to any such limitation. I, for my part, think it would be much better that in considering this clause 2 we should strike out those words "and other third parties" and deal with the clause which would then relate solely to cargo, where it is evident we should get a perfectly solid and unanimous vote. But as regards loss of life it would seem, according to the legislation of this country of recent years - and it is making very rapid strides - that that is a point which I venture in my humble judgment to think the Houses of Parliament in this country would never adopt. The whole aim of Parliament has been to give compensation to the fullest extent in every phase of life, and I think it is contrary to the objects of the **[80]** advancement of international law to adopt this proposal where loss of life is concerned.

Mr. Gray Hill. I should propose that the words "interested in the property" should be inserted.

Mr. Elmslie. Yes, that will meet the difficulty.

The Chairman (Dr. Sieveking). Gentlemen, let us not mix up those two questions, because really there is some difference from a legislative point of view. Let us confine ourselves to the cargo question or the property question - that is the main question - (hear, hear). Perhaps we will have time to consider the question of personal injury or loss of life afterwards.

Mr. W. Mynderse. Mr. Chairman, I present the resolution of the United States Association - "That the third **[81]** party injured by the joint fault of two vessels should have the right to hold them and their respective owners responsible for the damage jointly and severally in the absence of special circumstances and agreements affecting

the subject". Those special agreements are understood to be contracts in the bills of lading, and special circumstances are understood to be restrictive statutes. Negligence clauses of themselves are not regarded in our courts - they are thrown out as being contrary to public policy; but there has been a statute of the United States which operates very much the same as the negligence clause, but with the extraordinary result, under the construction which is given by our Supreme Court, that in the case of two vessels being in fault, the cargo, having a joint and several remedy against the colliding vessel, may collect her whole damages from the colliding vessel, and the colliding vessel may seek contribution from the carrying vessel. So that it follows that if the carrying vessel is solely in fault she pays nothing to her cargo; if she is partly in fault she pays half of her cargo's damage indirectly through the contribution which is sought from her by the colliding vessel. This is certainly an unjust matter, and accordingly it seems that the proportional rule, which would put upon each vessel primarily and finally a proportionate share of the resulting damage, would be the honest and fair rule - (hear, hear). Then if the cargo has seen fit to exempt the carrying vessel from liability, that is a burden that she must bear. It goes to reduce the cargo's claim; she loses that proportion. Indeed, I do not think that cargo which has accepted a bill of lading containing a negligence clause is to be looked upon as an innocent third party - (laughter). I do not see why she has not taken upon her shoulders the burdens of the ship.

Dr. Raikes. Entirely agreeing, as I do, with what has **[82]** fallen from Mr. Gray Hill, I think I should like to say a word on this one point. Where a man is suing his carrying ship he is suing on the contract, and the onus of freeing themselves from liability lies upon the shipowners; if he is suing the owner of the other ship he has to prove negligence, and the onus lies upon him; therefore, in the event of his not having precluded his right by the negligence clause in the bill of lading, he naturally will seek his remedy on the contract against the carrying ship, and if he does so and sues the carrying ship for the whole, and says "There is a breach of contract; I want the whole value that I have lost", he recovers it. Then in that case, and in that case only, it seems to me equitable for the carrying ship, when she is seeking in an action between herself and the other vessel to settle their respective liabilities, to bring into account the whole sum which she has paid for her cargo, and to get a proportional part of it from the other ship. On that system the position of the cargo-owner will be as follows: If he has contracted himself out of his right he sues the non-carrying ship, and recovers such proportion as the non-carrying ship is liable for. If he has got no restrictive clause in his bill of lading, he sues his own ship for the whole and recovers it, and then that ship recovers the proportion to which she is entitled from the other one. Consequently, in one case the cargo-owner recovers the whole of his damage and in the other case a proportion of it, but the non-carrying ship is not put in a worse or better position by anything which may have happened by contract with the carrying vessel to which she has been no party whatever.

The Chairman (Dr. Sieveking). Gentlemen, I want to draw your attention to one point, because that ought not to be overlooked. There is a difference, and an essential difference between the views just expressed by the representative of **[83]** the United States and the principle that is proposed and supported by the Belgian and by the Dutch Associations. The point is this. Suppose there is a clean bill of lading and the cargo going against the carrying vessel, then the question is: is it a defence for the carrying vessel to say "I am not alone in fault; I am only in fault for say 50 per cent, and you must look for the other 50 per cent to the vessel B" or is the carrying vessel not to be at liberty to set up this plea as a defence? Has the carrying vessel to pay the whole,

and only to have a recourse for 50 per cent against the other vessel? If the other vessel is a solvent one the question is very simple; but if she is not, and if she has gone to the bottom of the sea - now that touches the question of the law on the responsibility of shipowners, but presuming, without in any way prejudicing or anticipating the solution of this question, taking only in view the Continental principle, which is the principle of almost all the seafaring nations, that when the vessel has gone to the bottom of the sea the owner is not responsible - then the carrying vessel would have to pay the whole, and the recourse would not be worth anything. You might say that is quite just - the carrying vessel ought to pay the whole, because she has entered into a contract for which she is paid. But take the other vessel - the non-carrying vessel - and if the cargo goes against that vessel, and says "Well, you must pay me the whole, and you have a recourse for 50 per cent", and the recourse is not worth anything. That is the difference. The proposal of the Continental committees and of the Antwerp Conference is to say that this system of apportionment of the damage is to be followed out to its consequences, so that the cargo is entitled only to the percentage which falls on the one vessel and on the other -(hear, hear). You see the difference, and you must not overlook it. Now, in coming to a vote, **[84]** the principal point will be whether the Conference follows this system of apportionment to these consequences. I should think there could be very much said in favour of taking those consequences, because it seems to me that if you once deviate from this principle, which is the principle of the English law, that where there are two wrong-doers they are jointly and severally responsible without having a recourse one against the other, it is but a very short step forward in the same direction of ideas to say. "Let the responsibility be divided from the beginning to the end". That makes the case very simple. Much may be said against it, but then very much may be said against everything, and it is very lucky indeed that we have got the underwriters here, who are just the men to equalise whatever is unjust and improper - (laughter).

Mr. R.G. Marsden. Mr. Chairman and gentlemen, I was a member of the minority of the English committee and was in favour of the joint and several liability. Therefore I think I ought to state my reasons for belonging to that minority. It appears to me that the rule of division of loss may be a very good one, and it has been finally adopted as between ships, but that to extend it to anything beyond ships will lead to innumerable difficulties. The question of life is perhaps the first that has occurred, but that is only an instance. I think all English members, at all events, will be of opinion that it will be quite impossible to apply the proportional division to questions of life and personal injury. The rule of deciding damages has not in England been applied to these cases, and I do not believe it ever will be. And that appears to be the unanimous opinion of the present assembly as far as I can understand. If that is just as regards life, I myself do not see why it should not be just as regards cargo. The whole difficulty as regards English law has arisen by a decision which our learned **[85]** president described as an accident, and I have no doubt myself that it was an accident, and, in my humble opinion it was a wrong decision. However it appears to be settled English law now that the rule applies to cargoes. But I do not think that on that foundation we ought to extend this large far-reaching principle of division of damage any further than between ships. It has already caused very great difficulty in many cases in England, even as between ships, and has led to some illogical and unjust results. I think if we extend it to cargoes we do not quite see where we are going, and that we shall be landed in further difficulties. The principle of joint and several liability is simple, not unjust, and I think we should adhere to it.

[86]

The Chairman (Dr. Sieveking). Gentlemen, I propose that we leave out the question with regard to personal injuries or loss of life, and only vote on the claims of cargo or parties interested in the property in the vessel. The question is this: Should the principle of proportional apportionment of damages apply to the cargo as well as to the ships. Now the opposite thing is, should the cargo owners be entitled to proceed jointly and severally against the two vessels. Gentlemen, in order to facilitate proceedings and to save time, I would say that from what we have heard during the debate the views are divided in the English committee, but the majority of the English committee is in favour of dividing proportionally. As I said before, we have to vote by nations. I know beforehand that the English members present here, although they are divided amongst themselves, will, as a body, be in favour of a proportion.

Clause 2 - omitting the words: "or other third parties" was then carried unanimously.

The Chairman (Dr. Sieveking). Gentlemen, there is the second question under this head which is formulated in the agenda before me in this way: "Should a vessel jointly to blame, proceeded against by cargo in virtue of the contract of carriage, be able to oppose to cargo's claims a defence of responsibility for only a portion of the damage?". I think the voting we have just taken will include that. There is no opposition; therefore that question is done with.

The third question in the agenda is this: "If it is admitted" - as it is - "that the proportional principle shall apply to cargo, ought then the cargo to establish the **[87]** degree of fault attaching to each vessel?" I think that is more a question of procedure, and as far as it is not a question of procedure the answer can be only one, because the cargo is not in a condition to say "This vessel is in fault for so and so much", but the crew of the vessel against which the claim is made is the only one to say "Well, we are in fault only for 20 per cent, or 50 per cent, or whatever it may be" and so I do not think there can be a doubt that this question must be answered in the affirmative, to say in one word that the burden of proof in case both vessels are to blame, in order to bring about a division, lies upon the ships and not upon the cargo.

M. Autran (Marseilles). In Great Britain we deal with a personal liability of shipowners and a statutory limitation of responsibility; in France, and in other countries, shipowners are principals only liable *in rem* for the faults of their agents within the limits of the value of the ship, and of her freight during the last voyage, and they make themselves free of every liability in abandoning the ship and her freight even if, after having caused damages, the ship fails to arrive. We must notwithstanding observe that this exceptional right of abandonment is limited to the liability which could fall upon the shipowners as principal from a wrong act of their servants, but that the shipowners are personally and indefinitely liable upon their land property according to Continental laws, as well as in Great Britain, when the loss or the damage is due to some personal fault of their own part, such as the unseaworthiness of the ship prior to the voyage. Those principles being established, it is easy now to make perfectly clear the situation of the shipper against the carrying ship. If she be English, the British law will give the shipper an action against the shipowner within the limits of the statutory responsibility.

[88]

If she be foreign, the right of the shipper is limited to the value of the ship, which may be worthless, and to her freight, which perhaps does not exist. This responsibility of the carrying ship is not a point upon which I wish greatly to dwell. In the course of the last 20 years shipowners of every country have protected themselves by efficient provisions inserted either into charter-parties or into bills of lading, not only against the perils of the sea, for losses arising from a great number of causes, but above all against liability for negligence of their servants in the navigation and the management of their ships. The validity of such clauses having been acknowledged by the Supreme Courts of every civilised country, except as far as I know by the Cour de Cassation of Turin, they appear in nearly every contract for carrying goods, and the irresponsibility of the shipowners towards the shippers as regards the risk of collision may be considered as a rule; the liability as the most extraordinary exception. Therefore, the shipper or his underwriters must support, without any recourse, the onus of the loss within the limits of the fault committed on board of the carrying ship. Their rights against the other wrong-doing ship must be limited to the proportion of her fault, and no recourse should be admitted in favour of one ship against the other.

Mr. Gray Hill. I have listened with very great interest and pleasure to Dr. Autran's must admirable speech, but I think that he has, in regarding theoretical matters, somewhat lost sight of practical matters. He has spoken, and several others have spoken to-day, about what should be the rule where there is no negligence clause in the bill of lading. That is important in regard to theory, but in its practise it is different, because, in order to obtain a "clean" bill of lading there appears to be a sort of necessity for a kind of matrimonial alliance between an "innocent" or **[89]** foolish shipper and what is still more difficult to find, an "innocent" or foolish shipowner, which alliance is not generally found existing in fact. But, no doubt, theoretically the cargo suing the other colliding ship ought to prove that it has some kind of a case against that ship in order to succeed at all. But what will be the position of the cargo? The cargo will go to the owner of the ship which carries it. The owner of that ship will have nothing to fear having regard to the exemption contained in his bill of lading; he will have nothing to hide, he will supply evidence of his own master and mariners to say that the blame was not on him, or only on him to a slight extent, and to say that it was on the other ship wholly or to a great extent. So far he can help cargo. Now, when cargo has established that the other ship is in fault, what will happen? The other ship will proceed to show, so far as she can by her evidence, that she was only slightly in fault. That is a matter which under the very circumstances of the case must be fought out really between the two ships; and it would be unjust to put cargo at the expense and risk of proving the exact extent of the fault on the part of the ship that she attacks. And I think that the International Law Association and the English Maritime Law Committee have answered that question rightly when they say that "when the defendant's ship is found to be in fault by causing the collision, the fault of the other ship, if relied upon to reduce the liability, must be relied upon by the defendant". That is a question for the defendant to undertake.

The Chairman (Dr. Sieveking). Perhaps I had better say this in order to make clear

what is before us. I may take an example. Suppose there is a vessel, with a cargo, lying at anchor and another vessel, vessel B, runs into this vessel lying at anchor, in broad daylight. How are the claims of the cargo to be established against the **[90]** non-carrying vessel and against the carrying vessel? Monsieur Autran says the position between the cargo and the vessel at anchor, which is the carrying vessel, is a position given by the contract. The cargo which has got a clean bill of lading - and of course you must first take the case of a clean bill of lading in order to arrive at a clear decision - has by this very contract of affreightment a claim against the carrying vessel in case the cargo is injured or lost. He says "Why am I injured, or why am I lost"; show that that has been done by accident, and then the *onus probandi* is upon the carrying vessel to show to what extent the accident has been caused by a third party. Nobody can contradict that. Now as to the other vessel, the non-carrying vessel, the cargo of course has, to a certain extent, to prove that there is a fault on the part of the non-carrying vessel. That is what M. Autran said. Take this example: The cargo in the vessel A which is lying at anchor and which is run down by another vessel in broad daylight - the cargo, by simply mentioning and proving these facts, will have done enough to show there is a fault; but the non-carrying vessel will be at liberty to say "Well, it is true I have run down the vessel A, but the vessel A had no anchor watch on board, and if the vessel A, as was her duty, had had an anchor watch on board, the collision would not have occurred". If that is proved by the non-carrying vessel the Court would say that the carrying vessel should pay 75 per cent or 50 per cent, or whatever it was, and the non-carrying vessel should pay 25 or 50 per cent. That is the solution of the problem. That is what M. Autran recommends, and that is what I think is quite just.

I think we are all agreed upon this point, and we may leave it to the secretaries to work it out. It is a mere matter of putting it into form. Then that question is done with.

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902
Meeting of 25 September

[52]

All losses caused either to the vessels or to their cargoes, or to their crews or passengers, are divided between the vessels in the same proportion, the liability not being joint.

The vessel sued by virtue of a contract of affreightment or carriage can, by proving the fault and degree of fault of the other vessel, free itself proportionately from the liability under which it lies under the contract.

Tous les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages ou aux passagers, sont répartis entre les navires, dans la même proportion, sans solidarité.

Le navire poursuivi en vertu du contrat de transport, pourra, en justifiant de la faute de l'autre navire et du degré de celle-ci, se décharger à due concurrence de la responsabilité dont il se trouverait tenu d'après son contrat.

M. Gray Hill (Liverpool). With regard to the second paragraph of Article 4, it mentions "their crews or passengers". I would point out that there may be other persons on board the ship who were not "crews or passengers"; there may be a pilot, or a rigger, or some other person; and therefore I would propose to add after the word "passengers" the words "or other persons on board".

Dr. Sieveking (President). That is self-understood; that is the meaning.

M. E.P. Wheeler (New York). The American Association has instructed us to move that the words "sans solidarité" at the end of the second paragraph, and the last paragraph be struck out. It has been from time immemorial a part of our law, and if I am correctly informed of the English law, that in the case of a wrong each wrong-doer should be responsible. Of course, where you come to apportioning damages, they would be apportioned according to the rule agreed upon. But if one of the wrong-doers for example, limits his liability to his interest in the ship and her freight, and that interest is *nil*, as it sometimes is where one of the offending vessels is lost, then under this rule as stated here his portion of the responsibility would be unavailing, and the remedy of the innocent party would be absolutely incomplete. It seems to us that this is contrary to the general principles of law not merely of America but of the Roman law, and we fail to see any good reason for the adoption of that very considerable limitation of **[54]** the remedy of the innocent party. We must consider that in these cases it is very often the owner of the cargo who has an important interest in the cause of action. Further, we have been speaking of the ships and the remedy of one injured ship either wholly or partially free from fault against the other ship which is in the wrong; but we have to consider sometimes the case of a collision between three vessels where one of them is entirely innocent, and the more common case of the cargo on board one of the wrong-doing vessels, which is, of course, free from responsibility. Now, why should we take away the responsibility of the wrong-doer in favour of the innocent party? Is it not the right of the person, who is altogether free from blame, to recover the amount of his damage in full against the wrong-doers, one that every law should recognise? We would therefore move to strike out the two final words of the second paragraph, and the last paragraph of Article 4.

M. Louis Franck (Antwerp). I fear, M. Wheeler, that for the reasons which the President has already explained we cannot proceed on the grounds which you have indicated. The matter which you have discussed was completely debated at the Antwerp and London Conferences; and M. Sieveking has asked me to give you in a few words the reasons why we could not act on the very logical grounds which you have mentioned. If you take the case from the point of view of abstract law you may be perfectly right. There is, for instance, a collision between a ship A and a ship B. The cargo of B is damaged and being entirely innocent, it is quite logical that this cargo should go to both of the ships and claim a full remit. That is the theory. But then comes the practice. Even in the United States you have admitted that the shipowner is perfectly free to contract himself out of his liability in collision cases as against the cargo and the insertion of such **[55]** negligence clause is the universal practice. Where does this bring us? Take the case I have just put to you. There is the cargo of B, and the ships A and B are to blame; the bill of lading of the cargo of B contains the negligence clause for collision. What would be the situation of the ship if it is admitted that both ships are jointly and severally liable? It would be this. The claim of the cargo against B would be nevertheless debarred by the bill of lading: so there the liability is

done with. What are you now going to do with the other ship A? Do you propose that the cargo of B, who has allowed herself to be contracted out of the liability against the carrying ship should against A have a remedy in full? Let me suppose that you admit that and that A pays the full amount. Then as between A and B, what are you going to do? The French Courts had to decide the matter and they said that: "Whereas between the ships there is no contract, B is to refund to A her part of the damage done". We said at the London Conference that that is quite unacceptable. It is quite unacceptable that the vessel B having contracted herself out of all liability against her cargo should by an indirect way have to pay her full share in the damage done to that same cargo. On the other hand, if you leave A to pay alone the loss, where is the benefit of the proportional rule, to him and why is he to suffer by the insertion of a clause in B's bill of lading? Further, you must consider that this rule is also a concession to the English view: in England, where both ships are to blame, the cargo shares the fate of the carrying ship and gets one half of the damage, nothing more. I think that if the American Association will again consider the matter, and remember the continental view was for a large part the view that M. Wheeler has expressed so well, and that they for the sake of uniformity adopted the opinion we have arrived at in order to meet England, they will do the same thing.

[56]

M. Carver. May I ask M. Franck to point out where that was resolved at Antwerp? Looking at the Antwerp proceedings I find that resolution 6 says this: "Where both ships are to blame for a collision the total damage to persons or cargo should be apportioned between the ships having regard to the" etc., down to "under her contract".

Sir Walter Phillimore. That was passed at London.

M. Franck. The resolution was reserved at Antwerp in order that it might be discussed in London, and in London we passed this resolution.

L'article 4 est adopté.

Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1905
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905
Belgian Government Draft

[91]

Tous les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord des navires, sont répartis entre les navires dans la même proportion, sans solidarité.

Le navire poursuivi en vertu du contrat de transport, pourra en justifiant de la faute de l'autre navire et du degré de celle-ci, se décharger à due concurrence de la

responsabilité dont il se trouverait tenu d'après son contrat, sous réserve des clauses et conditions de celui-ci.

[11]

. . . . . .

Après quelques observations, et à la demande de M. le Président (Beernaert), M. Louis Franck expose l'économie des avant-projets soumis aux délibérations de la Conférence et les principes dont leurs auteurs se sont inspirés.

. . . . . .

Cette solution admise quant au dommage causé aux navires, on s'est demandé quelle était la règle qui devait être proposée au sujet du dommage occasionné à la cargaison.

Le Comité Maritime a cru que le même principe devait régir le sort de tous les dommages causés.

La réparation proportionnelle au degré de faute constitue une règle d'équité dont l'adoption doit être générale. De plus, pratiquement, c'est la solution la meilleure; c'est celle qui seule peut se concilier avec les stipulations d'exonération, en cas d'abordage, qui sont de style dans tous les connaissements.

Le droit anglais soumet lui aussi la cargaison au même régime que le navire qui la porte.

Second sitting, 24 February 1905

[32]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, expose les raisons pour lesquelles la Commission n'a pas cru devoir reproduire ces dispositions.

Les textes qui ont disparu sont les articles 5, 7 et l'alinéa 3 de l'article 4 de l'avant-projet.

. . . . . .

Enfin, le troisième alinéa de l'article 4 a également disparu. Il portait:

Le navire poursuivi en vertu du contrat de transport pourra, en justifiant de la faute de l'autre navire et du degré de celle-ci, se décharger à due concurrence de la responsabilité dont il se trouverait tenu d'après son contrat, sous réserve des clauses et conditions de celui-ci.

La suppression de cet alinéa se justifie par des raisons identiques. Cette disposition serait, d'ailleurs, en fait, surtout théorique puisque les connaissements contiennent presque toujours une clause d'exonération en cas d'abordage.

Draft adopted by the Conference

[72]

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Second Plenary Session, October 1905
Meeting of the Sous-Commission, 19 October 1905

[215]

M. de Leval, Délégué des Etats-Unis d'Amérique, signale que la Maritime Law Association formule une deuxième objection à la disposition **[216]** de l'article 4. Cette objection est relative à la suppression de la solidarité en ce qui concerne le recours des tiers.

La solidarité existe actuellement en droit américain et elle est considérée comme une condition essentielle. Il serait peut-être bien difficile d'admettre une solution contraire.

M. Ch. Le Jeune, Délégué de la Belgique, pense que, au cours de l'enquête effectuée la veille, d'excellentes raisons ont été données en faveur de la suppression de la solidarité. On conçoit d'autant moins une objection à cet égard que les Etats-Unis sont déjà entrés dans cette voie. En effet, l'"Harter Act" stipule que le contrat de transport maritime apporte une exception à la règle de la responsabilité du propriétaire de navires à l'égard du propriétaire de la cargaison, en cas d'abordage. C'est donc exclure en fait la solidarité, puisque le recours du propriétaire de la cargaison ne pourra s'exercer, en cas de faute commune, que contre un seul des navires.

M. de Leval, Délégué des Etats-Unis d'Amérique, répond qu'en réalité les observations faites par lui sont l'expression de la manière de voir, non du Gouvernement des Etats-Unis, mais de la Maritime Law Association. Seulement, il convient de ne pas perdre de vue que cette association a une importance considérable en Amérique et que son adhésion aura un grand poids sur la décision à prendre par le Gouvernement.

Les procès-verbaux de la Conférence seront évidemment communiqués à la Maritime Law Association et il est possible que les raisons invoquées en faveur de la suppression de la solidarité modifient son opinion à cet égard.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, croit qu'il importe de ne point avoir égard uniquement à la situation découlant de la convention, comparée à celle qui résulte de la loi actuellement en vigueur en Amérique. Il faut se placer à un point de vue général. Or, dans cet ordre d'idées, les intérêts de la cargaison seront incontestablement beaucoup mieux sauvegardés à l'avenir. En effet, si actuellement la loi américaine admet la solidarité du recours pour la totalité du dommage causé, il y a bien d'autres législations qui, en cas de faute commune, partagent le dommage par moitié; il en est d'autres encore, et c'est le cas pour les Pays-Bas, qui n'accordent aucun recours. En vertu du nouveau régime conventionnel, il y aura, à l'avenir, uniformité de règles et si, dans certains cas, l'application de ce régime a pour conséquence de diminuer l'étendue du recours, en compensation, elle est de nature à améliorer, à ce point de vue, beaucoup d'autres législations.

En fait, le principal intéressé est l'assureur. Or, celui-ci couvre des risques dans le monde entier et est exposé à voir les causes qui l'intéressent tranchées par tous les tribunaux du globe.

Du reste, comme on l'a fait remarquer au cours de l'enquête, toute la question se résume en une juste adaptation de la prime.

D'autres raisons militent encore en faveur de la suppression de la solidarité; elles ont été exposées la veille: ce sont notamment l'iniquité qu'il y a à rendre illusoires des clauses d'exonération valablement consenties et la nécessité dans laquelle on se trouve, dans une matière de ce genre, de faire une œuvre transactionnelle.

Peut-être pourrait-on, en présence des objections formulées par la Maritime Law Association, se borner à maintenir la suppression de la solidarité du recours pour les dommages causés aux cargaisons et admettre cette solidarité lorsqu'il s'agit de dommage causé aux vies humaines. Ce serait une base de transaction.

[217]

M. de Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, rappelle que la Délégation allemande a proposé un amendement formel sur ce dernier point. Les deux raisons essentielles données en faveur de la suppression de la solidarité sont, d'une part, la situation particulière résultant des clauses d'exonération dans les connaissements et, d'autre part, le fait que le chargeur est couvert intégralement par l'assurance.

Ces deux raisons ne se rencontrent pas lorsqu'il s'agit des vies humaines.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, appuie cette proposition. Il suffirait, pour y faire droit, de supprimer au deuxième alinéa les mots "soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord". Par le fait même on limiterait l'application du recours proportionnel et sans solidarité aux dommages causés aux navires et aux cargaisons.

M. de Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, donne lecture de l'amendement proposé par la Délégation allemande:

Il y aurait lieu de rédiger l'article 4, alinéa 2, comme suit:

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets et biens de leurs équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord...".

La disposition suivante serait ajoutée audit alinéa 2:

Les navires sont solidairement responsables des dommages qui résultent de la mort ou de la lésion corporelle d'une personne.

Cette rédaction, à l'encontre de ce qui résulterait de la suppression du texte proposée par M. William Pickford, ne maintient la solidarité que pour les dommages résultant de la mort ou de la lésion corporelle d'une personne. Elle supprime cette solidarité pour les dommages causés aux effets et biens des personnes.

M. le Président propose de rédiger le texte de la manière suivante:

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, passagers, etc...

Cette rédaction, qui donne pleine satisfaction à la Délégation allemande, est unanimement adoptée.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, désirerait voir préciser nettement le point suivant: Le deuxième alinéa ne laisse au propriétaire de la cargaison lésé par un abordage par faute commune, qu'un recours proportionnel à la part de responsabilité incombant à chacun des navires. Il s'agit là de responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle. Seulement la convention ne portant pas atteinte aux stipulations des contrats de transport, il en résulte que le propriétaire de la cargaison avariée pourra, en vertu des dispositions contractuelles, réclamer solidairement à son armateur réparation de la totalité du préjudice subi.

MM. Le Jeune et **Franck**, Délégués de la Belgique, émettent l'avis qu'aucun doute ne peut exister à cet égard.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, déclare que tel est également son avis, mais qu'il désire voir préciser ce point. Il se borne à faire remarquer que, dans ces conditions, la suppression de la solidarité n'a pas une **[218]** importance aussi grande que celle qu'on veut lui donner. Elle ne produit son effet que lorsqu'il s'agit du recours contre celui des deux navires qui ne transportait pas la cargaison avariée.

M. Ch. Le Jeune, Délégué de la Belgique, le reconnaît, mais il fait observer que, pratiquement, entre armateurs et chargeurs la question est toujours résolue contractuellement par des clauses d'exonération insérées dans les connaissements.

M. le Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, constate que d'après l'article 4, alinéa 1er, la responsabilité doit être proportionnelle à la gravité de la faute. Or, il se peut que la faute commise par l'une des parties ne puisse subir de comparaison avec celle de l'autre parties. Tel serait le cas, par exemple, pour un capitaine qui, à dessein, aurait mal manœuvré pour entrer en collision avec l'autre navire, tandis que le capitaine de ce dernier ne se serait rendu coupable que d'une légère négligence dans ses contre-manœuvres.

Il faudrait admettre que, dans les cas de cette nature, la disposition de l'article 4, alinéa 1er, ne mettra point obstacle à ce que les tribunaux imposent la responsabilité de la totalité des dommages au navire plus coupable, comme si la faute était unilatérale.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond qu'il s'agit là d'une pure question de fait laissée à l'appréciation des juges. Il n'est pas douteux que, pour former leur appréciation, ceux-ci s'inspireront de toutes les considérations qui, en équité, sont de nature à influer sur la décision.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'article 4, tel qu'il a été rédigé en suite des décisions prises par la Commission dans la séance du matin:

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

S. Exc. M. Henry Lane Wilson, Ministre des Etats-Unis d'Amérique, déclare qu'il est heureux de constater que, en ce qui concerne le premier amendement proposé par la Maritime Law Association, la Commission a pu y donner satisfaction en laissant aux Etats-Unis la faculté de ratifier les conventions sous réserve de leur application par les tribunaux maritimes et les cours d'amirauté. D'autre part, en ce qui concerne le deuxième amendement proposé par cette association relativement à la solidarité du recours des tiers, la Commission a admis le maintien de la solidarité pour les dommages causés aux personnes. Il ne pourrait toutefois pas affirmer dès à présent que cette solution sera considérée comme satisfaisante aux Etats-Unis, mais il se fera un devoir de transmettre à la Maritime Law Association tous les renseignements de nature à l'éclairer et à déterminer son adhésion.

M. le Président remercie M. le Ministre des Etats-Unis pour cette déclaration.

L'article 4 est adopté.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[116]

. . . . . .

IV. La Commission a ensuite examiné avec le plus grand soin le paragraphe 2 de l'article 4. Tel qu'il avait été arrêté par la Conférence diplomatique dans sa première session, ce paragraphe était conçu comme suit:

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

La Commission se trouvait placée à cet égard entre plusieurs systèmes qui se résument en deux méthodes:

La première considère les tiers comme ayant droit à une situation privilégiée et par conséquent à un recours spécial;

La seconde estime que, du moment où la réparation est proportionnelle à la faute, il est injuste de faire fléchir le principe d'après la personnalité des personnes lésées.

Dans le premier cas, on accorde aux tiers un recours solidaire; dans le second, ils suivent le sort du navire à bord duquel ils se trouvent ou auquel ils ont confié leurs biens.

Dans la pratique actuelle, il est hors de doute qu'au point de vue de la cargaison c'est le deuxième système qui, si l'on tient compte du tonnage des différentes marines, est dominant. Il faut, en effet, rattacher à ce système, non seulement la législation anglaise, mais aussi les lois qui, comme le code hollandais, ne donnent, en cas de faute commune, de recours à aucun des intéressés. Dans les deux cas, la même idée: la cargaison suit le sort du navire.

Comme on peut le voir par le texte proposé, la Commission a admis une solution transactionnelle.

1° Pour les victimes par mort ou lésions corporelles, ou leurs héritiers, elle estime que des considérations d'intérêt général permettent une dérogation à la règle et qu'il est préférable, en conséquence, de laisser aux législations nationales le droit d'accorder à ces parties une réparation solidaire.

La Convention ne proclame pas que le recours solidaire est de droit; elle laisse chaque Etat libre d'apprécier ce que lui commandent, à cet égard, les principes généraux de sa législation en matière de protection accordée à la vie et à l'intégrité corporelle des personnes. Il en résulte que dans les pays où un recours solidaire est accordé actuellement, rien ne se trouvera modifié.

2° Mais la Commission ne croit pas pouvoir aller plus loin et proposer, en faveur d'intérêts matériels, l'adoption universelle de ce qui est, en réalité, l'opinion de la minorité des nations: pour la cargaison et les intérêts y assimilés, la répartition proportionnelle serait suivie à l'égard de tous.

Les raisons sont multiples. Tout d'abord, il ne paraît ni équitable, ni logique, que si un capitaine est jugé n'être responsable qu'à concurrence d'un tiers, il puisse néanmoins être tenu de payer 100 p.c. à l'une des parties lésées. Que sa faute ait occasionné un dommage au navire seul ou au navire et à sa cargaison, sa responsabilité ne doit pas être différente; la cause restant identique, les effets ne sauraient varier pour des raisons de pure circonstance. On ne doit pas oublier qu'il ne s'agit pas ici d'un acte doleux, concerté entre plusieurs auteurs, mais d'une simple négligence. Rien ne justifie, en droit pur, la solidarité.

Au point de vue intérêt, il paraît à la Commission que l'on se trompe sur l'effet pratique qu'aura la disposition proposée. En fait, les intérêts cargaison sont toujours couverts par assurance. C'est donc au point de vue des assureurs qu'il faut apprécier la nouvelle règle. Or, dans aucun pays, les assureurs ne peuvent limiter leurs risques maritimes aux affaires qui se jugent devant leurs cours et tribunaux; ils sont donc nécessairement soumis aux lois existant dans d'autres pays. L'assureur des Etats-Unis délivre des certificats d'assurance qui sont plus tard invoqués à propos de collisions qui seront jugées à Londres, Hambourg, Rotterdam ou Anvers. Dans nombre de ces cas, le bénéfice de la solidarité ne lui sera donc pas acquis; bien plus, parfois, s'il y a faute commune, la cargaison n'obtiendra rien. La Commission pense dès lors que si, dans certains pays, le texte de l'article 4 paragraphe 2 diminuera le produit utile des recours de la cargaison, il les augmentera, au contraire, dans de notables proportions.

Conférence Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Third Plenary Session, 29 September 1909

[77]

. . . . . .

M. le Dr. Struckmann estime enfin que la règle de la réparation du dommage, proportionnellement à la faute, telle qu'elle a été établie par la Conférence de 1905, est absolument satisfaisante du moment que l'on s'en réfère, au point de vue de la preuve de cette faute, aux règles du droit commun. C'est ainsi, pour citer un exemple, que si la cargaison est endommagée par suite d'un abordage et que le propriétaire de la cargaison intente une action contre le propriétaire du navire qui ne l'a pas transportée, c'est d'abord au demandeur à prouver que le navire non-transporteur a été en faute. Mais une fois cette preuve faite, le propriétaire du navire qui veut diminuer sa responsabilité en faisant valoir que l'autre navire a commis également une faute, doit prouver l'existence de cette faute et le degré des fautes respectives. (Voir le compte rendu de la Conférence du Comité Maritime International, Londres, 1899, p. 83). S'il n'est pas en état d'éclaircir les circonstances d'une manière suffisante pour que le juge puisse apprécier la gravité des fautes, le juge le rendra responsable en supposant les faits les plus défavorables pour lui. Mais si les circonstances ont été éclaircies d'une manière suffisante et que le juge ne puisse constater une différence entre la gravité des deux fautes, le propriétaire du navire non-transporteur sera condamné à payer la moitié.

. . . . . .

[78]

M. Berlingieri, Délégué de l'Italie

. . . . . .

Mais il paraît préférable de maintenir, en matière de dommages aux choses, la rédaction du projet en tant qu'elle pose en principe que la responsabilité de chacun des navires en faute est proportionnelle à la gravité de cette faute. L'amendement britannique, qui se borne à atténuer cette règle, pourrait avoir des résultats fâcheux.

Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1910
Procès-Verbaux of the Sessions held from 12 to 27 September 1910
Observations of the United States

[41]

Articles 1 et 4. - Si les dispositions de ces articles doivent être interprétées comme créant le droit d'obtenir réparation du dommage causé par décès, la Délégation des Etats-Unis se voit obligée de faire certaines réserves.

Actuellement, aucune loi n'existe aux Etats-Unis donnant ouverture à une action en dommages-intérêts pour le cas de décès en haute mer, mais à ce sujet un projet de loi est en ce moment soumis au Congrès des Etats-Unis et a reçu déjà de nombreuses adhésions.

Le sujet est trop important, semble-t-il, pour dépendre d'un commentaire d'une Convention sur l'abordage, et ferait mieux l'objet d'une loi complète, indiquant les personnes en droit d'agir, ainsi que la proportion du dommage auquel l'intéressé a droit.

C'est à raison de ces faits que la Délégation, en signant cette Convention, fait la réserve que les articles 1 et 4 ne donneront pas, sur le territoire des Etats-Unis, le droit d'agir en justice pour obtenir la réparation d'un dommage causé par la mort, si ce n'est à partir du moment où cette Convention sera appuyée d'une loi votée par le Congrès des Etats-Unis.

Bien que l'article 4 puisse être interprété comme ne fixant que la proportion du dommage, il pourrait être soutenu qu'il crée une responsabilité pour des dommages proportionnels contre un navire transporteur (carrying ship) en faveur du propriétaire de la cargaison (cargo owner), et cela même contrairement aux dispositions des lois nationales.

Comme un acte du Congrès, connu sous le nom de Harter Act l'indique, la façon de voir des Etats-Unis est qu'un armateur qui a employé des soins suffisants (due diligence) pour assurer la navigabilité de son navire est libéré de toute responsabilité envers la cargaison à raison de fautes de navigation, et comme il se pourrait que l'interprétation de l'article 4 soit en contradiction avec la loi susdite, les Délégués ont reçu pour instructions de faire toutes réserves nécessaires, indiquant que cet article 4 n'affecte en rien le Harter Act.

First Plenary Session, 12 September 1910

[80]

M. Walter C. Noyes, Délégué des Etats-Unis, croit utile de formuler les réserves auxquelles son Gouvernement subordonne son adhésion à la convention sur l'abordage.

Il fait, en conséquence, la déclaration suivante:

Les Délégués des Etats-Unis d'Amérique à la Conférence internationale de Droit maritime ont pour devoir de demander qu'il leur soit donné acte, dans le Protocole relatif à la Convention internationale concernant l'unification de certaines règles en matière d'abordage, de ce que lesdits Délégués ne signent, au nom du Gouvernement des Etats-Unis, ladite Convention, que sous les réserves suivantes:

1° Les stipulations de l'article 4 de ladite Convention n'affecteront en rien l'application ou l'exécution de l'acte du Congrès des Etats-Unis intitulé "An Act relating to Navigation of Vessels etc." approuvé le 13 Février 1893, et communément appelé "Harter Act";

2° Les stipulations des articles 1 et 4 de ladite Convention ne pourront, aux Etats-Unis, donner aucun droit à une action en dommages-intérêts causée par la mort, si ce n'est à partir du moment où ces stipulations seront appuyées d'un acte approprié du Congrès des Etats-Unis;

3° Les stipulations de l'article 6 de ladite Convention n'affecteront en rien les présomptions légales créées par les lois des Etats-Unis;

4° Les stipulations de ladite Convention concernant la faute et le dommage, ainsi que les recours, ne seront appliquées aux Etats-Unis que par les Cours d'Amirauté et de Juridiction maritime.

Il est donné acte de cette déclaration à M. le Délégué des Etats-Unis.

Report of the Chairman of the Sous-Commission M. Louis Franck

[97]

2. - Cette disposition consacre le droit à une action en réparation des dommages causés par morts ou blessures. La Délégation des Etats-Unis a fait à ce sujet la réserve qu'il sera nécessaire pour son Gouvernement d'obtenir des mesures législatives pour donner effet à la partie de l'article relative au cas de mort. La Sous-Commission lui a donné acte de cette réserve en rappelant que les Hautes Parties contractantes dont la législation serait actuellement insuffisante pour appliquer l'une ou l'autre des dispositions de la convention s'engagent à prendre ou proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires à cet égard.

3. - La Sous-Commission, à la demande de l'un de ses membres, a confirmé par un vote exprès que la détermination des personnes à qui appartient l'action du chef de blessures ou de morts d'homme est réservée aux lois nationales.

Third sitting, 2 October 1909

[217]

La Commission passe ensuite à l'article 4 qui a reçu la rédaction suivante:

. . . . . .

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans les dites proportions, sans solidarité à l'égard des tiers.

. . . . . .

[219]

Les quatre alinéas sont successivement admis.

ARTICLE 4
(Troisième paragraphe)

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

ARTICLE 4
(Third paragraph)
(Translation)

In respect of damages caused by death or personal injuries, the vessels in fault are jointly as well as severally liable to third parties, without prejudice however to the right of the vessel which has paid a larger part than that which, in accordance with the provisions of the first paragraph of this Article, she ought ultimately to bear, to obtain a contribution from the other vessel or vessels in fault.

Comité Maritime International
Antwerp Conference, September 1898
Bulletin No. 4
Meeting of 29 September 1898

[79]

Mr. K.W. Elmslie. I should like to make a few remarks on this clause 2, because whilst being entirely in accord with the views expressed so ably by Mr. Gray Hill, there are words introduced into this resolution which cause some little difficulty. I mean the words in the third line "and other third parties". That, sir, within your knowledge admittedly intended to include claims for loss of life and such like. Now, whilst I submit it is perfectly reasonable that this Conference should adopt a proportionate rule as regards cargo if carried in a ship, in the same form as the ship herself, still, when you come to loss of life, I think we should hesitate very considerably, because while in the one case we have the *"Milan"* judgment in favour of limiting the rights of cargo in the ship to the same proportion recoverable as the ship herself recovers, still, as regards the loss of life we have the case of the *"Bernina"*, where the highest tribunal in this country has held that the loss of life is not subject to any such limitation. I, for my part, think it would be much better that in considering this clause 2 we should strike out those words "and other third parties" and deal with the clause which would then relate solely to cargo, where it is evident we should get a perfectly solid and unanimous vote. But as regards loss of life it would seem, according to the legislation of this country of recent years - and it is making very rapid strides - that that is a point which I venture in my humble judgment to think the Houses of Parliament in this country would never adopt. The whole aim of Parliament has been to give compensation to the fullest extent in every phase of life, and I think it is contrary to the objects of the **[80]** advancement of international law to adopt this proposal where loss of life is concerned.

Mr. Gray Hill. I should propose that the words "interested in the property" should be inserted.

Mr. Elmslie. Yes, that will meet the difficulty.

Mr. C. Ferd. Laiesz (Hamburg). I can quite understand the argument the last speaker has put forward, that the humanitarian views which govern public opinion will stand in the way of our making a rule and getting it adopted by legislation, depriving representatives of the person killed from recovering full damage; but then I ask in that case should not the ship that is only slightly to blame have recourse against the ship that bears the greater part of the fault, unless the passenger, like the shipper, has waived his rights against the carrying ship, which he generally does not. Our chairman, in his inaugural remarks, has said already that he did not wish, and neither do we, I should think, to see the shipowner who has introduced a negligence clause into his bill of lading brought to book in a roundabout way in this manner. But if the shipowner has not introduced that negligence clause in this passage contracts, surely he ought to be made liable to the other ship that is attacked by the passenger. I should like to know what views our English friends have on this subject, because it seems to me of importance.

[84]

Mr. R.G. Marsden. Mr. Chairman and gentlemen, I was a member of the minority of the English committee and was in favour of the joint and several liability. Therefore I think I ought to state my reasons for belonging to that minority. It appears to me that the rule of division of loss may be a very good one, and it has been finally adopted as between ships, but that to extend it to anything beyond ships will lead to innumerable difficulties. The question of life is perhaps the first that has occurred, but that is only an instance. I think all English members, at all events, will be of opinion that it will be quite impossible to apply the proportional division to questions of life and personal injury. The rule of deciding damages has not in England been applied to these cases, and I do not believe it ever will be. And that appears to be the unanimous opinion of the present assembly as far as I can understand. If that is just as regards life, I myself do not see why it should not be just as regards cargo. The whole difficulty as regards English law has arisen by a decision which our learned **[85]** president described as an accident, and I have no doubt myself that it was an accident, and, in my humble opinion it was a wrong decision. However it appears to be settled English law now that the rule applies to cargoes. But I do not think that on that foundation we ought to extend this large far-reaching principle of division of damage any further than between ships. It has already caused very great difficulty in many cases in England, even as between ships, and has led to some illogical and unjust results. I think if we extend it to cargoes we do not quite see where we are going, and that we shall be landed in further difficulties. The principle of joint and several liability is simple, not unjust, and I think we should adhere to it.

Mr. Charles Mc Arthur. With regard to what the last speaker has said, it appears to me that this proportional rule would be best if applied as regards life as well as regards property. The same theoretical principle would apply to both. The reason we propose to apply it to property and not to life is that it is both just and expedient with regard to property, and with regard to life it is just but not expedient, because we feel sure that at all events the Legislature of this country, which has always done everything

in its power to give recourse to persons injured in the course of their employment, would not sanction any alteration in the law which would affect the right of an injured person, or the representative of an injured person, to recover. The rights which now exist will not be diminished. Therefore that is a ground for leaving loss of life entirely on one side. I agree with the remark which has fallen from the chairman, that it will be advisable for us to leave that entirely on one side, to deal with what we propose to deal with, the question of cargo and other property and to lay down this just and equitable rule with regard to that.

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902
Meeting of 25 September

[52]

All losses caused either to the vessels or to their cargoes, or to their crews or passengers, are divided between the vessels in the same proportion, the liability not being joint.

The vessel sued by virtue of a contract of affreightment or carriage can, by proving the fault and degree of fault of the other vessel, free itself proportionately from the liability under which it lies under the contract.

Tous les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages ou aux passagers, sont répartis entre les navires, dans la même proportion, sans solidarité.

Le navire poursuivi en vertu du contrat de transport, pourra, en justifiant de la faute de l'autre navire et du degré de celle-ci, se décharger à due concurrence de la responsabilité dont il se trouverait tenu d'après son contrat.

M. Gray Hill (Liverpool). With regard to the second paragraph of Article 4, it mentions "their crews or passengers". I would point out that there may be other persons on board the ship who were not "crews or passengers"; there may be a pilot, or a rigger, or some other person; and therefore I would propose to add after the word "passengers" the words "or other persons on board".

[56]

M. Carver. May I ask M. Franck to point out where that was resolved at Antwerp? Looking at the Antwerp proceedings I find that resolution 6 says this: "Where both ships are to blame for a collision the total damage to persons or cargo should be apportioned between the ships having regard to the" etc., down to "under her contract".

Sir Walter Phillimore. That was passed at London.

M. Franck. The resolution was reserved at Antwerp in order that it might be discussed in London, and in London we passed this resolution.

L'article 4 est adopté.

Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1905
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905
Belgian Government Draft

[91]

Tous les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord des navires, sont répartis entre les navires dans la même proportion, sans solidarité.

Le navire poursuivi en vertu du contrat de transport, pourra en justifiant de la faute de l'autre navire et du degré de celle-ci, se décharger à due concurrence de la responsabilité dont il se trouverait tenu d'après son contrat, sous réserve des clauses et conditions de celui-ci.

Draft adopted by the Conference

[72]

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

M. de Leval, Délégué des Etats-Unis d'Amérique, répond qu'en réalité les observations faites par lui sont l'expression de la manière de voir, non du Gouvernement des Etats-Unis, mais de la Maritime Law Association. Seulement, il convient de ne pas perdre de vue que cette association a une importance considérable en Amérique et que son adhésion aura un grand poids sur la décision à prendre par le Gouvernement.

Les procès-verbaux de la Conférence seront évidemment communiqués à la Maritime Law Association et il est possible que les raisons invoquées en faveur de la suppression de la solidarité modifient son opinion à cet égard.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique . . . . . .

Peut-être pourrait-on, en présence des objections formulées par la Maritime Law Association, se borner à maintenir la suppression de la solidarité du recours pour les dommages causés aux cargaisons et admettre cette solidarité lorsqu'il s'agit de dommage causé aux vies humaines. Ce serait une base de transaction.

[217]

M. de Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, rappelle que la Délégation allemande a proposé un amendement formel sur ce dernier point. Les deux raisons essentielles données en faveur de la suppression de la solidarité sont, d'une part, la situation particulière résultant des clauses d'exonération dans les connaissements et, d'autre part, le fait que le chargeur est couvert intégralement par l'assurance.

Ces deux raisons ne se rencontrent pas lorsqu'il s'agit des vies humaines.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, appuie cette proposition. Il suffirait, pour y faire droit, de supprimer au deuxième alinéa les mots "soit aux

équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord". Par le fait même on limiterait l'application du recours proportionnel et sans solidarité aux dommages causés aux navires et aux cargaisons.

M. de Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, donne lecture de l'amendement proposé par la Délégation allemande:

Il y aurait lieu de rédiger l'article 4, alinéa 2, comme suit:

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effet et biens de leurs équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord...".

La disposition suivante serait ajoutée audit alinéa 2:

Les navires sont solidairement responsables des dommages qui résultent de la mort ou de la lésion corporelle d'une personne.

Cette rédaction, à l'encontre de ce qui résulterait de la suppression du texte proposée par M. William Pickford, ne maintient la solidarité que pour les dommages résultant de la mort ou de la lésion corporelle d'une personne. Elle supprime cette solidarité pour les dommages causés aux effets et biens des personnes.

M. le Président propose de rédiger le texte de la manière suivante:

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, passagers, etc.

Cette rédaction, qui donne pleine satisfaction à la Délégation allemande, est unanimement adoptée.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'article 4, tel qu'il a été rédigé en suite des décisions prises par la Commission dans la séance du matin:

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

S. Exc. M. Henry Lane Wilson, Ministre des Etats-Unis d'Amérique, déclare qu'il est heureux de constater que, en ce qui concerne le premier amendement proposé par la Maritime Law Association, la Commission a pu y donner satisfaction en laissant aux Etats-Unis la faculté de ratifier les conventions sous réserve de leur application par les tribunaux maritimes et les cours d'amirauté. D'autre part, en ce qui concerne le deuxième amendement proposé par cette association relativement à la solidarité du recours des tiers, la Commission a admis le maintien de la solidarité pour les dommages causés aux personnes. Il ne pourrait toutefois affirmer dès à présent que cette solution sera considérée comme satisfaisante aux Etats-Unis, mais il se fera un devoir de transmettre à la Maritime Law Association tous les renseignements de nature à l'éclairer et à déterminer son adhésion.

M. le Président remercie M. le Ministre des Etats-Unis pour cette déclaration.

L'article 4 est adopté.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[116]

. . . . . .

IV. La Commission a ensuite examiné avec le plus grand soin le paragraphe 2 de l'article 4. Tel qu'il avait été arrêté par la Conférence diplomatique dans sa première session, ce paragraphe était conçu comme suit:

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

La Commission se trouvait placée à cet égard entre plusieurs systèmes qui se résument en deux méthodes:

La première considère les tiers comme ayant droit à une situation privilégiée et par conséquent à un recours spécial;

La seconde estime que, du moment où la réparation est proportionnelle à la faute, il est injuste de faire fléchir le principe d'après la personnalité des personnes lésées.

Dans le premier cas, on accorde aux tiers un recours solidaire; dans le second, ils suivent le sort du navire à bord duquel ils se trouvent ou auquel ils ont confié leurs biens.

Dans la pratique actuelle, il est hors de doute qu'au point de vue de la cargaison c'est le deuxième système qui, si l'on tient compte du tonnage des différentes marines, est dominant. Il faut, en effet, rattacher à ce système, non seulement la législation anglaise, mais aussi les lois qui, comme le code hollandais, ne donnent, en cas de faute commune, de recours à aucun des intéressés. Dans les deux cas, la même idée: la cargaison suit le sort du navire.

Comme on peut le voir par le texte proposé, la Commission a admis une solution transactionnelle.

1° Pour les victimes par mort ou lésions corporelles, ou leurs héritiers, elle estime que des considérations d'intérêt général permettent une dérogation à la règle et qu'il est préférable, en conséquence, de laisser aux législations nationales le droit d'accorder à ces parties une réparation solidaire.

La Convention ne proclame pas que le recours solidaire est de droit; elle laisse chaque Etat libre d'apprécier ce que lui commandent, à cet égard, les principes généraux de sa législation en matière de protection accordée à la vie et à l'intégrité corporelle des personnes. Il en résulte que dans les pays où un recours solidaire est accordé actuellement, rien ne se trouvera modifié.

2° Mais la Commission ne croit pas pouvoir aller plus loin et proposer, en faveur d'intérêts matériels, l'adoption universelle de ce qui est, en réalité, l'opinion de la minorité des nations: pour la cargaison et les intérêts y assimilés, la répartition proportionnelle serait suivie à l'égard de tous.

Conférence Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 Octobre 1909
Third Plenary Session, 28 September 1909

[75]

M. le Président.....rappelle que les Délégués britanniques pensent qu'il conviendrait de mieux préciser l'expression "la gravité de la faute. Les observations qu'ils ont formulées sur ce point sont conçues comme suit:

. . . . . .

L'article 4 du projet ne s'occupe pas de la répartition du dommage corporel causé aux personnes dans le cas de faute commune.

Il est désirable qu'il le fasse.

Etant donnés les raisons évidentes d'humanité et les principes actuellement admis par diverses législations, il conviendrait d'assurer aux victimes un recours aussi efficace que possible en maintenant la solidarité à leur profit.

Le texte qu'il conviendrait d'ajouter à l'article 4 pourrait être ainsi conçu:

Les dommages causés par la mort ou les blessures corporelles peuvent être réclamés solidairement des diverses parties en faute. Si l'une des parties se trouve amenée de cette manière à supporter une part de dommage plus grande que la **[76]** *proportion de responsabilité mise à sa charge, elle aura de ce chef un recours à concurrence de l'excédent contre les autres parties en faute, à moins que celles-ci ne se fussent, par contrat, exonérées de leur responsabilité à l'égard de la victime.*

. . . . . .

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, s'occupant de la dernière proposition britannique, rappelle que la question de savoir s'il y a lieu de reconnaître aux victimes de lésions corporelles une action solidaire a été longuement examinée au cours de la précédente session.

Dans le rapport qu'il a fait à la séance du 20 octobre 1905, M. Franck a précisé la portée du texte de l'article 4; on y lit, notamment:

Cette répartition s'appliquera à tous les intéressés qui ont souffert dans leurs intérêts matériels. Il n'y aura d'exception que pour les cas de mort ou de lésions corporelles. Ici, par un motif d'humanité, une réparation complète sera assurée aux victimes, par le maintien du recours solidaire contre les deux navires en faute, là où pareil recours existe actuellement (Procès-verbaux, p. 114).

Et **M. Franck** a ajouté:

Comme on peut le voir par le texte proposé, la Commission a admis une solution transactionnelle.

1° Pour les victimes par mort ou lésions corporelles, ou leurs héritiers, elle estime que des considérations d'intérêt général permettent une dérogation à la règle et qu'il est préférable, en conséquence, de laisser aux législations nationales le droit d'accorder à ces parties une réparation solidaire.

La Commission ne proclame pas que le recours solidaire est de droit; elle laisse chaque Etat libre d'apprécier ce que lui commandent, à cet égard, les principes généraux de sa législation en matière de protection accordée à la vie et à l'intégrité corporelle des personnes. Il en résulte que, dans les pays où un recours solidaire est accordé actuellement, rien ne se trouvera modifié.

L'honorable Délégué de la France estime qu'à peine de revenir toujours sur le même ouvrage, il importe de s'en tenir, dans la mesure du possible, aux solutions adoptées en

1905. C'est pour ce motif que la Délégation française se rallie au texte de l'article 4.

[77]

. . . . . .

Sir William Pickford, Délégué de la Grande Bretagne

. . . . . .

3° La Délégation britannique pense qu'il serait bon d'accorder aux victimes de lésions corporelles un recours solidaire contre les parties en faute. Elle estime que des raisons d'humanité justifient amplement l'insertion de semblable stipulation dans la convention et qu'il y aurait grand intérêt à ce que, sur ce point, l'unification fût établie entre tous les Etats contractants. Il est convaincu que le Parlement britannique verrait avec faveur semblable disposition proclamée par la convention qu'il aura à ratifier.

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, est d'avis qu'il résulte du texte même du projet que l'article 4, alinéa 2, ne vise que les dommages matériels, tandis que l'article 3 se rapporte aussi aux dommages personnels.

La Délégation allemande pourrait se rallier à la proposition anglaise d'après laquelle la convention devrait stipuler la règle de la responsabilité solidaire pour les lésions corporelles, mais elle a des objections à faire en ce qui concerne la phrase finale du texte suggéré par la Délégation britannique: "à moins que celles-ci ne se fussent par contrat, exonérées de leur responsabilité à l'égard de la victime".

On devrait supprimer, soit ces mots, soit toute la deuxième phrase, commençant par les mots: "Si l'une des parties se trouve amenée, etc. ...".

[78]

M. Berlingieri, Délégué de l'Italie

. . . . . .

Il se rallie également à la proposition britannique tendant à établir le principe de la responsabilité solidaire des parties en faute, lorsqu'il s'agit de dommages causés aux personnes. Les raisons qui ont fait exclure le principe de la solidarité lorsqu'il s'agit de dommages matériels ne lui semblent pas s'appliquer ici. Laisser aux législations nationales, comme l'a fait la Conférence de 1905, le soin de régler cette question peut donner lieu à une critique sérieuse. Il s'en suivrait une situation d'infériorité pour les ressortissants des Etats dont la législation établirait la solidarité du recours, à l'égard des ressortissants des Etats dont la législation ne l'admettrait pas.

M. le Dr. Worms, Délégué de l'Autriche

. . . . . .

M. le Dr. Worms se rallie, d'autre part, à l'opinion de M. le Dr. Struckmann, en ce qui concerne la portée de l'article 3. Comme l'honorable Délégué de l'Allemagne, il est d'avis que cet article s'applique aux dommages personnels aussi bien qu'aux dommages matériels.

S. Exc. M. le comte Ehrensvard, Ministre de Suède, estime que l'article 3, comme l'article 4, ne vise que l'hypothèse où il s'agit de dommages aux choses. Il comprend parfaitement l'intérêt humanitaire qu'il y a à étendre la portée de la convention à la réparation du dommage causé aux personnes, mais il se demande si la question est suffisamment mûrie.

. . . . . .

S. Exc. M. le Dr. Hagerup, Ministre de Norvège, demande si l'interprétation donnée par M. le Dr. Struckmann et M. le Dr. Worms à l'article 3 est bien conforme aux intentions des membres de la Conférence de 1905.

En ce qui le concerne, il pense, avec M. le Dr. de Nagy et M. le Ministre de Suède, que l'article 3, de même que l'article 4, ne vise que le cas de dommages **[79]** matériels. La réparation du dommage causé aux vies humaines lui semble exclue des prévisions de la convention.

M. le Président, répondant à la question posée, déclare, qu'à son avis, il n'est pas douteux que l'article 3 doit trouver son application tout à la fois au cas de dommage causé aux choses et à l'hypothèse de dommage causé aux personnes. Cette interprétation découle du texte même de l'article 3 dont les termes sont d'une généralité absolue et des extraits du rapport de M. Franck, dont M. Lyon-Caen vient de donner lecture. Si l'assemblée le juge utile, il est tout disposé à rechercher et à signaler, à l'appui de cette interprétation, d'autres extraits des délibérations de la Conférence de 1905.

M. Segers, Délégué de la Belgique, souligne la réponse de M. le Président. On ne voit pas pourquoi, lorsque le dommage est causé par la faute d'un seul des navires, il faudrait établir une distinction entre les dommages corporels et les dommages matériels. Il en est autrement lorsque la faute est commune. Dans ce cas, la responsabilité incombe aux deux navires et alors se posait la question de savoir si la victime de l'abordage devait avoir un recours solidaire contre les parties en cause. On s'est trouvé d'accord pour exclure cette solidarité lorsqu'il s'est agi de la réparation du dommage causé aux choses, mais l'accord n'a pu se faire pour la réparation du dommage aux personnes. L'article 4 s'est dès lors borné à prévoir la première hypothèse, laissant aux législations nationales le soin d'apprécier si elles entendaient admettre la solidarité du recours de la victime d'un accident personnel contre toutes les parties responsables.

M. Segers ajoute que l'article 3 ne fait d'ailleurs que poser le principe de la responsabilité, et qu'il appartient toujours aux Etats contractants de limiter l'étendue de la responsabilité, en vertu de l'article 10, par exemple en admettant la libération par abandon.

S. Exc. M. le Dr. Hagerup, Ministre de Norvège, répond que cette dernière observation lui donne sans doute une certaine satisfaction, mais qu'il convient de remarquer que l'article 10 ne vise que la responsabilité des propriétaires de navires, alors qu'à côte de cette responsabilité subsiste toujours la question de la responsabilité personnelle de l'auteur de l'accident.

M. le Dr. de Nagy, Délégué de la Hongrie, pense que, puisque le projet élaboré en 1905 a été interprété restrictivement par divers Etats, il serait bon de modifier actuellement sa rédaction de telle façon qu'aucun doute ne puisse surgir. Pour ce qui le regarde, il préférerait s'en tenir actuellement à un texte visant exclusivement la réparation des dommages matériels.

Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[83]

M. le Président rappelle qu'à la fin de la séance précédente des doutes ont été émis au sujet du point de savoir si l'article 3 de la convention sur l'abordage serait applicable à la réparation du dommage causé aux personnes. Répondant à une question posée par S. Exc. M. le Ministre de Norvège, il a dit que l'affirmative résultait de la généralité absolue des termes de l'article 3 et des extraits du rapport de M. Franck, dont lecture avait été donnée par M. Lyon-Caen. Aucun doute ne lui paraît pouvoir subsister. Le rapport de M. Franck, reproduit aux pages 111 et suivantes des Procès-verbaux de la Conférence de 1905, rapport dont il signale toute l'importance, est absolument décisif. La seule question qui a été réservée est celle de savoir s'il convient d'accorder aux victimes de lésions corporelles un recours solidaire. Ce point reste soumis aux règles des diverses législations. Le droit à réparation au contraire dérive de la convention.

En ce qui le concerne, M. le Président serait disposé à adhérer à la proposition britannique qui complète la convention en accordant aux victimes par mort ou par lésions corporelles un recours solidaire contre les auteurs responsables, mais cette addition supposerait l'adhésion unanime des Délégations qui prennent part à la Conférence et, aujourd'hui comme en 1905, cette adhésion n'a pas encore été obtenue.

M. le Dr. de Nagy, Délégué de la Hongrie, remercie M. le Président des éclaircissements qu'il a bien voulu donner à l'assemblée. Revenant sur la proposition qu'il a faite au cours de la dernière séance, il estime qu'il serait bon que le texte exprimât formellement la solution à laquelle la Conférence entend se rallier.

M. le Président répond qu'il s'agit là d'une question de rédaction; il convient donc de laisser à la Commission le soin d'examiner la proposition de M. de Nagy.

M. Grundtvig, Délégué du Danemark, et **S. Exc. M. le Dr. Hagerup**, Ministre de Norvège, prennent acte des explications fournies par M. le Président. Le projet de 1905 ayant été interprété par leurs Gouvernements **[84]** comme ne devant s'appliquer qu'au cas de dommages matériels, ils se déclarent sans instructions en ce qui concerne son extension aux lésions corporelles.

Meetings of the Sous-Commission
First sitting, 30 September 1909

[210]

La Commission passe ensuite à l'examen des observations présentées en séance plénière, quant au second alinéa de l'article 4. Trois questions se posent à ce sujet:

1° Convient-il qu'en matière de dommages corporels, la convention prévoit la réparation solidaire?

2° Cette question étant résolue, la convention doit-elle s'occuper du recours des auteurs responsables, l'un à l'égard de l'autre?

3° Enfin, convient-il de s'occuper des effets de la clause d'exonération?

Il est procédé à un vote sur ces trois questions.

Quant à la première, portant sur l'admission du principe de la solidarité en matière

de dommages causés aux personnes, répondent affirmativement: les Délégués de l'Allemagne, de la République Argentine, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Belgique, du Brésil, du Chili, de Cuba, de l'Espagne, des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de la Grèce, de l'Italie, du Japon, du Mexique, des Pays-Bas et de la Roumanie.

Déclarent s'abstenir: les Délégués du Danemark, de la Norvège, du Portugal et de la Suède.

[211]

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, expose ses préférences pour le texte arrêté en 1905, la solution du point envisagé devant plutôt se trouver dans une convention s'occupant spécialement des dommages causés aux personnes, convention dont la Conférence aura vraisemblablement à s'occuper dans un avenir prochain.

La Délégation française se rallierait toutefois subsidiairement à la modification demandée quant au point envisagé.

M. le Président constatant que, sauf certaines abstentions, il n'y a pas d'opposition formelle quant à l'admission du principe de la solidarité, propose de passer au vote de la deuxième question, qui vise le recours l'un vis-à-vis de l'autre des navires rendus solidairement responsables des dommages.

Cette consultation donne les mêmes résultats qu'en ce qui concerne la première question, sauf qu'un vote affirmatif est cette fois donné pour la Suède.

La Commission se trouve unanimement d'accord pour laisser aux législations nationales la solution de la troisième question, visant la clause d'exonération.

M. le Président propose donc de renvoyer l'article 4 au Comité de rédaction.

Meetings of the Sous-Commission
Third sitting, 2 October 1909

[217]

La Commission passe ensuite à l'article 4 qui a reçu la rédaction suivante:

. . . . . .

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par morts ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

. . . . . .

[219]

Les quatre alinéas sont successivement admis.

First Plenary Session, 12 September 1910

[80]

M. Walter C. Noyes, Délégué des Etats-Unis, croit utile de formuler les réserves auxquelles son Gouvernement subordonne son adhésion à la convention sur l'abordage.

Il fait, en conséquence, la déclaration suivante:

Les Délégués des Etats-Unis d'Amérique à la Conférence internationale de Droit maritime ont pour devoir de demander qu'il leur soit donné acte, dans le Protocole relatif à la Convention internationale concernant l'unification de certaines règles en matière d'abordage, de ce que lesdits Délégués ne signent, au nom du Gouvernement des Etats-Unis, ladite Convention, que sous les réserves suivantes:

1° Les stipulations de l'article 4 de ladite Convention n'affecteront en rien l'application ou l'exécution de l'acte du Congrès des Etats-Unis intitulé "An Act relating to Navigation of Vessels etc." approuvé le 13 Février 1893, et communément appelé "Harter Act";

2° Les stipulations des articles 1 et 4 de ladite Convention ne pourront, aux Etats-Unis, donner aucun droit à une action en dommages-intérêts causée par la mort, si ce n'est à partir du moment où ces stipulations seront appuyées d'un acte approprié du Congrès des Etats-Unis;

3° Les stipulations de l'article 6 de ladite Convention n'affecteront en rien les présomption légales crées par les lois des Etats-Unis;

4° Les stipulations de ladite Convention concernant la faute et le dommage, ainsi que les recours, ne seront appliquées aux Etats-Unis que par les Cours d'Amirauté et de Juridiction maritime.

Il est donné acte de cette déclaration à M. le Délégué des Etats-Unis.

Third sitting, 2 October 1909

[217]

La Commission passe ensuite à l'article 4 qui a reçu la rédaction suivante:

. . . . . .

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans les dites proportions, sans solidarité à l'égard des tiers.

. . . . . .

[219]

Les quatre alinéas sont successivement admis.

Seventh Plenary Session, 4 October 1909
Report of M. Louis Franck

[131]

Les §§ 3 et 4 sont nouveaux. La Commission se ralliant aux propositions britanniques et américaines a pensé que lorsqu'il s'agit de poursuivre la réparation de dommages corporels, des motifs d'humanité justifiaient une dérogation à la règle qui exclut la solidarité du recours à l'égard des navires en faute. Moyennant cette concession tout le monde s'est rallié à la suppression de la solidarité en matière de dommages matériels. Le rapport fait en 1905 justifie longuement cette solution.

. . . . . .

ARTICLE 4
(Quatrième paragraphe)

Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

ARTICLE 4
(Fourth paragraph)
(Translation)

It is left to the law of each country to determine, as regards such right to obtain contribution, the meaning and effect of any contract or provision of law which limits the liability of the owners of a vessel towards persons on board.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-verbaux of the sessions held from 28 September to 8 October 1909
Meeting of the Sous-Commission
Third sitting, 2 October 1909

[217]

La Commission passe ensuite à l'article 4 qui a reçu la rédaction suivante:

. . . . . .

Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

. . . . . .

[219]

Les quatre alinéas sont successivement admis.

Seventh Plenary Session, 4 October 1909
Report of M. Louis Franck

[131]

Les §§ 3 et 4 sont nouveaux . . . . . .

Comme le dit le dernier alinéa, il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne le recours solidaire pour lésions corporelles, les effets des dispositions légales ou contractuelles qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord. Le recours sera-t-il permis? Ou bien sera-t-il exclu? Les lois nationales en décideront.

ARTICLE 5	ARTICLE 5 *(Translation)*
La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.	**The liability imposed by the preceding articles attaches in cases where the collision is caused by the fault of a pilot even when the pilot is carried by compulsion of law.**

Comité Maritime International
Antwerp Conference, 1898
Bulletin No. 4
Meeting of 29 September 1898

[23]

Question IV

What effect ought the presence on board of a compulsory pilot to have upon liability in case of collision?

The President. All the reports excepting the French report agree that this effect is *nil*. On the other hand the French Association considers that if the collision is caused by the fault of the pilot the vessel is not liable.

M. T.M.C. Asser (Holland). The question is a delicate **[24]** one from every point of view. A perusal of the reports reveals the curious fact that whereas Germany and England appear disposed to abandon their system in favour of the existing French system, France is renouncing her own in favour of the system upheld by the present state of the law in Germany and England. According to the President of the French Association, the conclusions given in the French report were only voted by a narrow majority. Perhaps the majority would have expressed a contrary view had they been aware of the fresh conclusions of the German and English reports. Is it not better to adopt a uniform system for all countries even if this should not seem the best solution to the mind of certain representatives of the countries concerned? I appeal to the spirit of conciliation of our French colleagues.

M. Marais (France). The present laws in Germany and England are in favour of the system, the adoption of which is demanded by the French Association. True, the National Committees of these two countries have abandoned the system hitherto upheld by them. But this is only the expectation of a modification of the existing law. The question is therefore entire and it is for this congress to solve it.

The French solution presumes that the pilotage is compulsory and that the crew have fulfilled all their obligations.

The term compulsory pilot is understood to mean the person who is imposed by the administrative authorities of the country in which the vessel is navigating.

The question to be settled is therefore the following. A collision occurs when the vessel is under the sole control of a compulsory pilot, through his fault and without any fault on the part of the crew.

In these circumstances it is unfair to hold the owner **[25]** liable for the damage. Such a solution would be, as the German Committee admits, to uphold a return to the theories of the Middle-Ages. In those days it was recognised that the damage caused by a thing involved a liability for such thing and consequently for its master. But this theory is repugnant to our modern law. If article 1386 of the Civil Code imposes a responsibility on the owner of a building, the reason is that the ruin of the building supposes an antecedent fault of the owner, such as defective construction. But what is the position with regard to a vessel? Can she be liable as a vessel? And how can the owner be a fault when he has had nothing to do with the selection of a pilot who has been forced upon him and whom he does not know? The principles are therefore opposed to the thesis of liability.

At any rate, are there practical necessities which demand the solution adopted by the almost unanimous reports?

Let us consider the reasons adduced by the National German Committee. I see three.

1st. There are cases where the owner of a vessel is responsible for faults committed by agents whom he himself has not selected. Say a Captain dies on a voyage; the Consul sees that his placed is filled. The owner is responsible for the faults of this new Captain the choice of whom he was in ignorance of. This argument is fallacious. Supposing a vessel is in want of a Captain. In the case in point it is of course the Consul who proceeds to make his selection. The Consul acts as representative of the owner. It is his function to select the Captain for the latter.

2nd. In many cases there is a fault common to the crew and the pilot. The French wording, as we have said at the outset, presumes the pilot alone to be at fault.

3rd. It is unjust to decide that the pilot alone is **[26]** responsible for the collision. This, it is said, renders all recourse illusory.

Is not the injustice greater if the responsibility is thrown upon the shipowner, when the collision is not caused by the Captain, his servant?

I will add that the French Association is quite willing to agree to the resolution to be voted this session by the International Maritime Committee.

M. Franck (Belgium). According to French and Belgian law the pilot is simply an adviser whose counsel the Captain adopts or rejects on this responsibility.

The corollary of this juridical view is the responsibility of the owner, since the Captain had only to follow such counsels as are sound ones.

It is true that *de facto* the pilot alone is generally in command. Indeed it is not to be conceived that there are practically two commanders on the same bridge.

But does this tend to show that the owner of the vessel ought not to be responsible for the pilot's faults? No, and for two reasons. Firstly because if the shipowners freely choose their pilots they would not find better than those offered them by the administration. There is even reason to believe that they would not find as good. The compulsory pilotage system therefore does not increase the risks of collision incurred by shipowners. Consequently why should it reduce their responsibility?

The second reason is that whatever is taken away from this responsibility falls upon innocent third parties, damaged by the collision. Now I do not hesitate between the shipowner employing the pilot in his interest, and such innocent persons suffering by the pilot's fault.

M. C.Ferd. Laeisz (Germany). If you take the liability away from the shipowner, you throw it on the pilot. Now, however able a pilot may be he cannot exercise his **[27]** profession without committing faults. He is therefore exposed to a continuous threat of being ruined. For this reason exemption of liability in case of compulsory pilotage has had to be abolished at Hamburg. Pilots concealed their modest funds so that the injured third party had no regress against anyone.

It is not unjust to declare the pilot irresponsible in the case of compulsory pilotage. The thesis of the French Association on the contrary upholds an injustice in rendering it absolutely hopeless for the vessel collided with to recover damages.

M. Autran (France). According to the principles of Civil law, in order to show that the shipowner is responsible it is necessary that there should be a contract of employment between him and the pilot. But the compulsory pilot is not in the employ of the owner.

From another point of view, there are few shipowners who are not insured. Therefore in the long run the underwriter would be the party who pays. Consequently there is no occasion to depart from the principles.

M. Picard (Belgium). Good reasons may be advanced in support of each of the proposed systems.

In the solution which they have adopted, the Belgians have allowed themselves to be guided by practical considerations. Very often, it is in fact difficult to decide whether the Captain or the Pilot has committed the fault causing a collision. It is not always the pilot, who is in sole command. The Captain is preserving his authority on board. He would undoubtedly be at fault if he allowed an evidently false movement to be executed. Now, there may be endless litigation about this. Let us therefore declare the owner responsible. M. Autran appeals to the principles of civil law. They have nothing to do with the matter. We are here to find practical solutions and **[28]** any rule which has the effect of preventing litigation is a salutary rule.

M. Platou (Norway). I cannot agree that the system recommended by our German and English friends is based upon the principles ascribed to it by its adversaries.

If the shipowner must be declared responsible for the pilot, it is not because he has chosen him. The motive is different. When a man undertakes a task which he cannot execute entirely by himself and which renders it necessary for him to call on others for assistance, it is right that he should bear the consequences of the faults of those whom he puts in his place to carry out his undertaking. The shipowner who sends his vessel to a port is aware that he will have to avail himself of the services of a pilot. He thereby takes upon himself in anticipation the responsibility for the faults of the latter.

M. Carver (England). The question is a delicate one. No one doubts it. And it appears to me eminently desirable that our French colleagues should adopt if possible the wish that the majority of the meeting is disposed to endorse. Allow me to examine the question submitted to us from the dual point of view of justice and practical utility.

Does justice demand that the shipowner should not be liable for the errors of the pilot? If I have well understood, this contention has been put forward on the ground that the shipowner has not chosen the pilot, the author of the damage. It is true that he did not choose him, but why? Because it was impossible for him to do so. To ensure the pilotage service, the pilot must necessarily be appointed by the port authorities. And I would like to know if the shipowner is to be absolved from all risk, because it

has been necessary for someone else to make **[29]** the appointment, at the most dangerous moment of the voyage.

The shipowner being the adventurer why would you relieve him of the risk of entering port and leave the damage to fall upon innocent parties? Is not the pilot intended by the Governments organising the pilot service to give the shipowner the benefit of the assistance of a man acquainted with the approaches to the port? A pilotage system is organised by the State or appointed pilotage authority, for the purpose of lessening the risk of entering such port, but not to remove the shipowner's responsibility. The shipowner is advantaged by that, and though the pilot may at times fail in skill or care, that possibility would also exist if the matter were left to the master and crew.

Considerations of policy on which I lay much stress point the same way. Under the English system the sense of responsibility of the master is lessened; he is apt in how owner's interest to leave matters in the hands of the pilot when he ought to interfere. This is a very strong reason in favour of the view advocated by all countries except France.

M. Loder (Holland). Allow me to say a word in the name of the minority of the Dutch delegates. If article 5 of the draft was only voted by a narrow majority by the French Association, the Dutch Commission only adopted the contrary system by a small majority.

We are asked to pass a vote departing from common law. Can maritime law traverse common law? Yes, it appears to me that it can if there is public utility in so doing, but our adversaries fail to demonstrate it; therefore let us adhere to common law on the point.

M. Schmidt (Germany). In the name of the German Underwriters, I beg the Congress to set aside the liability **[30]** of the pilot. It is never admitted by the Tribunals except with difficulty. Then why open the door to long and useless lawsuits?

M. Sieveking (Germany). We must speak from experience. Has the present rule of law in France, Belgium, and other countries, given rise to complaints? The logic on which it is founded may be open to doubt, but what does it matter? There are no complaints in practice; therefore the rule of law is good. Is such the case with regard to the other solution? No; the laws of those countries which uphold the responsibility of the pilot in case of compulsory pilotage have given rise to the bitterest complaints.

Moreover it is always difficult to decide when a pilot is compulsory and when he must be considered as being the delegate of the owner.

Finally there are the interests of the sufferers by the collision. These reasons appear to me to be decisive in favour of the solution that the shipowner is liable.

M. Rahusen (Holland). Logic is on the side of the French solution. People are only responsible for the men they select.

But as the Germans and the English have decided to abandon the rule hitherto followed by them, it is necessary to adopt the solution they recommend in order to fall into line with international requirements.

The President. The French have no trouble with the rule they desire to throw over. On the contrary the Germans and the English complain of their legislation on the subject and their reports propose a change. Let us therefore adopt the solution given in these latter, which is likewise that of the Dutch, Norwegians and Belgians.

The discussion appears to me to be exhausted. I therefore put to the vote the resolution in the following wording.

[31]

The presence on board of a compulsory pilot has no effect upon liability in case of collision.

The principle is voted unanimously by the German, English, Belgian and Norwegian delegates, and by 3 votes to 2 by the Dutch delegates. It is rejected by 5 votes to 3 by the French.

Resolutions passed at the Antwerp Conference

[3]

4. - Compulsory pilotage

Compulsory pilotage ought not to affect the owner's liability. (This resolution was made necessary by the laws of England and Germany).

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902
Meeting of 25 September

[57]

Article VI

The fact that the collision has been caused by the fault of a pilot whose employment is compulsory presents no obstacle to the liability of the ships established by the provisions of the present treaty.

Carried.

La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire, ne fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle est établie par les dispositions du présent traité.

Voté.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 25 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905

[19]

Belgian Government Draft

Art. 6 - La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire ne fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle est établie par les dispositions de la présente Convention.

[11]

Après quelques observations, à la demande de M. le Président (Beernaert), M. Louis Franck expose l'économie des avant-projets soumis aux délibérations de la Conférence et les principes dont leurs auteurs se sont inspirés.

. . . . . .

[12]

A l'article 6, il a fallu examiner le cas où l'abordage a été amené par la faute d'un pilote.

Dans certains pays, on considère le pilote comme un conseiller; dans d'autres on le regarde comme un véritable préposé de l'administration et on dégage le navire de toute responsabilité, en cas d'abordage occasionné par sa faute. Les représentants de ces derniers pays, notamment les représentants de l'Allemagne et de l'Angleterre, ont reconnu que le système qu'ils suivaient est mauvais, parce qu'il entraîne comme conséquence l'obligation pour le navire abordé de s'attaquer non plus à un armateur solvable, mais au pilote qui n'a que peu de ressources. De plus ce système sacrifie à un principe de logique absolue un intérêt pratique considérable. Il faut, en matière d'abordage maritime, pour la sécurité même de la navigation, une responsabilité dont le capitaine et l'armateur ne puissent jamais se décharger sur autrui.

Second sitting, 24 February 1905

[27]

M. Sadowsky, Délégué de la Russie, expose les différences qui existent dans diverses législations en ce qui concerne le caractère du pilote au point de vue juridique et la responsabilité qui résulte des fautes commises par lui.

Dans certaines législations, le pilote n'est considéré que comme un conseiller. Le capitaine demeure investi de la direction du bâtiment. La responsabilité du propriétaire du navire, à raison de fautes commises par le pilote, reste entière, alors même que l'emploi du pilote est obligatoire.

Dans la législation d'autres pays, et c'est notamment le cas en Allemagne, en Russie, au Portugal, en Espagne et en Grande-Bretagne, la responsabilité du propriétaire n'existe plus lorsque l'emploi du pilote est obligatoire.

Le texte proposé implique l'adoption du premier système; et on se demande, dès lors, comment on pourrait affirmer que l'abordage a été occasionné par la faute du

pilote quand c'est le capitaine qui dirige le navire malgré la présence, même obligatoire, du pilote à bord. Le pilote peut être coupable quand il échoue le bâtiment, mais c'est au capitaine qu'incombe la responsabilité de l'abordage.

En Russie, les pilotes sont groupés en sociétés qui ont des capitaux considérables et qui sont responsables, à l'égard des propriétaires de navires, des fautes qu'ils commettent.

L'honorable Délégué présume que la disposition proposée se borne à accorder aux tiers un droit de recours à l'égard du propriétaire du navire, mais qu'il n'empêche nullement le propriétaire déclaré civilement **[28]** responsable de se retourner contre le pilote, et de lui demander réparation complète du dommage occasionné par sa faute.

M. le Président répond qu'il en est bien ainsi.

Meetings of the Sous Commission
Second sitting, 17 October 1905

[164]

M. le Président croit qu'il serait préférable de reprendre l'examen de cette question au moment de la discussion de l'article 4, et de passer à l'examen de l'article 5.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de cet article:

La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire ne fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle est établie par les dispositions de la présente Convention.

Ce texte a fait l'objet de l'amendement suivant, proposé par la Délégation française:

La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote obligatoire ne porte pas atteinte à l'obligation de réparer le dommage, édictée par la présente Convention.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, expose que cet amendement constitue une simple modification de rédaction tendant à rendre plus exactement l'idée que la responsabilité édictée par les articles précédents subsiste toute entière, alors même que la faute est imputable à un pilote obligatoire. De plus, la disposition du projet ne paraît pas complètement exacte au point de vue de la législation française. L'*emploi* d'un pilote n'est pas obligatoire en France. La seule obligation consiste à payer la taxe de pilotage.

S. Exc. M. Victor Concas, Délégué de l'Espagne, et **M. Loder**, Délégué des Pays-Bas, insistent également sur cette idée qu'il importe de préciser nettement que la responsabilité du navire demeure toujours entière, que la faute soit imputable à un pilote non obligatoire ou à un pilote obligatoire.

La Délégation des Pays-Bas propose, dans ce but, de rédiger l'article 5 de la manière suivante:

La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote, même si l'emploi d'un pilote était obligatoire, n'exempte pas le navire de la responsabilité telle qu'elle est établie par les dispositions de la présente Convention.

M. Ch. Le Jeune, Délégué de la Belgique, propose de dire: *La responsabilité dont il est fait mention dans les articles qui précèdent subsiste même dans le cas où l'abordage a été causé par la faute d'un pilote obligatoire.*

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, demande si l'on ne craint pas que l'adoption de cette règle n'entraîne en fait la suppression du pilote obligatoire, puisque la responsabilité des armateurs demeure entière alors même que la faute a été commise par un pilote obligatoire.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre de l'Espagne, croit qu'il n'en est rien. Malgré la responsabilité dont ils sont tenus, les propriétaires de navires ont intérêt à recourir aux services d'un pilote. L'emploi du pilote est une sécurité pour les armateurs, qui ont ainsi moins d'accidents à craindre.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond dans le même sens. Jamais, en Belgique, où la responsabilité du capitaine reste entière en cas de **[165]** faute commise par le pilote, on n'a songé à supprimer l'obligation du pilotage. Au contraire, en Allemagne, où le recours contre le propriétaire du navire n'existe pas lorsque l'abordage résulte d'une faute commise par le pilote obligatoire, on a trouvé tant d'inconvénients à cette règle qu'à Hambourg on a préféré supprimer l'obligation du pilotage, de manière à enlever au texte légal son champ d'application.

M. le Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, déclare que son Gouvernement se rallie à la disposition de l'article 5.

M. le Président constate que l'assemblée est d'accord quant au fond. Il ne reste à résoudre que la question de rédaction de l'article 5; ce soin pourrait être laissé au comité de rédaction.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre de l'Espagne, donne lecture de l'amendement suivant, déposé par la Délégation espagnole:

Ajouter un article 5*bis* portant:

La responsabilité des navires consignée dans les trois articles précédents ne préjudiciera ni à l'action civile de l'armateur contre l'auteur du dommage ni aux responsabilités pénales s'il y a lieu.

La Délégation espagnole pense, en effet, qu'il importe de bien préciser que la détermination de la responsabilité des propriétaires de navires entre eux, telle qu'elle est établie par les dispositions de la convention ne porte aucune atteinte au droit de l'armateur d'intenter une action civile en réparation du préjudice causé à l'auteur responsable.

M. le Professeur Berlingieri, Délégué de l'Italie, croit que l'insertion d'une disposition spéciale à cet égard dans la convention est superflue. L'article 9 du projet lui semble ne pas pouvoir laisser de doute au sujet de la question soulevée par la Délégation espagnole.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre de l'Espagne, demande si l'article 9 a bien la portée que lui attribue M. Berlingieri. Cet article ne vise-t-il pas exclusivement le cas de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires?

M. le Professeur Berlingieri, Délégué de l'Italie, croit que cet article maintient également la possibilité pour l'armateur d'introduire une action en responsabilité contre l'auteur de la faute.

M. le Président constate que l'assemblée est d'accord au sujet de cette interprétation. Celle-ci donnant satisfaction à M. le Ministre d'Espagne, il suffirait d'en faire mention aux procès-verbaux.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre de l'Espagne, déclare ne pas insister, dans ces conditions, au sujet de l'adoption de l'amendement proposé par la Délégation espagnole.

Sixth sitting, 19 October 1905

[225]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne successivement lecture des articles 5 et 6:

Art. 5 - La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 6 - L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Ces articles sont adoptés sans discussion.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[118]

Texte proposé:

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

La rédaction nouvelle ne modifie point le principe adopté dans la première session. Actuellement, certaines législations considèrent le pilote comme le conseil du capitaine; la responsabilité de celui-ci reste donc entière, quand même le pilote est obligatoire.

D'autres ne rendent obligatoire que le payement des droits de navigation.

D'autres, enfin, considèrent que la présence d'un pilote obligatoire exonère l'armement de la responsabilité de l'abordage.

Cette dernière solution a été vivement combattue dans les pays mêmes où elle est encore suivie et aucune opposition à sa suppression n'a été manifestée à la Conférence.

Il va de soi - comme le texte nouveau le marque d'ailleurs - que la règle qui s'applique au pilote obligatoire s'étend *a fortiori* au pilote libre. Naturellement aussi, l'article 5 n'entend modifier en rien le droit des Etats contractants de rendre le pilotage obligatoire ou de régler de quelque autre manière l'accès de leurs eaux territoriales.

Conference Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

M. le Président donne lecture de l'article 5, conçu comme suit:

Art. 5. - La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Le Gouvernement portugais, qui a formulé des observations à ce sujet, estime que la rigueur de l'article 5 du projet de convention serait équitablement tempérée par l'adoption du principe suivant, faisant l'objet de l'article 672 du code portugais:

Dans chaque cas où la responsabilité retombe sur le capitaine, si le navire, au moment de l'abordage et conformément aux règlements, est sous la direction du pilote du port ou pratique de la côte, le capitaine a le droit d'être indemnisé par le pilote ou la corporation respective, s'il y en a.

M. le Président fait observer que l'article 5 ne s'oppose nullement au droit de recours contre le pilote, droit qui demeure entier.

M. de Oliveira Soares, Chargé d'Affaires du Portugal, demande s'il ne conviendrait pas d'énoncer formellement cette interprétation dans la convention.

M. le Président répond que puisqu'il n'existe aucune controverse au sujet du principe, la question de savoir s'il convient de compléter le texte de l'article 5 lui semble rentrer dans les attributions de la Commission.

Il donne ensuite lecture de l'amendement proposé par la Délégation du Portugal, en ce qui concerne l'article 5. Cet amendement réserve au capitaine le droit éventuel de se faire indemniser par le pilote se trouvant à bord ou par la corporation de pilotage.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, fait observer que l'article 5 de la convention ne doit nullement être interprété en ce sens qu'il supprimerait le recours contre le pilote dans les pays dont la législation prévoit la possibilité de ce recours. Il suffirait, semble-t-il, mentionner au procès-verbal de la séance l'accord de la Commission sur ce point.

M. de Oliveira Soares, Chargé d'affaires du Portugal, répond qu'il en référera à son Gouvernement.

Aucune autre observation n'étant présentée à ce sujet, **M. le Président** fait donner acte de l'interprétation que la Commission est d'accord pour donner à l'article 5.

Meetings of the Sous-Commission
Third sitting, 2 October 1909

[119]

En ce qui concerne l'article 5, **M. le Président** déclare, à la demande de **M. de Oliveira Soares**, Chargé d'affaires du Portugal, qu'il sera actée au procès-verbal que la Commission est d'accord pour reconnaître que cet article n'exclut pas la faculté du recours contre le pilote ou la corporation de pilotage, dans les pays qui, comme le Portugal, admettent ce recours.

ARTICLE 6	**ARTICLE 6** *(Translation)*
L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale. Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.	**The right of action for the recovery of damages resulting from a collision is not conditional upon the entering of a protest or the fulfilment of any other special formality. All legal presumptions of fault in regard to liability for collision are abolished.**

Comité Maritime International
Antwerp Conference, 1898
Bulletin No. 4
Meeting of 30 September 1898

[50]

Question 8

Should a protest or some other preliminary formality be a condition of bringing an action for collision?

The President. The replies are unanimously in the negative. A negative solution is therefore admitted without any dissentients.

Resolutions passed at the Antwerp Conference

8. - Formalities

Actions for damage by collision are not to be subject to the necessity of a protest or any other preliminary formality (This resolution was rendered necessary amongst others by the laws of Belgium, Italy, Portugal, Spain).

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902

[58]

Article VIII

Every regulation making an action for collision subject to noting a protest or to special formalities is annulled.

Carried. *Est abrogée toute disposition subordonnant l'action pour l'abordage à un protêt ou à des formalités spéciales.*

Voté

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 25 October 1905
First sitting, 21 February 1905

[19]

Belgian Government Draft

Art. 8 - Il est entendu que l'action pour l'abordage ne doit pas être subordonnée à un protêt ou à des formalités spéciales.

[11]

Après quelques observations, et à la demande de M. le Président (Beernaert), M. Louis Franck expose l'économie des avant-projets soumis aux délibérations de la Conférence et les principes dont leurs auteurs se sont inspirés.

. . . . . .

[12]

A l'article 8, on s'est occupé de la question de savoir si l'action pour abordage doit être subordonnée à un protêt ou à des formalités spéciales. Le comité a résolu négativement la question. Il a estimé qu'il n'y avait pas lieu de déroger au droit commun et qu'il suffisait de fixer le délai de la prescription.

[14]

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre de l'Espagne, demande si la disposition de l'article 8 de l'avant-projet de convention, qui supprime la nécessité d'un protêt ou de toutes autres formalités spéciales en cas d'abordage, n'est pas de nature à nuire aux armateurs en permettant aux victimes d'un abordage de réclamer des indemnités dont il serait difficile de vérifier ultérieurement l'étendue réelle. La loi espagnole prescrit des mesures de ce genre et on les considère comme utiles parce qu'elles ont comme conséquence la détermination immédiate et précise du dommage subi.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond qu'à son avis, il n'y a aucun danger à supprimer l'obligation de l'accomplissement de ces formalités. Le demandeur a toujours la charge de la preuve. S'il n'établit pas le montant réel du préjudice qu'il a subi, il ne peut obtenir l'indemnité qu'il réclame. Au contraire, le système qui subordonne la recevabilité de l'action à un protêt ou à des formalités rigoureuses à accomplir dans un délai très court aboutit à des conséquences iniques. Dans bien des cas, il est impossible ou il est tout au moins difficile d'accomplir ces formalités sans lesquelles l'action est perdue. Le dommage causé ne donne, dès lors, lieu à aucune réparation.

De plus, si l'on consulte les différentes législations maritimes, on **[15]** constate que l'Allemagne, l'Angleterre, la France et les Etats scandinaves ne subordonnent la recevabilité de l'action à l'observation d'aucune formalité obligatoire. L'Italie prescrit, il est vrai, l'observation de certaines règles, mais les délais accordés sont plus longs que ceux qui sont établis par les législation belge et espagnole et les formalités sont également moins rigoureuses.

Dans les pays où la nécessité d'un protêt n'existe pas, on n'a eu à constater les abus que l'on craint.

Meetings of the Sous Commission
Second sitting, 17 October 1905

[165]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'article 6 du projet conçu comme suit:

L'action en réparation des dommages subis par suite d'abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

[166]

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre de l'Espagne, déclare que la Délégation espagnole, qui avait formulé au sujet de ce texte certaines objections, au cours de la session de février dernier, n'insiste plus et que, sans engager toutefois son Gouvernement, elle se rallie à la disposition proposée.

M. le Président remercie S. Exc. M. le Ministre de l'Espagne de sa déclaration qui sera consignée au procès-verbal.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, pense que son Gouvernement n'aurait aucune objection à présenter au sujet de cette disposition.

M. le Président, constatant l'adhésion unanime de l'assemblée, déclare l'article 6 provisoirement admis.

Sixth sitting, 19 October 1905

[225]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne successivement lecture des articles 5 et 6:

Art. 5 - La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 6 - L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Ces articles sont adoptés sans discussion.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[118]

Article 6

Texte proposé:

L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Cette disposition aura l'avantage de faire disparaître un grand nombre de formalités rigoureuses imposées actuellement par les législations de nombreux pays, variant de l'un à l'autre et pouvant être, dans la pratique, la source de profondes injustices. Aucune modification n'a été proposée au texte; il subsiste donc tel qu'il avait été proposé par la Conférence dans sa première session.

Conference Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[84]

Il donne ensuite lecture de l'article 6:

Art. 6. - L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Cette disposition, ne soulevant aucune observation, est adoptée.

Meetings of the Sous-Commission
Third sitting, 2 October 1909

[219]

L'article 6 a été complété par un alinéa supprimant les présomptions légales de faute en matière d'abordage. Il est ainsi conçu:

L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute ou de responsabilité.

Cet article est adopté.

Seventh Plenary Session, 4 October 1909
Report of M. Louis Franck

[131]

L'article 6 est ainsi formulé:

Art. 6. - L'action en réparation de dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

L'alinéa final est nouveau.

Dans diverses législations, il existe en matière d'abordage des présomptions légales de faute. C'est ainsi que dans la législation britannique, l'inobservation des règlements de navigation crée à l'égard du bâtiment qui a contrevenu à ces prescriptions une présomption légale de faute en cas d'abordage, alors même qu'aucune relation de cause à effet ne serait établie entre la violation des dispositions réglementaires et le fait de l'abordage. Pour écarter l'effet de cette présomption, le propriétaire se trouve dans l'obligation de prouver qu'il est impossible que la contravention de son capitaine ait contribué d'une manière quelconque à l'abordage et il est à peine besoin de faire remarquer que cette preuve est fort difficile à fournir.

Il suit de là que la solution du litige peut être mécanique et peu équitable, car la présomption ainsi établie pour assurer l'observation des règlements pèse sur une personne innocente, le propriétaire de navire.

Parfois aussi, la loi érige en présomption légale de faute le fait pour un navire de n'avoir pas prêté assistance après un abordage, ou encore si, au cours d'une collision, un bâtiment a sombré, elle présume que l'autre navire est en faute.

L'alinéa 2 a pour but de faire disparaître toutes ces présomptions légales. Il n'y aura désormais de fautes en matière d'abordage que celles qui auront été dûment prouvées et qui auront contribué à amener la collision. Mais le nouveau texte ne va pas plus loin que la suppression des présomption légales; il ne touche pas aux règles relatives à la preuve, ni aux présomptions de fait qui peuvent servir à déterminer la conviction du juge. Il laisse, par exemple, subsister les règles de jurisprudence, selon lesquelles est en faute le bâtiment, maître de ses mouvements, qui, dans des circonstances normales de vent, de temps, de mer, aborde un navire à l'ancre muni de tous les feux réglementaires, ou le vapeur qui entre en collision avec un navire à voiles portant ses feux. On est là dans le domaine des présomptions de fait. Le texte n'y touche pas.

A *fortiori*, il ne modifie en rien les présomptions de droit civil, notamment les présomptions de survie en cas de décès survenus dans un même sinistre.

Ce que fait disparaître l'article, ce sont toutes les règles qui ont pour effet de lier le juge, **[132]** c'est tout ce qui dans le droit relatif à la collision n'est pas de justice naturelle et ne permet pas au tribunal de fixer les responsabilités en entière équité.

Les Délégués des Etats-Unis ont fait observer à propos de cette disposition qu'à l'encontre de ce qui est admis dans le droit continental, la distinction entre les présomptions légales et les présomptions de fait n'existe pas de manière absolument précise dans la législation américaine. Rien n'empêche, semble-t-il, pour éviter toute controverse au sujet de l'application de la convention aux Etats-Unis, que les Plénipotentiaires américains, au moment des signatures, déterminent dans un protocole les présomptions qui, à leur avis, doivent être considérées comme constituant des présomptions légales et celles qui ne sont que des présomptions de fait. C'est avec ce sens qu'ils adhéreraient à la convention; celle-ci ne peut avoir la prétention d'imposer un nouveau système de preuve aux diverses nations.

M. Walter C. Noyes, Délégué des Etats-Unis d'Amérique, déclare se rallier à cette solution.

ARTICLE 7

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.
Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.
Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.
Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

ARTICLE 7
(Translation)

Actions for the recovery of damages are barred after an interval of two years from the date of the casualty.
The period within which an action must be instituted for enforcing the right to obtain contribution permitted by paragraph 3 of Article 4 is one year from the date of payment.
The grounds upon which the said periods of limitation may be suspended or interrupted are determined by the law of the court where the case is tried.
The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said periods shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the defendant vessel in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

Comité Maritime International
Antwerp Conference, 1898
Bulletin No. 4
Meeting of 30 September 1898

[50]

Question 9

What is the limit of time within which a collision claim must be brought?

The President. The majority of the committees are in favour of a limit of two years.

M. Carver (England). The English report, following the rule of our Admiralty Court, recommends that no limit be fixed, but that the claim must be brought with due diligence leaving the appreciation of that to the court. This seems to my mind the better principle. If a limited time is fixed, the ship can be held out of any particular jurisdiction until that has elapsed.

M. Franck (Belgium). The English rule is not favourable to English shipowners.

The English owner may be sued at any time without being able to urge that no action lies against him, provided due diligence has been exercised by the owner of the vessel collided with. On the other **[51]** hand the French owner cannot be sued after the expiration of the time limit which is one year.

This consideration should make our English friends reflect. Their rule is especially unfavourable to themselves.

I may add that as a general rule it is desirable that actions of this kind should be commenced without delay.

M. T.M.C. Asser (Holland). I hope that our English friends will adopt the time limit of two years. As regards our German colleagues they are in error in touching upon the question of the suspension of limitation in their reply. It is for each legislation to determine the cause of the bar or suspension of the limitation.

M. Carver (England). I suggest that the proposed limit of two years may be accepted, but that the condition of using due diligence in bringing the action should also be preserved.

M. Martin (Germany). I will not insist further upon the German wording in presence of M. Asser's remarks.

M. Douglas Owen (England). I am willing to accept the two years' limitation but ought there not be some right for the court to extend it? I put the case of a collision occurring in the dark, in which the suffering ship only finds out who did the damage after more than two years have elapsed. In such a case, I suggest that the court should have power to extend the limit if it thinks fit.

M. Franck (Belgium). I move that the Congress decides that in principle the time limit shall be two years. The Committee would reserve for a future session the question of the bar and suspension of the limitation and also the discussion of the propositions put forward by M. Carver and M. Douglas Owen.

The limitation of two years is adopted unanimously. The vote of the Congress is adjourned upon the exceptions to be made to the principle.

Resolutions passed at the Antwerp Conference

[4]

9. - Prescription

In principle, two years should be the delay for prescription of the action for damage by collision (This resolution was rendered necessary amongst others by the law of England).

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902
Meeting of 25 September

[59]

Article IX

The right to bring a collision action is barred by the lapse of two years from the time of the occurrence. The special laws of the country determine the causes for which this prescription is interrupted.

Action brought by the captain, even on account of his owner alone, suspends the prescription for the benefit of all parties interested in right of the ship which he commands.

L'action du chef d'abordage se prescrit par deux ans à partir de l'événement. Les lois particulières déterminent les causes d'interruption de cette prescription.

Le recours exercé par le capitaine pour compte de son armement suspend la prescription au profit de toutes les parties intéressées du chef du navire qu'il commande.

M. Carver. The second paragraph of Article 9 is not very intelligible to us.

Dr. Sieveking (President). Why not?

M. Carver. What is the meaning of the words *les parties intéressées du chef du navire*? Does that include the cargo?

Dr. Sieveking (President). The meaning is: the cargo profits as far as the right of action is concerned, of the judicial steps taken by the master on behalf of his owner to prevent that the action should be lost by the lapse of time. That is the meaning.

M. Carver. Does that include the cargo?

The President. Yes, every interest in the ship.

M. Carver. Then the translation of it is not intelligible.

Sir Walter Phillimore. The translation of it must be amended.

The President. It translates *all parties* erroneously. That may be referred to the Bureau for consideration.

L'Article 9 est adopté.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 25 October 1905
First session, February 1905
First sitting, 21 February 1905

[19]

Belgian Government Draft

Art. 9 - L'action du chef d'abordage se prescrit par deux ans à partir de l'événement. Les lois nationales déterminent les causes d'interruption de cette prescription.

Le recours exercé par le capitaine pour compte de son armement suspend la prescription au profit de toutes les parties intéressées du chef du navire qu'il commande.

[11]

Après quelques observations, et à la demande de M. le Président (Beernaert), M. Louis Franck expose l'économie des avant-projets soumis aux délibérations de la Conférence et les principes dont leurs auteurs se sont inspirés.

. . . . . .

[13]

L'article 9 fixe ce délai a deux ans. Ce terme constitue la moyenne des délais admis par les diverses législations.

Second sitting, 24 February 1905
Draft of the Sous Commission

[28]

Art. 7. - L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement.

Les lois nationales déterminent les causes qui interrompent ou suspendent la prescription.

M. Delbeke, Délégué de la Belgique, demande s'il ne conviendrait pas de compléter le deuxième alinéa en disant que les lois nationales doivent également régler les délais et l'effet de l'interruption et de la suspension de la prescription.

M. le Président propose, pour faire droit à cette observation qu'il juge fondée, de remplacer le deuxième alinéa par la disposition suivante:

Les lois nationales règlent ce qui concerne l'interruption et la suspension de la prescription.

L'article 7, ainsi amendé, est adopté.

Meetings of the Sous-Commission
Second sitting, 17 October 1905

[166]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'article 7:

L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement.

Les lois nationales règlent ce qui concerne l'interruption et la suspension de la prescription.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, au nom de la Délégation française, propose de rédiger cet article de la manière suivante:

L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement.

Cette prescription n'est sujette à aucune suspension. Elle n'est interrompue que par l'introduction d'une action en justice ou la reconnaissance de l'obligation.

En se bornant à dire que les lois nationales règlent ce qui concerne l'interruption et la suspension de la prescription, le texte du projet ne paraît pas suffisamment précis.

En effet, en cas d'abordage, il peut y avoir conflit entre diverses lois. La loi nationale du défendeur et même la loi nationale du tribunal saisi, si l'action est introduite devant la juridiction d'un pays tiers. Il importerait donc d'indiquer quelle est la loi nationale à laquelle on se réfère.

La Délégation française a jugé plus simple de régler dans la convention elle-même la question de l'interruption et de la suspension de la prescription, en supprimant les causes de suspension et en déterminant les causes d'interruption.

M. le Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, croit qu'il serait difficile de se rallier à la rédaction proposée par la Délégation française.

Les causes de suspension et d'interruption de la prescription ne sont pas spéciales aux actions en matière d'abordage. Elles sont réglées par les principes généraux du droit et il semble difficile d'admettre qu'une convention se rapportant à une matière spéciale puisse y porter atteinte. En fait, il pense, d'ailleurs, que les causes d'interruption déterminées par l'amendement de la Délégation française sont trop limitées. Il juge préférable de laisser toutes ces questions à l'appréciation du tribunal saisi.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, fait observer que l'article 7 est fort important. Il intéresse tout à la fois les propriétaires de navires et les propriétaires de la cargaison. Il signale que la législation **[167]** anglaise ne contient aucune disposition soumettant les actions du chef d'abordage à une prescription quelconque. La seule restriction à l'exercice de ces actions résulte du pouvoir d'appréciation du juge qui rejettera l'action s'il estime que son introduction n'est pas équitable.

Il pense, avec M. Lyon-Caen, que l'article 7 du projet n'est pas suffisamment précis puisqu'il ne détermine pas quelle est la loi nationale applicable. Mais, d'autre part, il croit que si l'on devait se rallier à une disposition déterminant les causes de suspension ou d'interruption, il serait nécessaire, au point de vue de la législation britannique, d'insérer dans le texte une disposition stipulant que la prescription est suspendue tant que la partie lésée n'a pu exercer devant ses tribunaux nationaux ses droits contre le navire.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, propose de rédiger comme suit l'alinéa 2 de l'article 7:

La loi du tribunal saisi règle ce qui concerne l'interruption et la suspension de la prescription.

Les questions relatives à la suspension et à l'interruption de la prescription sont fort délicates. Elles touchent aux principes généraux du droit. Dans ces conditions, il paraît plus simple de laisser le soin de régler ces questions à la loi du tribunal saisi. C'est cette loi qui était visée dans le texte ancien; mais il vaut mieux préciser en disant expressément qu'on se réfère à la *lex fori*.

Ce texte donne, de plus, satisfaction au Délégué de la Grande-Bretagne, puisqu'il permettra au juge anglais de décider conformément à son droit national que des conditions de fait peuvent constituer des causes de suspension de la prescription.

Actuellement, d'ailleurs, l'application de la *lex fori* est déjà admise, pour ce cas, en droit international. La disposition proposée la consacre explicitement.

M. Beernaert, Délégué de la Belgique, appuie la proposition de M. Franck. Celle-ci a déjà le grand avantage de résoudre un conflit de loi.

M. le Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, est d'accord sur ce point avec la Délégation belge, mais il fait observer qu'il est bien entendu que la disposition ne serait applicable que pour autant qu'il s'agisse de ressortissants d'Etats contractants.

M. le Professeur Berlingieri, Délégué de l'Italie, demande s'il n'est pas plus équitable de laisser régler ces questions par la loi du demandeur. On supprime ainsi le choix que peut avoir celui-ci de porter l'action devant diverses juridictions compétentes qu'il lui appartient de saisir.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, croit que cette solution est impossible. Dans la même affaire, il peut y avoir plusieurs demandeurs. Le tribunal devrait ainsi appliquer plusieurs loi au même litige.

M. le Professeur Berlingieri, Délégué de l'Italie, fait remarquer qu'au sujet de la même affaire, différents tribunaux peuvent de même être saisis.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, le reconnaît, mais répond **[168]** que tout au moins chaque tribunal saisi n'aura à faire application que d'une seule loi.

M. Waddington, Chargé d'affaires du Chili, demande pourquoi l'on ne déterminerait pas quel est le tribunal qui pourra être saisi.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond que cette matière est étrangère à l'objet des conventions dont la Conférence est saisie. Les questions de compétence ne sont pas résolues par ces conventions. Elles devront faire l'objet d'accords spéciaux.

L'article 7 doit se borner à régler la loi applicable du point de vue de la prescription, sans modifier les principes de compétence qui restent entiers.

M. Beernaert, Délégué de la Belgique, fait observer qu'il serait, en effet, fort dangereux de toucher en ce moment aux règles de compétence, qui doivent faire l'objet d'études spéciales.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre de l'Espagne, désirerait savoir si les Délégations française et britannique seraient disposées à se rallier à l'amendement proposé par M. Franck.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, répond que la Délégation française adhère à cette proposition, mais qu'elle ne le fait pas sans une certaine hésitation et sans formuler des réserves. En effet, en matière d'abordage, plusieurs tribunaux peuvent être saisis. Dès lors, les causes d'interruption et de suspension peuvent être différentes dans la même affaire et on laisse au demandeur la liberté de saisir le tribunal dont la loi lui semble la plus favorable à ce point de vue, pour l'exercice de son action.

Il se demande même si, à raison des liens étroits existant entre la matière de la prescription et celle de la compétence, il n'est pas préférable de supprimer complètement l'article 7.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, pense que le mal résultant de cette suppression serait considérable. L'article 7 établit le principe de la prescription de l'action d'abordage. C'est là un point important et un grand progrès car, sous le régime actuel, cette action, dans certains Etats, perdure presque indéfiniment.

En fait, d'ailleurs, dans l'immense majorité des affaires, un seul tribunal est saisi. Si, théoriquement, le demandeur peut saisir parfois de cette action des juridictions de divers Etats, pratiquement il ne peut guère user de ce droit, à raison de la difficulté qu'il a à introduire son action et à en faire la preuve ailleurs que devant le tribunal où l'armement lésé porte son action. En réalité, on ne choisit guère la juridiction; celle-ci est en fait imposée par les circonstances.

M. Ch. Le Jeune, Délégué de la Belgique, émet la même opinion.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, déclare que s'il est bien entendu qu'avec le texte proposé par M. Franck, le juge anglais demeurera libre de déclarer que l'action n'est pas suspendue ou prescrite, suivant les règles actuellement admises en cette matière dans le Royaume-Uni, il ne voit pas d'inconvénient à s'y rallier.

[169]

M. Emilio Ferrer y Picabia, Chargé d'affaires de la République de Cuba, demande si dans ces conditions, le Délégué britannique se rallie également au premier alinéa de l'article 7 qui établit le principe de la prescription de deux ans, prescription qui, actuellement, d'après ce que vient de dire M. le Délégué de la Grande-Bretagne, n'existe pas en Angleterre.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, répond que, comme Délégué britannique et sans engager en rien son Gouvernement, il est disposé à admettre le principe de la prescription de deux ans, s'il est entendu que le juge restera libre de considérer l'action comme non prescrite parce que la partie lésée n'a pas eu, en fait, l'occasion d'exercer son action et de saisir le navire dans le délai de deux ans.

M. le Président propose de réserver l'article 7. Le comité de rédaction pourrait arrêter une formule donnant satisfaction à tous.

M. Sukétada Ito, Délégué du Japon, fait observer que la Délégation japonaise a proposé un amendement réduisant à un an le délai de la prescription.

M. le Président répond que cet amendement pourra être utilement examiné lorsque l'assemblée reprendra l'examen de l'article 7.

Sixth sitting, 19 October 1905

[226]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'article 7:

L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, propose de remplacer l'article 7 du projet de convention sur l'abordage et l'article 11 du projet de convention sur le sauvetage par la disposition suivante:

L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement, à moins que le demandeur ne prouve que le navire défendeur n'ait pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

La rédaction indiquée par M. Louis Franck, et à laquelle il s'était rallié tout d'abord, donne lieu à certaines objections de la part de l'honorable Délégué de la Grande-Bretagne.

En effet, en Angleterre, il n'existe aucune prescription pour l'action dérivant d'un abordage. Semblable action peut être introduite indéfiniment sous la seule réserve que le juge, statuant d'après des considérations d'équité, a le droit de ne point permettre son exercice. Le texte proposé ne maintient pas, ainsi que la Commission l'avait pensé, cette faculté pour le juge. Il se borne à laisser la détermination des causes d'interruption et de suspension aux lois nationales. Semblable disposition serait sans effet dans le Royaume-Uni puisqu'il n'y existe pas de prescription.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, demande si, en présence des difficultés soulevées par la question de prescription, il ne serait pas préférable, ainsi que la proposition en a été faite antérieurement déjà, de supprimer du texte des conventions tout ce qui concerne la prescription. Les idées ne semblent pas fixées à cet égard d'une manière parfaite et la question ne paraît pas suffisamment mûre. La disposition proposée laisse les causes d'interruption et de suspension de la prescription sous l'empire des lois nationales.

En adoptant ce principe, la Conférence ne peut même pas savoir à quoi elle s'engage, puisque les lois nationales auxquelles on se réfère ne sont pas toutes connues et que, de plus, de nouveaux Etats peuvent toujours adhérer aux conventions.

L'amendement présenté par M. William Pickford ne remédie pas à l'inconvénient de laisser subsister une prescription presque indéfinie. Au contraire, il permet à tous les Etats contractants d'en réclamer l'application.

M. Loder, Délégué des Pays-Bas, déclare se rallier entièrement à la proposition de la Délégation française.

M. Ch. Le Jeune, Délégué de la Belgique, dit qu'il hésite à admettre cette proposition. Actuellement, aucune prescription n'existe en Angleterre en matière d'abordage. On y est exposé à voir des actions éternellement ouvertes. Il se demande si l'on n'a pas grand intérêt à adopter l'amendement de la Délégation britannique. Il y a là la base d'une transaction d'autant plus légitime que la Délégation britannique a adopté sur d'autres points des solutions non conformes à sa législation actuelle.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, insiste aussi dans le même **[227]** sens. En Angleterre, le maintien du droit de l'abordé crée un privilège maritime subsistant malgré tout changement de propriétaire. Dès lors, tout acheteur d'un navire quelconque est toujours exposé, si ce navire a été mêlé à une collision, même avant l'acquisition, à le voir saisir en Angleterre.

La Délégation britannique est disposée à admettre le principe de la prescription, mais comme il n'existe point en Angleterre de causes d'interruption ou de suspension, il paraît très légitime de lui en laisser l'équivalent.

M. le Professeur Berlingieri, Délégué de l'Italie, demande s'il est bien exact qu'en Angleterre il existe, du chef d'abordage, un privilège subsistant indéfiniment, alors même que le navire acheté par un tiers n'a pas été l'objet d'une saisie préalable.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, répond affirmativement. Il signale le cas d'un navire étranger qui fut saisi en Angleterre onze ans après la collision et qui cependant s'était, entre temps et à diverses reprises, rendu dans des ports anglais. Si l'amendement proposé par la Délégation britannique était adopté, une pareille situation deviendrait impossible. Il suffirait à l'acquéreur, pour avoir toute sécurité, de s'assurer que pendant la période de deux ans précédant l'acquisition le navire est entré dans les eaux anglaises et n'y a pas été saisi.

Actuellement, la seule exception à l'exercice d'une action d'abordage est celle qui résulte du pouvoir d'appréciation du juge, qui peut refuser d'autoriser l'ouverture de l'action à raison de la négligence commise par le demandeur en n'introduisant pas sa demande dans un délai raisonnable. Mais le fait de n'avoir pas formulé semblable demande dans un délai de deux ans, alors même que le bâtiment a visité à diverses reprises les ports britanniques, ne serait pas considéré comme une négligence entraînant le rejet de l'action.

M. Emilio Ferrer y Picabia, Chargé d'Affaires de la République de Cuba, demande si, au cas où on ne se déciderait pas à s'en référer sur ce point aux législations nationales, vu l'importance qu'il y aurait à voir accepter par l'Angleterre le principe de la prescription en cette matière, il ne conviendrait pas de chercher une rédaction qui, tout en accueillant la proposition de M. le Délégué de la Grande-Bretagne, ne paraîtrait pas introduire dans d'autres législations une nouveauté qui pourrait empêcher l'approbation de la convention par certains Parlements, surtout dans le pays à régime représentatif.

M. Henri Fromageot, Délégué de la France, demande si le texte proposé par la Délégation britannique devrait se substituer au texte arrêté par la Commission.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, ne le pense pas. Les deux textes devraient être combinés. On ajouterait à la disposition rédigée par la Commission un nouvel alinéa réservant à la Grande-Bretagne seule le droit de considérer comme cause de suspension le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, déclare que semblable réserve **[228]** serait difficilement admissible. Elle créerait en faveur d'un Etat déterminé un régime spécial, ce qui serait contraire au principe de réciprocité qui est l'essence des traités.

M. le Président propose de réserver cette matière et de passer à la discussion des articles suivants. Le comité de rédaction, qui doit se réunir à l'issue de la séance, examinera encore la question et soumettra ses conclusions à l'assemblée.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[118]

Article 7

Texte proposé:

L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Peut être considéré comme une cause de suspension, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Les législations sont actuellement fort divergentes sur la prescription des actions d'abordage.

Il y en a qui fixent le délai à un an.

D'autres le fixent à deux ans.

D'autres encore à trois ans.

Il en est, enfin, où il n'existe aucune prescription, le juge appréciant souverainement dans chaque cas, si l'équité ne défend pas d'autoriser un recours après un délai trop prolongé.

La Commission s'est trouvée unanime pour approuver le principe d'une prescription uniforme.

Elle a également trouvé que le délai de deux ans était raisonnable.

Une proposition de la réduire à un an a été faite et a été prise en sérieuse considération; mais les objections suivantes ont empêché d'y donner suite.

Tout d'abord, le délai de deux ans constitue une moyenne entre les délais actuellement en vigueur.

Là où les uns ont un an, d'autres trois ans, et un grand nombre un délai de prescription de deux ans, il paraît équitable de demander aux premiers et aux seconds de s'entendre sur le chiffre moyen de deux ans.

Ensuite, on a fait observer avec raison qu'il faut tenir compte, en fixant le délai de prescription de ces actions, des lenteurs inévitables de la justice, dans beaucoup de pays. **[110]** Il convient, en outre, de ne pas perdre de vue les difficultés qui se présentent assez souvent au sujet de la compétence des tribunaux. Ces deux éléments combinés font qu'après avoir introduit l'action dans un pays, il peut être nécessaire de la porter devant les tribunaux d'un autre pays. Dès lors, le délai ne peut être trop court, sous peine d'entraîner cette conséquence injuste qu'une erreur souvent très excusable sur la compétence des tribunaux, ou un revirement de jurisprudence entraîne une véritable forclusion de l'action. C'est ce qui arriverait dans tous les cas où le jugement sur la compétence viendrait à être rendu plus d'un an après la collision.

Il a donc paru qu'un délai de deux ans était raisonnable, alors surtout que pour la Grande-Bretagne l'introduction de pareil délai est une véritable innovation.

La Commission a eu ensuite à s'occuper des causes d'interruption et de suspension

de prescription. Le projet arrêté par la Conférence dans sa première session disait à ce sujet:

"Les lois nationales règlent ce qui concerne l'interruption et la suspension de la prescription".

Il a été expliqué à la Commission que par "les lois nationales", le Comité Maritime avait entendu la loi du Tribunal saisi. C'est ce qui résulte nettement de la comparaison entre l'article 7 et le texte primitif de l'article premier, tel qu'il avait été soumis par le Comité Maritime International au Gouvernement belge. Dans cet article premier, il était, en effet, dit que "les Hautes Parties contractantes s'engageaient à soumettre aux dispositions de la Convention toutes les affaires jugées par leurs cours et tribunaux postérieurement à la date de l'échange des ratifications".

La loi nationale visée dans l'article relatif à la prescription était donc celle qu'avaient à appliquer les tribunaux saisis dont il était question dans l'article premier. Mais comme le texte nouveau de l'article premier a été modifié, il a paru sage de changer également le texte du paragraphe 2 de l'article 7, de manière à bien marquer que la loi nationale, dont on parlait dans l'ancien texte, est la loi du tribunal saisi. Telle est, d'ailleurs, la solution qui est généralement recommandée et acceptée par le droit international privé.

Mais il resterait à régler un cas signalé par les membres anglais de la Commission.

Actuellement, disent-ils, il n'y a pas en Angleterre de prescription, ni par conséquent de causes qui puissent l'interrompre ou la suspendre.

Adopter dans ces circonstances l'article 7, équivaudrait à introduire, en Angleterre, une prescription de deux ans *ne varietur*, sans aucune cause de suspension ou d'interruption et, par conséquent, il y aurait là un régime d'infériorité, puisque, dans les autres pays, il y a soit des causes d'interruption, soit des causes de suspension, soit les unes et les autres.

En Angleterre, les juges considèrent actuellement comme justifiant l'inaction d'un demandeur la circonstance que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux anglaises et, par conséquent, rendu justiciable de la Cour d'Amirauté.

D'autre part, il y aurait un intérêt considérable à introduire le principe d'une courte prescription dans le droit anglais, par le motif que le privilège maritime qui naît de l'abordage y est absolument indépendant du changement de propriétaire. Un navire anglais acquis de bonne foi à l'étranger, peut, après des années, être l'objet d'une saisie et d'une action du chef d'un abordage dont le nouvel acquéreur a ignoré l'existence, s'il se trouve que le juge estime que l'inaction du demandeur a été excusable. En fait, pareil recours a été admis, même dans le cas où le navire défendeur, qui était passé en mains tierces, était dans l'intervalle revenu plusieurs fois en Angleterre.

C'est à la suite de ces considérations que la Commission propose à la Conférence d'ajouter à l'article 7 un paragraphe ainsi conçu:

Peut être considéré comme une cause de suspension, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Il est bien entendu que cette faculté est donnée aux Hautes Parties contractantes, là où elle existe dans le droit national, tel qu'en Angleterre, et là où elle y serait introduite ultérieurement. Ce n'est donc pas une cause nouvelle de suspension créée par la Convention; le juge ne pourrait l'admettre, si elle n'existe pas dans la loi du tribunal saisi.

L'effet pratique de la disposition est donc celui-ci: en Angleterre, la cause de suspension prévue à l'article 7, alinéa 3, existe et est maintenue; ailleurs, où elle

n'existe pas, le pouvoir législatif a le choix: il peut l'introduire; il peut ne pas l'introduire. Dans ce dernier cas, l'article 7, paragraphe 3, représente au profit de la Grande-Bretagne une espèce d'équivalence pour les causes de suspension ou d'interruption qui existent dans la plupart des autres législations.

Conference Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[84]

L'article 7 du projet de 1905 est rédigé de la manière suivante:

Art. 7. - L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Peut être considéré comme une cause de suspension, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Ce texte a donné lieu a diverses observations.

Le Gouvernement allemand propose de modifier l'alinéa 2 de l'article 7 et le commencement de l'alinéa 3 du même article ainsi qu'il suit:

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par les lois nationales (au lieu de *la loi du tribunal saisi*).

Peut être considéré par les lois nationales comme une cause de suspension, etc.

La Délégation britannique a formulé l'observation suivante:

A l'article 7, alinéa 3, il conviendrait d'établir que sera regardé en tout cas comme cause de suspension de la prescription, le fait que le demandeur n'a pu intenter son procès contre le navire par suite de la circonstance que le navire précité ne s'est pas trouvé dans l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

[85]

L'observation présentée par le Gouvernement des Pays-Bas au sujet de cet article est la suivante:

La signification de l'expression "cause de suspension" au troisième alinéa a besoin d'éclaircissements.

Il faut qu'il soit certain que les Puissances contractantes sont libres de statuer que la prescription de deux années commence son cours à partir du moment où le demandeur a, pour sûreté de sa créance, pu saisir le navire défendeur dans le pays du domicile ou du siège du commerce du demandeur.

Le Gouvernement portugais, enfin, a fait, à propos de cet article, les remarques ci-après:

Dans le projet, l'article 7, alinéas 2^{e} et 3^{e}, paraît partir de la présomption qu'il y a des règles fixes qui définissent, d'une manière uniforme, la sphère d'application de la loi de chacun des pays contractants et la compétence des tribunaux chargés de cette application.

Une telle uniformité n'existe pourtant pas; et, pour éviter, dans la pratique, les conflits de lois et de juridiction dans cette matière, il conviendrait de proposer l'adoption des principes consignés dans les articles suivants du code portugais:

Art. 674 - Les questions d'abordage se règlent:

1° Dans les ports et eaux territoriales par la loi locale respective;

2° En haute mer, entre navires de même nationalité, par la loi de leur nation;

3° En haute mer, entre navires de nationalité différente, chacun est obligé d'après les termes de la loi de son pavillon, mais ne peut pas recevoir plus que cette loi lui concède.

Art. 675 - L'action pour pertes et dommages résultant d'un abordage peut être portée aussi bien devant le tribunal de l'endroit où a eu lieu l'abordage que devant celui du domicile du propriétaire du navire ou devant celui du lieu auquel ce navire appartient ou dans lequel il a été rencontré.

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, développe la proposition faite au nom de la Délégation allemande, et dont M. le Président a donné lecture.

L'honorable Délégué est d'avis qu'il n'est pas possible de déterminer dans la convention, par une règle absolue, laquelle des lois nationales est applicable. Cette question doit être résolue d'après les principes généraux en matière de conflits de lois. En général, la jurisprudence admet comme principe, sauf certaines restrictions, que la prescription d'une créance se règle conformément à la loi à laquelle cette créance est soumise sous les autres rapports. Il n'est pas possible de stipuler dans la convention que la loi du pavillon doit servir de règle et il ne conviendrait pas non plus de poser comme principe que la loi du tribunal saisi doit être appliquée. Un abordage se produit, par exemple, entre deux navires ressortissants de l'Etat A et de l'Etat B dans un port de l'Etat C et l'action en réparation des dommages est intentée devant un tribunal de cet Etat. Si, dans ce cas, la créance est déjà éteinte par la prescription d'après les lois des Etats A et B, tandis qu'elle existe encore en vertu de la loi du tribunal saisi, il ne semble pas admissible que le juge rende responsable le propriétaire du navire conformément à cette dernière loi.

M. Smith, Délégué des Etats-Unis, pense que le deuxième alinéa de l'article 7 devrait être supprimé. En effet, les principes réglant la suspension ou l'interruption devraient être aussi généraux que ceux réglant la prescription. Ils ne devraient pas dépendre des lois nationales, car cela permettrait aux divers pays de modifier à leur gré la période de prescription en votant des lois sur la suspension ou l'interruption de la prescription.

[86]

La loi des Etats-Unis ne parle pas de la prescription du droit d'intenter une action et, par conséquent, elle est muette sur l'interruption et la suspension. Le droit de poursuite n'est limité que par la doctrine en équité qui empêche d'intenter une action après un délai déraisonnable.

Bien que, en réalité, une action *in personam* soit assez inusitée dans des affaires de sauvetage et d'abordage, elle est cependant possible. La suspension de la prescription, en vertu de l'article 7, repose sur l'absence du navire dans les eaux territoriales du pays où le demandeur a son domicile ou le siège de ses affaires.

La prescription de l'action *in personam* ne devrait-elle pas n'être interrompue ou suspendue que si le demandeur n'a pas eu la possibilité de faire parvenir au défendeur une citation dans le pays où lui, demandeur, a son domicile ou le siège de ses affaires

ou d'y saisir des biens du défendeur dans une mesure suffisante pour assurer l'exécution éventuelle et efficace du jugement?

En conséquence, la Délégation des Etats-Unis propose que le § 2 soit omis et que le § 3 soit libellé de la manière suivante:

L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement, à condition que la prescription des actions in rem et in personam soit étendue en ce qui concerne respectivement ces actions si le demandeur n'a pas eu, en usant d'une diligence raisonnable, soit le moyen de saisir le navire (action in rem), soit le moyen de citer personnellement le défendeur sur le territoire sur lequel le demandeur a son domicile ou le siège de ses affaires (action in personam), soit de saisir sur ce territoire des biens suffisants. La prescription sera étendue jusqu'au moment où le demandeur aura eu cette occasion.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, croit devoir préciser l'objet de l'article 7. Cette disposition s'occupe de deux questions. Elle fixe le délai de la prescription et elle laisse à la loi du tribunal saisi le soin de déterminer quelles seront les causes d'interruption et de suspension de cette prescription.

Ainsi, d'une part la convention règle elle-même le terme de la prescription, et d'autre part elle se réfère à la loi du tribunal saisi pour ce qui concerne les causes d'interruption et de suspension.

La logique commanderait que les causes de suspension et d'interruption, aussi bien que la fixation du délai, fussent réglées par la convention. C'est la proposition que formule la Délégation des Etats-Unis et elle mettrait fin, d'une manière radicale, à tout conflit de lois.

La Délégation française est toute disposée à entrer dans cette voie, mais elle ne dissimule pas qu'un accord sera peut-être difficile à réaliser sur les causes de suspension et d'interruption à admettre.

M. Loder, Délégué des Pays-Bas, développe la proposition faite par son Gouvernement.

Il fait observer que la substitution de la loi nationale, à la loi du tribunal saisi, proposée par le Gouvernement allemand, laisserait subsister un conflit de lois qui devrait être résolu. Il conviendrait, dans le cas où cet amendement serait adopté, de préciser à quelles lois nationales on entend se référer.

M. Autran, Délégué de la France, croit qu'en cette matière on ne saurait s'avancer avec trop de précaution. En effet, il convient de ne point laisser trop longtemps en suspens la situation des armateurs dont les navires ont subi des avaries. En réparant ces avaries, ces armateurs augmentent la **[87]** valeur du gage de leurs créanciers. Il convient qu'ils puissent savoir à quoi s'en tenir. La Conférence de 1905 s'est ralliée à la fixation d'un délai de deux ans. Elle a, de plus, admis un amendement anglais qui est devenu l'alinéa 3 de l'article 7, et en vertu duquel peut être considéré comme une cause de suspension le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Elle a, enfin, posé le principe que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

La Délégation allemande propose de modifier cette règle en ce sens que désormais les causes de suspension et d'interruption seraient déterminées non plus par la *lex fori*, mais par la loi du pavillon.

Il y aurait à cette substitution un grave inconvénient. On ne peut imposer au juge saisi d'un litige la connaissance de toutes les législations; ce serait exiger de sa part un effort qui dépasse les forces humaines. Adopter l'amendement présenté par la Délégation allemande serait, dès lors, ouvrir la porte à bien des difficultés.

M. de Oliveira Soares, Chargé d'affaires du Portugal, expose les raisons qui justifient la proposition formulée par la Délégation portugaise. Celle-ci tend à résoudre des conflits de lois, en déterminant d'une manière précise, quel est le tribunal qui peut être saisi d'une action en réparation du dommage dérivant d'un abordage et quelle est la loi que le tribunal aura à appliquer là où il s'agira de résoudre une question que la loi uniforme n'aura pas prévue.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond à M. le Chargé d'Affaires du Portugal que l'on ne saurait méconnaître l'importance des observations qu'il a présentées, mais que l'on s'est trouvé d'accord pour exclure de la présente convention tout ce qui concerne les questions se rattachant à la compétence et à la solution des conflits de lois dans le cas envisagé. Ces questions devront faire l'objet de conventions spéciales.

Il pense que la proposition présentée par la Délégation néerlandaise, ayant trait à la forme plutôt qu'au fond, devrait être renvoyée à la Commission.

Répondant aux observations faites par l'honorable délégué des Etats-Unis, M. Franck dit que l'alinéa 3 de l'article 7, suivant lequel le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement, peut être considéré comme une cause de suspension, a été introduit à raison des règles spéciales du droit anglais. A l'encontre de ce qui existe dans la plupart des législations, le droit anglais n'a pas un régime complet réglant les causes de suspension et d'interruption de la prescription.

La législation anglaise se borne à reconnaître au juge le droit de décider que la prescription a été suspendue parce qu'en fait le navire défendeur n'a pu être saisi. Il convenait, dès lors, pour maintenir l'égalité entre la situation faite à la Grande-Bretagne et aux autres Etats, de stipuler que là où existait une règle analogue à celle que proclame le droit britannique, cette règle ne pouvait être considérée comme abrogée par la convention et de laisser aux divers Etats le droit d'établir une pareille règle dans leur législation nationale. En un mot, l'alinéa 3 établit une règle purement facultative, applicable uniquement dans le cas où elle résulte des principes de la loi nationale; on ne peut la transformer en une règle obligatoire en vertu de la convention.

[88]

M. le Dr. de Langgaard Menezes, Délégué du Brésil, se rallie aux considérations émises par M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne.

Il ne pourrait cependant adhérer à la proposition de la Délégation allemande lorsqu'il s'agit de déterminer la loi applicable en cas d'abordage dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures. Dans ce cas, la solution du litige doit être soumise à la *lex loci actus*.

Sir William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, convaincu par les observations présentées par M. Autran, pense qu'il est préférable de s'en tenir, comme la convention, à la loi du tribunal saisi.

Il croit, d'autre part, qu'il serait préférable de donner au texte de l'alinéa 3 un caractère général et obligatoire.

Il estime, dès lors, que la discussion générale peut être considérée comme terminée relativement à cet article et que la Commission pourra résoudre les questions soulevées, en s'inspirant des observations formulées par les diverses Délégations.

Meetings of the Sous-Commission
First sitting, 30 September 1909

[211]

Aucune autre observation n'étant présentée à se sujet, M. le Président fait donner acte de l'interprétation que la Commission est d'accord pour donner à l'article 5 et propose de passer à l'article 7, l'article 6 n'ayant donné lieu à aucune observation.

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, rappelle les considérations qu'il a exposées en séance plénière quant au deuxième alinéa de cet article, alinéa que la Délégation allemande voudrait voir ainsi conçu:

*Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par les lois nationales (*au lieu de: *la loi du tribunal saisi...).*

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, émet l'avis que la détermination de la loi nationale applicable pourrait être une source de difficultés. Sans doute, au point de vue purement théorique, l'amendement allemand peut paraître rationnel, mais il s'agit ici de faire œuvre d'unification de façon **[212]** à prévenir le plus possible les conflits de loi. Au surplus, le demandeur en dommages-intérêts pourra toujours s'assurer à l'avance des causes de suspension et d'interruption de la prescription admises par la loi du tribunal devant lequel il se propose de porter son action.

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, constatant que sa proposition n'est pas appuyée, déclare ne pas insister à la condition qu'il soit bien entendu que la question reste entière pour ce qui concerne les observations que la Délégation allemande aura à présenter, dans cet ordre d'idées, relativement au projet de convention sur les hypothèques et privilèges maritimes.

M. le Président remercie l'honorable Délégué au nom de la Commission de l'esprit de conciliation dont il vient de faire preuve et déclare que la condition sous laquelle il donne son adhésion sera actée au procès-verbal.

En ce qui concerne les éclaircissements demandés par la Délégation des Pays-Bas, relativement à la signification des mots "cause de suspension", à l'alinéa 3 de l'article 7, M. le Président estime qu'il y a là une simple question de rédaction qui pourra être examinée par le comité désigné à cet effet.

La Délégation néerlandaise se déclare satisfaite.

M. Leslie Scott, Délégué de la Grande-Bretagne, expose que la Délégation anglaise a émis l'avis qu'il y avait lieu de donner au premier membre de phrase de l'alinéa 3 de l'article 7 une rédaction impérative et de dire en conséquence: "Sera regardé en tout cas comme une cause de suspension, etc.", au lieu de "Peut être consideré comme une cause de suspension, etc.".

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, signale qu'il y a là une nuance importante quant au fond. Le texte de 1905 laisse, non au juge, mais à la loi nationale, le pouvoir

de se prononcer sur le point de savoir si le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement doit ou non être considéré comme une cause de suspension. Ce serait ici le cas de tenir compte de l'amendement proposé par la Délégation allemande en rédigeant l'article ainsi qu'il suit: "Peut être considéré par les lois nationales comme une cause de suspension, etc.".

M. Leslie Scott, Délégué de la Grande-Bretagne, ayant déclaré qu'il consentirait subsidiairement à se rallier à une rédaction dans ce sens, l'article est renvoyé au Comité de rédaction.

Meetings of the Sous-Commission
Third sitting, 2 October 1909

[219]

La Commission passe ensuite au vote de l'article 7, qui a reçu la rédaction suivante:

Les actions en réparation des dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'évènement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

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

M. Vivante, Délégué de l'Italie, fait remarquer qu'il serait peut-être préférable de faire courir le délai de prescription de l'action récursoire, prévu à l'alinéa 2, du jour de l'assignation en réparation du dommage, plutôt que de le faire courir du jour du paiement. Dans le système admis par le Comité de rédaction, on pourrait, en retardant le paiement, allonger d'une façon démesurée le délai de prescription.

[220]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, et **M. Castillo**, Délégué du Mexique, ne peuvent admettre cette proposition. La victime du dommage n'est pas obligée de faire exécuter immédiatement le jugement obtenu contre les auteurs responsables. Tant que l'un de ceux-ci n'a pas payé plus que sa part, son recours ne vient pas à naître. Le paiement est donc bien le véritable point de départ de la prescription. D'autre part, le système préconisé par M. Vivante aboutirait à ce résultat que les propriétaires de navires, auxquels des dommages-intérêts seraient réclamés, se verraient obligés pour ne pas s'exposer à être privés de leur recours, d'assigner immédiatement en garantie les personnes solidairement responsables. Or cette attitude peut constituer un préjudice à leur défaveur, et il est des cas où, pratiquement, il n'est même pas possible de la prendre.

M. Vivante n'insistant pas sur son observations, l'article 7 est adopté.

Seventh Plenary Session, 4 October 1909
Report of the Chairman of the Sous-Commission M. Louis Franck

[132]

M. Louis Franck continue son rapport. Il donne lecture de l'article 7, conçu comme suit:

Art. 7. - Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

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

La Commission ayant admis la responsabilité solidaire du chef de dommages causés par morts ou blessures, il convenait de régler le délai de la prescription de l'action en recours exercée par celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il doit définitivement supporter. C'est l'objet de l'alinéa 2; il fixe le délai à un an à dater du jour du paiement.

L'alinéa final du texte adopté en 1905 portait: "Peut être consideré comme une cause de suspension, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement". Cette disposition a soulevé des controverses. On s'est demandé s'il s'agissait là d'une faculté laissée au juge indépendamment de toute règle légale ou coutumière résultant du droit national, ou si le texte se bornait à autoriser les législations nationales à édicter pareille règle. La formule nouvelle résout expressément la question: c'est aux Hautes Parties contractantes seules que la faculté est réservée, et c'est ce que disait d'ailleurs le rapport de 1905. Il va sans dire que la faculté laissée aux Etats contractants trouve son application, qu'il s'agisse d'un texte législatif ou d'une disposition du droit coutumier.

La législation nationale elle aussi décidera si la règle qu'elle adopte à cet égard doit être maintenue dans le cas où, en l'absence du navire, le propriétaire de ce navire aurait pu être trouvé dans le territoire de l'Etat où le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Ici, encore, les Délégués des Etats-Unis ont fait remarquer que la législation américaine ne contient pas un système complet déterminant quelles sont les causes de suspension et d'interruption de la prescription, le juge décidant, suivant l'équité, si la prescription peut être considérée comme suspendue ou interrompue. Mais, ici aussi, rien n'empêche de laisser subsister ce régime aux Etats-Unis et rien ne commande de bouleverser, à cet égard, la législation américaine. Il suffira que le protocole réserve formellement aux Etats-Unis le maintien de leur législation sur ce point.

M. Walter C. Noyes, Délégué des Etats-Unis d'Amérique, pense que cette façon de procéder constituerait une solution satisfaisante.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-verbaux of the Sessions held from 12 to 27 September 1910
Third Plenary Session, 19 September 1910
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[97]

Art. 7. - A l'article 7, relatif à la prescription, il a été simplement proposé de remplacer le mot "proroger" par le mot "suspendre". Mais, après explications, il a été reconnu qu'il valait mieux retenir le texte actuel, en vue de bien marquer qu'il ne s'agissait point **[98]** d'accorder, dans le cas dont il est question au paragraphe dernier de l'article, un nouveau délai de deux ans, mais simplement le temps nécessaire pour agir lorsque le navire défendeur se trouvait dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement. La portée de ce paragraphe et sa raison d'être ont fait l'objet d'explications dans les délibérations et rapports antérieurs et l'on ne peut que s'y référer.

ARTICLE 8

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.
Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.
Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

ARTICLE 8
(Translation)

After a collision, the master of each of the vessels in collision is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to the other vessel, her crew and her passengers.
He is likewise bound so far as possible to make known to the other vessel the name of his vessel and the port to which she belongs, and also the names of the ports from which she comes and to which she is bound.
A breach of the above provisions does not of itself impose any liability on the owner of a vessel.

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902

[59]

Article IX

Ships which have been in collision are bound to afford assistance as far as circumstances permit.

Les navires entrés en collision sont obligés de se porter secours autant que les circonstances le permettent.

[60]

The laws of each country determine the penalties to which those breaking the regulation are liable.

The owner of the ship is not liable by reason of breach of this regulation by the captain or crew, and the neglect to afford assistance does not entail a presumption of fault from the point of view of pecuniary responsibility for the collision.

Carried.

Les lois nationales déterminent les peines applicables aux contrevenants.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison de ces contraventions, et le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

Voté.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905

[19]

Belgian Government Draft

Art. 10 - Les navires entrés en collision sont obligés de se porter secours autant que les circonstances le permettent.

Les lois nationales déterminent les peines applicables aux contrevenants.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison de ces contraventions, et le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

Second sitting, 24 February 1905
Draft of the Sous-Commission appointed by the Conference

[28]

Art. 8 - Les navires entrés en collision sont obligés de se porter secours autant que les circonstances le permettent.

Les lois nationales déterminent les peines applicables aux contrevenants.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison de ces contraventions, et le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

S. Exc. M. Gérard, Ministre de France, désirerait présenter une observation au sujet de la rédaction de l'article 8. Il pense qu'il serait plus correct de dire:

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison des contraventions à la disposition qui précède.

La Conférence se rallie à cette observation, et le texte ainsi amendé est adopté.

Meetings of the Sous-Commission
Second sitting, 17 October 1905

[169]

M. le Président prie M. Franck de donner lecture de l'article 8.

Cet article est rédigé de la manière suivante:

Les navires entrés en collision sont obligés de se porter secours autant que les circonstances le permettent.

Les lois nationales déterminent les peines applicables aux contrevenants.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison des contraventions à la disposition qui précède, et le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

Cet article fait l'objet d'un amendement de la Délégation française. D'après cet amendement, l'article 8 serait modifié et complété de la manière suivante:

Art. 8. - Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers pour les sauver du danger créé par l'abordage.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison des contraventions à la disposition précédente.

Art. 8bis nouveau. - Les Hautes Parties contractantes dont la législation ne serait pas dès à présent suffisante pour réprimer l'infraction à l'article précédent s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que cette infraction soit punie.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, avant le dépôt des ratifications, les lois ou règlements qui auraient déjà été rendus ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, rappelle que cet article a donné lieu, de la part de la Délégation française, aux observations suivantes:

Le texte de l'alinéa 1er de cet article, imposant l'obligation d'assistance après un abordage, doit employer, autant que possible, les mêmes expressions que le texte de l'article 2 de la **[170]** seconde Convention, consacrant également le devoir d'assistance. Il convient donc de remanier le texte en ce sens.

D'autre part, l'alinéa 2 du même article 8 se borne à renvoyer aux lois nationales pour la détermination des peines applicables aux contrevenants.

Conformément aux précédents fournis en matière maritime, soit par la Convention du 6 mai 1882 sur la police de la pêche dans la mer du Nord (article 35), soit par celle du 14 mars 1884 sur la protection des câbles sous-marins (article 12), il paraît nécessaire que la Convention projetée stipule l'engagement des Etats signataires de prendre ou de proposer les mesures nécessaires, si elles n'existent déjà, pour assurer la sanction de la disposition édictée.

Aussi bien et conformément aux mêmes précédents, il paraît nécessaire d'insérer dans la Convention projetée l'engagement pris par les Hautes Parties contractantes de se communiquer réciproquement, avant le dépôt des ratifications, les lois ou règlements, qui auraient déjà été rendus ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats respectifs et dont il est parlé ci-dessus.

Le texte de l'alinéa 2 nécessite donc un remaniement en ce sens.

L'alinéa 3, par une disposition en quelque sorte négative, déclare que le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute. Il paraît préférable de ne point parler de cette présomption ni pour l'imposer ni pour l'écarter et de laisser le juge libre de former sa conviction par tous les moyens et par toutes les déductions que lui suggéreront les faits. Si, dans certains pays, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis par exemple, le législateur a cru devoir édicter ici une présomption légale et si cette présomption est critiquée dans certains milieux, ce n'est pas à une convention internationale qu'il appartient de réformer ces dispositions. La Convention projetée édicte d'ailleurs des règles sur des matières où, entre les Etats signataires, il n'en existait pas; elle ne saurait donc abroger quoi que ce soit.

M. le Dr. Dungs, Délégué de l'Allemagne, déclare adhérer à la rédaction proposée par la Délégation française. Il désirerait toutefois que le 1er alinéa de l'article 8 tel qu'il est amendé par cette délégation précisât que l'obligation existe chaque fois qu'il n'y a pas un danger sérieux pour le navire tenu à prêter assistance.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre de l'Espagne, appuie cette observation et propose la rédaction suivante:

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrès en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire . . . . . .

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, se rallie à cette proposition.

Le 1er alinéa de l'article 8 tel qu'il est proposé par la Délégation française et amendé par la Délégation espagnole est provisoirement admis.

M. le lieutenant-colonel Ovtchinnikoff, Délégué de la Russie, fait la déclaration suivante:

La Délégation Russe propose de faire une addition au 1er alinéa de l'article 8, en ce sens que le capitaine soit obligé de porter secours à l'autre navire, mais aussi de faire connaître au capitaine du navire abordé le nom et le port d'attache de son propre navire, le lieu ou le port d'où il vient et celui où il se rend.

Cette addition lui semble nécessaire parce que, en présence du désordre qui règne habituellement au moment de l'abordage, le capitaine du navire abordé n'est pas en état de recueillir des données concernant le navire qui a commis l'abordage, et celui-ci, profitant de la confusion peut facilement se dérober et rendre toute action contre lui impossible.

Une prescription analogue se trouve dans les codes maritimes scandinaves.

Mais, pour sanctionner cette règle, il faudrait ajouter une disposition que l'on ne trouve que dans le code norvégien, à savoir, que dans le cas de violation de cette prescription sans raison sérieuse, le capitaine doit être considéré comme coupable d'abordage jusqu'à preuve du contraire. Dans ce cas l'*onus probandi* retombe sur le capitaine qui reste suspect.

Cette règle complémentaire n'est nullement en contradiction avec le texte de l'article 8. Le premier alinéa de cet article pourrait être ainsi conçu:

[171]

Les navires entrés en collision sont obligés de porter secours autant que les circonstances le permettent. Les capitaines sont obligés de faire connaître le nom et le port d'attache de leur navire, le lieu ou le port d'où ils viennent et celui où ils doivent se rendre.

Le capitaine qui n'aura pas observé ladite règle, à moins de force majeure, doit être considéré comme coupable d'abordage, jusqu'à preuve du contraire.

M. le Président fait observer que cet amendement, en tant qu'il a pour but de contraindre les capitaines à faire connaître le nom et le port d'attache de leur navire, le lieu ou le port d'où ils viennent et celui où ils doivent se rendre, devrait faire l'objet d'un alinéa 2. Il propose de le soumettre au comité de rédaction qui fera des propositions à la Commission.

Il met en discussion l'alinéa 3 de l'article 8 du projet, l'alinéa 2 se rattachant à l'article 8*bis* proposé par la Délégation française.

M. William Pickford, Délégué de la Grande-Bretagne, déclare se rallier à la rédaction du projet, bien qu'il formule un principe contraire à celui qui est actuellement admis en Angleterre. La législation anglaise établit, en effet, une présomption de faute à l'égard du navire contrevenant.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répondant aux observations formulées par la Délégation française, qui propose de supprimer de cet alinéa la disposition disant que le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage, dit qu'il verrait un grave inconvénient à cette suppression. Sans doute, il importe de laisser au juge le droit de former sa conviction par tous les moyens et par toutes les déductions que lui suggéreront les faits, mais l'alinéa 3 de l'article 8 ne lui enlève en rien ce droit. Il suffirait, pour le préciser encore, de dire que le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption légale de faute.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, se rallie à cette proposition.

M. le Président constate l'accord de l'assemblée sur ce point. Il met en discussion l'article 8*bis* proposé par la Délégation française.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, fait observer qu'il résulte du texte de l'amendement faisant l'objet de l'article 8*bis* que les Etats dont la législation pénale ne sanctionne pas l'obligation de secours, devront introduire cette sanction dans leurs codes avant le dépôt des ratifications. Cette obligation est peut-être trop rigoureuse. Il est souvent difficile de modifier la législation pénale aussi promptement qu'on le voudrait et il importe de ne pas retarder trop longtemps les ratifications.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, reconnaît le bien fondé de cette observation. Il suffira d'apporter une atténuation à cette disposition. Le comité de rédaction en arrêtera la formule.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre de l'Espagne, propose de modifier légèrement la rédaction du premier alinéa et de dire:

Les Hautes Parties contractantes dont la législation ne réprimerait pas l'infraction.....

[172]

Il importe, en effet, de laisser chaque Etat juge de la manière dont l'obligation doit être sanctionnée. Le texte proposé par la Délégation française peut être compris en ce sens que les parties contractantes pourraient trouver insuffisantes les dispositions légales en vigueur à cet égard. Telle n'en est, certes, pas la portée.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, se déclare pleinement d'accord avec S. Exc. M. le Ministre d'Espagne.

Sixth sitting, 19 October 1905

[228]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, donne lecture de l'article 8:

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers pour les sauver du danger créé par l'abordage.

Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître le nom et le port d'attache de son bâtiment.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la

disposition précédente. Le défaut d'assistance n'entraîne pas non plus une présomption légale de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

M. Loder, Délégué des Pays-Bas, demande si, aux énonciations indiquées au deuxième alinéa, il ne faut pas ajouter la mention du nom de l'armateur. Cette mention est de nature à faciliter éventuellement l'intentement de l'action.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, croit qu'il n'est pas nécessaire de compléter en ce sens l'alinéa 2. Les énonciations qu'il contient sont suffisantes pour permettre de retrouver aisément le navire et son propriétaire.

M. Henri Fromageot, Délégué de la France, croit qu'il importerait de modifier légèrement la rédaction de la dernière phrase de l'article. Au lieu de dire *Le défaut d'assistance n'entraîne pas non plus une présomption légale de faute*, etc., il serait plus exact de rédiger la phrase de la manière suivante: *Ces contraventions n'entraînent pas non plus une présomption légale de faute*, etc. Cette rédaction embrasse toutes les obligations prescrites par l'article 8.

L'article 8, ainsi amendé, est adopté.

Second Plenary Session 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[120]

Article 8

Texte proposé:

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions aux dispositions précédentes. Ces contraventions n'entrainent pas non plus une présomption légale de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

Le texte de cet article a été remanié.

Au paragraphe 1er, le qualificatif *sérieux* a été ajouté au mot *danger*, de manière à en préciser le sens.

Un second paragraphe a été ajouté, obligeant les capitaines des deux navires entrés en collision à se faire connaître réciproquement le nom et le port d'attache de leur bâtiment, ainsi que les lieux d'où ils viennent et où ils vont.

Par ces mots *lieux d'où ils viennent et où ils vont*, on a entendu ceux qu'il convient de citer utilement pour que l'autre navire soit renseigné sur le voyage de son adversaire.

Le juge appréciera, dans chaque cas, s'il a été obéi loyalement à la prescription.

L'adjectif *légale* a été ajouté au mot *présomption* dans le troisième paragraphe. La fuite, immédiatement après l'abordage, est une circonstance de fait dont le juge peut tenir compte pour se former une opinion sur la responsabilité; mais il n'y a pas d'obligation ni de règle tracée à son libre arbitre.

On s'est également demandé s'il convenait de définir de plus près l'expression: *le capitaine de chacun des navires entrés en collision*; mais on a reconnu qu'il fallait, sous ce rapport, s'en remettre aux règles générales et entendre par ces mots, non seulement le capitaine *sensu stricto*, mais le maître du petit voilier, le patron du bateau pêcheur et même l'officier qui, au moment des faits, a sous sa responsabilité la direction du navire et exerce les fonctions de capitaine.

Conference Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[88]

M. le Président donne lecture de l'article 8:

Art. 8. - Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions aux dispositions précédentes. Ces contraventions n'entrainent pas non plus une présomption légale de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

M. Burlingham, Délégué des Etats-Unis, propose de supprimer la phrase finale de l'article. Il s'agit ici d'une règle concernant le système des preuves et qui, si elle n'a pas un caractère général, doit disparaître.

M. le Président reconnaît que l'utilité de cette disposition est contestable. La Commission examinera si elle doit être maintenue et dans quels termes elle doit l'être.

Committee Meetings
Second sitting, 1 October 1909

[212]

M. le Président propose de passer à l'examen de l'article 8 du projet de convention relatif à l'abordage. Il rappelle que la Délégation des Etats-Unis a demandé, en séance plénière, la suppression de la dernière phrase de cet article, stipulant que les contraventions aux dispositions qui y sont édictées n'entrainent pas une présomption légale de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

M. Burlingham, Délégué des Etats-Unis, fait observer que la présomption légale de faute, qu'abrogerait la phrase en question, est formellement consacrée par les législations anglaise et américaine. Or, le Parlement américain pourrait hésiter à approuver une convention consacrant un principe en opposition avec une disposition expresse de la loi nationale. Dans les pays qui n'admettent pas la présomption légale, il y aura d'ailleurs en fait une présomption de faute contre le capitaine qui aura manqué à l'obligation envisagée.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, **M. Leslie Scott**, Délégué de la Grande-Bretagne et **M. Berlingieri**, Délégué de l'Italie, opinent en faveur du maintien de la phrase, de façon à détruire, là où elle existe, la présomption légale de faute.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, serait disposé à se rallier à la suppression de la phrase dont il s'agit. Il n'a pas appris que l'on se soit jamais plaint des divergences qui existent à cet égard entre les législations anglaise et américaine, d'une part, et les autres législation, la législation française notamment, d'autre part. Il s'agit, au surplus, d'une question de preuve et la convention projetée, qui n'est destinée qu'à unifier certaines règles du droit maritime, ne s'occupe pas de la preuve.

S. Exc. M. le Dr. Hagerup, Ministre de Norvège, croit devoir attirer l'attention sur l'importance de la suppression éventuelle de la phrase; il signale que de son maintien, on pourrait déduire, par un argument *a contrario*, que les autres présomptions légales non expressément abolies sont maintenues. En tout cas, si une disposition expresse est jugée nécessaire pour supprimer la présomption légale envisagée, il en faudra également une pour les autres présomptions que la Conférence ne voudrait pas maintenir.

[213]

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, appuie cette observation et émet l'avis qu'il serait préférable de supprimer toutes les présomptions légales par une disposition spéciale.

M. Burlingham, Délégué des Etats-Unis, déclare que le maintien de la présomption ne lui semble toutefois pas une condition *sine qua non* de l'adhésion du Gouvernement américain. La convention présente d'autres points en opposition avec la législation américaine et, si la convention est admise, cette législation devra certainement subir des modifications.

M. Leslie Scott, Délégué de la Grande-Bretagne, insiste pour la suppression de la présomption légale de faute qui lie le juge d'une façon non justifiée. Il faut abandonner les questions de preuve à la sage appréciation des tribunaux, et, à son avis, la convention devrait contenir une disposition abrogeant expressément toute présomption légale.

M. le Président propose de mettre aux voix:

1° La suppression de la présomption légale de faute en cas de contravention aux stipulations de l'article 8;

2° Cette question étant résolue, le principe de la suppression de toute présomption légale de faute en matière d'abordage.

Parmi les pays qui prennent part au vote, répondent affirmativement quant au premier point: l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Belgique, le Brésil, le Chili, le Danemark, l'Espagne, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, la Japon, le Mexique, le Nicaragua, la Norvège, les Pays-Bas, la Russie et la Suède. Déclare, d'autre part, s'abstenir, la République de Cuba. Les Etats-Unis d'Amérique et la France se rangent à l'avis de la majorité.

En ce qui concerne le second point, visant l'abrogation de toutes présomptions légales, le vote auquel il est procédé donne les résultats suivants:

Votes affirmatifs: Allemagne, Autriche, Belgique, Brésil, Chili, Cuba, Danemark, Espagne, France, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Nicaragua, Russie et Suède.

Abstentions: Etats-Unis, Hongrie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas et Portugal.

La majorité des membres de la Commission ayant résolu affirmativement les deux questions et aucune opposition formelle ne s'étant manifestée, **M. le Président** propose de renvoyer l'article 8 au Comité de rédaction.

Les articles 9, 10, 11 et 12 ne donnent pas lieu à de nouvelles observations. Les articles 13, 14, 15 et 16 ne contiennent que des dispositions de forme et sont également admis.

Third sitting, 2 October 1909

[220]

L'article 8 est ensuite admis, avec la suppression de la dernière phrase du texte arrêté en 1905, phrase qui stipulait que les contraventions à ses dispositions n'entraînent pas une présomption légale de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

A la demande de **M. Govare**, Délégué de la France, il est d'ailleurs acté que la suppression de la phrase ne doit pas pouvoir être invoquée par les auteurs responsables d'abordage pour se soustraire à la réparation du dommage.

Seventh Plenary Session, 4 October 1909
Report of the Chairman of the Sous-Commission M. Louis Franck

[132]

M. Louis Franck, reprenant son rapport, donne lecture de l'article 8, dont le texte est le suivant:

Art. 8. - Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision **[133]** *est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.*

Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

Un seul changement a été introduit à l'article 8. Il consiste dans la substitution, à l'alinéa final, des mots *de la seule contravention aux dispositions qui précèdent* aux mots *des contraventions aux dispositions qui précèdent*. On a voulu bien marquer la distinction qu'il convient de faire entre deux hypothèses possibles. Il se peut qu'un bâtiment n'ayant commis aucune faute néglige de prêter assistance à l'autre navire. Dans ce cas, aucune responsabilité civile ne peut peser sur ce bâtiment et il est inadmissible qu'on veuille mettre à la charge de son propriétaire tout ou partie du dommage qui aurait été évité si, se conformant à l'obligation d'assistance, le capitaine avait prêté secours au navire avec lequel il est entré en collision. Il se peut aussi qu'un navire ayant encouru une part de responsabilité dans l'abordage se soustrait à

l'obligation d'assistance. Dans ce cas, à la première faute qu'il a commise vient s'en ajouter une seconde, et il est juste que le juge en tienne compte.

On s'est demandé comment ces règles trouveraient leur application dans le cas où le capitaine est en même temps propriétaire du navire. La personnalité du capitaine domine celle du propriétaire de navire. Le propriétaire du navire n'est, au surplus, responsable qu'en sa qualité de commettant; la responsabilité personnelle et directe du capitaine, au point de vue pénal et au point de vue civil, demeurera donc entière dans les deux hypothèses. Mais ses copropriétaires bénéficieraient de l'art. 8 alinéa final.

M. le Président pense qu'il conviendrait de compléter l'alinéa 2. Le texte impose au capitaine l'obligation de faire connaître, dans la mesure du possible, le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va, mais il ne dit pas à qui ces indications doivent être données.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, rapporteur, propose d'ajouter après les mots *de faire connaître* les mots *à l'autre navire*. Il fait remarquer que, comme le porte le deuxième alinéa de l'article 8, cette indication ne doit être donnée que dans la mesure du possible.

Cette addition est unanimement approuvée.

ARTICLE 9	ARTICLE 9 *(Translation)*
Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.	**The High Contracting Parties whose legislation does not forbid infringement of the preceding Article bind themselves to take or to propose to their respective Legislatures the measures necessary for the prevention of such infringements.**
Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.	**The High Contracting Parties will communicate to one another as soon as possible the laws or regulations which have already been or may be hereafter promulgated in their States for giving effect to the above undertaking.**

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
Second Plenary Session, 20 October 1905

[111]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, rapporteur, s'exprime comme suit:

. . . . . .

[120]

Texte proposé:

Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou les règlements qui auraient déjà été édictés ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.

Ces dispositions ne donnent lieu à aucune observation; elles sont trop équitables pour qu'elles ne soient pas considérées par tous comme légitimes.

Conference Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[88]

M. le Président donne ensuite lecture des articles 9, 10, 11 et 12:

Art. 9. - Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.

. . . . . .

Les articles 9, 10 et 11 ne soulèvent aucune observation.

ARTICLE 10	ARTICLE 10 *(Translation)*
Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.	**Without prejudice to any conventions which may hereafter be made, the provisions of this Convention do not affect in any way the law in force in each country with regard to the limitation of ship-owners' liability, nor do they alter legal obligations arising from contracts of carriage or from any other contracts.**

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902
Meeting of 26 September

[61]

Article XI

The President reads article 11.

When in the preceding regulations the liability of the ship is spoken of, by the words is intended the liability of the owner of the ship, of the charterer, or of any other person who may be made responsible by the laws of each country for faults committed in case of collision, by the captain, officers, crew or other agents.

M. le Président lit l'article 11.

Lorsque dans les dispositions qui précèdent, il est parlé de la responsabilité du navire, on entend par ces mots la responsabilité du propriétaire ou de toute autre personne, telle que cette responsabilité est organisée par les lois de chaque pays à raison des fautes commises en cas d'abordage par le capitaine, les officiers, l'équipage ou tous autres préposés.

[83]

Dr. Sieveking (President). So the remainder of both Treaties will go on without waiting for the results of the working of this Committee.

Now we come to the wording of Article 11, and in order to avoid any misunderstanding, allow me just to make this remark, that the meaning of Article 11 is that until further Treaties or other resolutions are passed, the law as to responsibility is to remain as it is in the laws of separate countries. That is the meaning; there is no alteration.

M. T.G. Carver K.C. It appears to me, Sir, that the wording of Article 11 leaves something to be desired. There are two points. One is that it contemplates and assumes that there is the responsibility of the owner of the ship or some other person. Now, as I understand it, there are some codes, I mean especially the German code, which do not leave any responsibility on the owner of the ship.

Dr. Sieveking (President). I beg your pardon. That is entirely a mistake. I am a

German, and am rather acquainted with German law. There is a responsibility in German law, but only confined to the value of the vessel. That is the German law.

M. Carver. I felt that there was a possibility I was wrong about that. The German code says the responsibility is limited to the value of the ship and freight. Thinking that there was some doubt as to the exact significance of that, it occurred to me that when this Article refers to the responsibility of the proprietor and the **[84]** liability of the owners, as the English translation goes, it would make it more clear if you said "Liability of the ship and also of the owner" so as to cover the case in which the real liability is a liability of the ship. If that is not necessary according to the German law, then I do not think perhaps that one need trouble about it, but as to that I should be glad to be reassured that there is no doubt that it preserved the liability in the case of the German law and other laws which make the creditors of the ship ships-creditors and not shipowners' creditors. That is one point.

The other point is perhaps of more substance. What is the liability of the owner of the ship which is to be preserved, which is referred to? It is the "liability of the owner of the ship" - I am reading the English translation - "or of any other person who may be made responsible by the laws of each country for faults committed" and so on. What is the meaning of each country? "Each country", as it seems to me, is quite ambiguous. What do you mean by the laws of each country? I read that myself as meaning the laws of the country of the ship. This is how it runs: "The owner of the ship or any other person who may be made responsible by the laws of each country" - that would seem to me to be very naturally construed as meaning the country of the ship. Now, if that were the meaning, if that were so read, it is pretty obvious that it would not do, for this reason. Suppose the matter were being determined in an English court: if the person who is responsible is the person responsible according to the law of the country of the ship, that is the flag, in the English Court a German ship would be let off if the ship were lost; at any rate the liability would be limited to the value of the ship; whereas the British shipowner would be liable, notwithstanding that his ship was lost, to the amount of £ 8 a ton. Therefore if you can read "each **[85]** country" to mean the country of the ship, that will not do at all. It is exactly the injustice which British shipowners are complaining of as obtaining in France. However, I have spoken to our learned President about that and he assures me that what is meant there by "each country" is the law which is enforced by the Tribunal before which the case is being tried. If that is made clear, of course that merely preserves the existing state of affairs and there can be no objection to it, but it ought to be made quite clear. I therefore would propose that instead of using the ambiguous phrase "each country" it should be "who may be responsible by the laws enforced by the Tribunal, before which the case is tried". That would make it quite clear. I move therefore that instead of Article 11 as it stands at present, it might read more clearly this way: "When in the preceding regulations the liability of the ship is spoken of, by these words is intended the liability of the ship and also of the owner or other persons who may be responsible according to the law inforced by the Tribunal for faults committed in her navigation".

M. Betts (New York). I second M. Carver's proposal.

M. de Valroger (Paris). Le texte proposé ne traduit-il pas mal la pensée de la Commission? Ne peut-il pas être interprété comme consacrant le maintien de règles divergentes alors que nous devons tendre vers l'unité?

J'ajoute qu'il me paraît presque contradictoire d'insérer dans un projet de traité,

qui a pour but d'arriver à l'uniformité du droit maritime, une réserve qui tend à maintenir des divergences sur d'autres points.

Puisqu'une commission va être nommée pour s'occuper de la rédaction d'un avant-projet sur la responsabilité des armateurs, je crois qu'il serait plus simple de supprimer purement et simplement l'article 11.

M. Louis Franck. Je pense qu'il y a un léger **[86]** malentendu au sujet du texte proposé. L'article 11 a uniquement pour but de dire que le *statu quo* est maintenu de la manière la plus absolue sur les questions qui ne sont pas touchées par le traité. M. de Valroger dit que cela va de soi et il nous propose de rayer complètement l'article; qu'il n'oublie pas que nous préparons des textes qui doivent s'incorporer dans des systèmes législatifs très divers et être appliqués par des magistrats qui ne suivent pas tous la même méthode d'interprétation. Partout dans les textes précédents, nous parlons de la responsabilité du navire. "Un seul navire est responsable s'il y a faute unilatérale".

"La responsabilité se répartit proportionnellement entre les navires s'il y a faute commune". Qu'est-ce que cette responsabilité du navire? Est-ce la responsabilité *in rem*; est-ce le système du *Schiffsgläubiger* du Code allemand; est-ce le système anglais? Est-ce la responsabilité du propriétaire - ou est-ce aussi celle de l'armateur...et dans quels cas est-ce l'une, et dans quels cas, l'autre?

Toutes ces questions peuvent surgir. Il faut donc bien marquer que ce n'est rien de tout cela; que tout cela est réservé; que nous employons simplement une formule commode de rédaction en usage en France, et qu'on est très heureux de pouvoir lui emprunter.

Pour beaucoup d'entre nous, cette terminologie à laquelle nous sommes habitués, peut paraître claire; mais ailleurs elle pourrait soulever des controverses. Souvenons-nous donc de ce que disait un des compatriotes de M. de Valroger: "ce qui va sans dire va encore mieux en le disant". Maintenons un article qui écarte toute ambiguïté sur notre pensée.

M. C. Bauss (Antwerp). This discussion which was raised by M. de Valroger is certainly of great importance. Article 11 as it is now worded could be interpreted as being a cancellation of what has been decided in our**[87]** former Conferences. Now we hear from the Committee that that was not at all the intention of the Committee, and it is not our intention; but our project will be put before other persons who will read it and who certainly may construct, just as M. de Valroger has done. That must be avoided and can be very easily avoided. I propose to complete Article 11 by the addition of the words "As long as these responsibilities will not be otherwise determined or limited by a later or separate Treaty". You may say that it is useless to say that, because this will be the Treaty as long as no other Treaty is made, but by these words we will call the attention of everybody to the fact and every one will ask himself what it means. Everyone can then answer the question in this very clear and simple manner that the Conference at Hamburg wished to simplify the matter and to divide the question, and it made one draft Treaty for collisions and is going to make another draft of Treaty for the question of responsibility. The addition which I propose to Article 11 can very well be combined with the proposal of M. Govare, and with the proposal of the other gentlemen who spoke in the same sense. We can confirm by vote what we have decided in our former Conference, but when we have to make the draft Article 11 in its actual form, and if the Committee could adopt the new resolution I propose, I believe every misunderstanding will be avoided.

M. Louis Franck. We agree to that proposal.

M. Lyon-Caen (Paris). Je veux faire une observation qui est relative à la rédaction de l'article 11. Cet article stipule: lorsque dans les dispositions qui précèdent il est **[88]** parlé de la responsabilité du navire, on entend par ces mots la responsabilité du propriétaire ou de toute autre personne. Il me semble que la rédaction ne tient pas compte du système de la responsabilité réelle.

D'autre part, le texte ne vise que l'abordage fautif en omettant l'abordage fortuit. Je propose en conséquence de simplifier l'article 11 en le rédigeant comme suit: "Dans les dispositions qui précèdent, on entend par responsabilité du navire, la responsabilité telle qu'elle est établie par les lois de chaque pays pour les cas d'abordage".

C'est donc la responsabilité telle qu'elle est établie par la loi de chaque pays, pour les cas d'abordage. Quelle que soit la manière dont il comprenne cette responsabilité, quelle que soit la chose ou la personne responsable et quelle qu'en soit la limite ou l'étendue.

Dr. Sieveking (President). That wording is the meaning of what Article 11 is intended to express. Certainly it is a better wording than the form in which Article 11 at present stands, but it is not quite complete, because you cannot say "The liability of the ship and also of the owner or other persons who may be responsible according to the law enforced by the Tribunal for faults committed in her navigation". You omit the words "Captain, officers, crew, or other agents".

Article 11 as amended by M. Carver, and I think accepted by the Bureau (M. Franck gives his assent), appears to me to be a better wording; it runs thus: "When in the preceding Regulations the liability of the ship is spoken of, by these words is intended the liability of the ship and also of the owner or other persons who may be responsible according to the laws of the Tribunal before which the case is tried for faults committed in her navigation", adding the words: "As long as this responsibility will not be otherwise determined or limited by a law or separate **[89]** treaty". It comes simply to this that as long as there is no other Treaty the law as to responsibility of shipowners will remain as it is now.

M. E.P. Wheeler. M. President, it seems to me that it is impossible for us in full convention to settle all these details of language. I therefore move that the redaction should be referred to the Bureau so that in view of what has been said - there are the amendments which have been suggested with the intention of expressing more clearly the idea that is embodied in this Article - they should get it into such language as will be unmistakable.

Dr. Sieveking (President). I think M. Wheeler is quite right; in fact there is no difference at all about the meaning. That is what we are all agreed upon. Therefore I think we can leave the form to the Bureau, in this and other matters as far as there is no express decision.

Sir Walter Phillimore. I quite agree. I think the Bureau should be instructed to consider the amendments of M. Carver and the amendment of M. Fromageot, which I may say, strikes me - with respect to everybody - as the cleanest of all, and the clearest, with one difficulty. I have tried to translate it into English, and it comes to this "In the preceding regulations by the responsibility of the ship is meant such responsibility as

it is established by the laws of each country for cases of collision". The only difficulty is that we get the "each country" there, and I think the expression "each country", as M. Carver pointed out, is a bad one. "The laws of the Tribunal dealing with the case" is really what we want or some phrase of that kind. If M. Carver's words were put into that I believe it would be nearly perfect "The laws enforced by the Tribunal by which the case is tried". However, I simply support the proposal to refer the whole matter to the Bureau.

[90]

M. Betts. I should now like to move the amendment which M. Murray read. Has that been referred to the Committee? I do not think so.

Dr. Sieveking (President). What is the wording?

M. Betts. This is the wording. "All the above provisions are subject to the right of abandonment or surrender by the owner of his interest in the vessel and freight in discharge of his personal liability in accordance with the laws of the respective countries and without prejudice to that right". This is simply to make it clear beyond a doubt that everything in the Treaty is subject to the laws in regard to the limitation of liability of each country where the proceeding is brought. We have been instructed to present this proposed amendment to the Conference, so we now fulfil that duty. There is a very slight amendment of that amendment which M. Gray Hill will present.

M. E.P. Wheeler. It was part of my motion that this also should be referred to the Bureau. I expressed that distinctly.

Sir Walter Phillimore. If this is referred to the Bureau there must be a very important correction made in it. It does not touch the English law; it is drawn in absolute ignorance of the English law, and therefore it must be amended accordingly.

M. E.P. Wheeler. All that is part of the motion. The language of the whole should be referred to the Bureau to express, as has been so clearly stated by the President, the idea upon which we are all greed - that until some new Treaty is adopted, the existing law on the subject of the liability of shipowners and of the ship itself shall prevail.

Sir Walter Phillimore. And the limitation of liability.

M. E.P. Wheeler. Precisely.

M. Gray Hill. I understand, Sir, that really what is **[91]** proposed is a new Clause which will be called 11a, not a amendment of Clause 11?

Dr. Sieveking (President). No, it is not amendment. There is no other meaning, as far as I see, than that until further Treaties or laws are agreed upon, the *status quo* is to remain.

M. Gray Hill. We are dealing in this Treaty with the matter of liability, and our American friends wish that the limit of liability should also be considered as dealt with, and they want to make it clear that the limit of liability is preserved.

Dr. Sieveking (President). Of course that is the meaning, but that would be a drafting question only and could be referred to the Bureau.

M. Gray Hill. Quite so, but I want in the drafting to bear in mind the point Sir Walter Phillimore has mentioned, that this wording does not provide for the British limit of liability. Therefore there must be some wording to suit that. I think it also wants some wording to suit the cases of those nations, if any sea ships are liable where the person is not liable also.

Dr. Sieveking (President). That will be considered by the Bureau also.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905

Belgian Government Draft

[19]

Art. 11 - Sous réserve de conventions ultérieures sur la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires, on entend, dans les dispositions qui précèdent, par responsabilité du navire, la responsabilité du propriétaire ou de toute autre personne, telle que cette responsabilité sera jugée applicable dans chaque cas par les tribunaux compétents.

[11]

Après quelques observations, et à la demande de M. le Président [Beernaert], M. Louis Franck expose l'économie des avant-projets soumis aux délibérations de la Conférence, et les principes dont leurs auteurs se sont inspirés.

[13]

L'article 11 maintient, en ce qui concerne l'étendue de la responsabilité, les principes admis par la législation de chaque Etat contractant, qui pourrait admettre le droit pour les propriétaires de navires de se libérer par abandon, ou reconnaître tout autre mode de limitation de leur responsabilité. Il s'agit là de questions de droit fort intéressantes mais sur lesquelles les travaux préparatoires ne sont pas terminés, et que le Comité n'a donc pas cru pouvoir régler.

Second sitting, 24 February 1905

[28]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, fait observer que la Commission a réservé la rédaction de ce texte. On, a en effet, soulevé la question de savoir s'il était utile de faire figurer cette disposition dans la Convention. Cet article laisse aux lois

nationales le soin de déterminer ce qu'il faut entendre par la responsabilité qui peut être encourue et ce à quoi elle peut s'étendre.

[29]

Un certain nombre de membres de la Commission ont jugé nécessaire de l'introduire dans le texte de la Convention, parce que, celle-ci employant dans toutes ses dispositions les mots "responsabilité du navire", il pourrait y avoir doute sur la portée de ces termes. Dans certaines législations, en effet, la responsabilité n'est pas personnelle, elle est réelle, en ce sens qu'elle est, en quelque sorte attachée au navire. C'est le système allemand.

On pourrait croire, si l'on ne réserve pas l'application des principes admis par les lois des Etats, que la Convention a pour but de déroger aux règles actuellement admises par certaines de ces lois et d'établir une responsabilité réelle, une responsabilité du navire. Telle n'étant pas la portée de la Convention et la responsabilité des propriétaires de navires devant faire l'objet d'un traité spécial, il serait prudent, semble-t-il, pour éviter toute confusion, d'adopter l'article 9.

S. Exc. M. Gérard, Ministre de France, constate que la Délégation française avait formulé certaines objections en ce qui concerne l'insertion de cette disposition dans le texte même de la Convention et avait proposé de la reporter dans le Protocole additionnel.

Toutefois, la Délégation serait disposée à se rallier, par transaction, à un texte dont il donne lecture, et qui semble ne pas devoir soulever d'objections.

M. le Président est d'avis que ce texte est en effet préférable.

La disposition, quelque peu amendée, à la suite d'observations présentées par **MM. Delbeke** et **Le Jeune**, Délégués de la Belgique, est adoptée dans la forme suivante:

Sous réserve de conventions ultérieures sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, il est entendu que les présentes dispositions ne portent point atteinte à la nature ni à l'entendue de cette responsabilité telles qu'elles sont réglées dans chaque pays.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[120]

Texte proposé:

Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte à la nature ni à l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires telles qu'elles sont réglées dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de toutes autres contrats.

La Convention ne s'applique qu'à la responsabilité de l'abordage en elle-même et en considérant l'abordage seul comme source des droits qu'il s'agit de régler.

La Convention ne s'applique donc pas à la question de savoir qui est responsable des actes du capitaine et de l'équipage. Est-ce le propriétaire, est-ce l'armateur? Est-ce, dans certain cas, l'affrêteur à temps?

De même, elle ne s'occupe pas de la question de savoir dans quels cas et comment

les parties responsables pourront limiter leur responsabilité. Elle ne s'étend pas davantage aux obligations nées du contrat de transport, du contrat d'assurance, du contrat d'engagement de **[121]** l'équipage, et de toutes autres relations contractuelles. Ce sera la loi nationale, ce seront les clauses de la charte-partie ou du connaissement, ce sera la police entre assureur et assuré qui régleront ces questions, mais nullement la Convention. C'est d'eux notamment que dépend la question de savoir si en cas d'abordage entre navires appartenant à un même propriétaire, il y a lieu à recours, lorsque la manière dont les assurance de ces navires ont été conclues donne un intérêt pratique à la solution.

De même, si d'après la loi nationale le propriétaire a un recours contre son capitaine ou son équipage, ou si l'équipage, en cas d'accident, a droit à certaines indemnités, ce sera encore en dehors du traité qu'il faudra chercher la solution de ces questions. Il est essentiel de régler internationalement les matières importantes: il ne peut être question de tout embrasser.

Conference Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[88]

Il (**M. le Président**) donne ensuite lecture des articles 9, 10, 11 et 12:

Art. 10. - Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte à la nature ni à l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont réglées dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

. . . . . .

Les articles 9, 10 et 11 ne soulèvent pas aucune observation.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-verbaux of the sessions helf from 12 to 27 September 1910
Third Plenary Session, 19 September 1910
Report of M. Louis Franck

[98]

Art. 10. - Cet article était conçu comme suit:

Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte à la nature ni à l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont réglées dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

A la demande de la Délégation des Etats-Unis, la Sous-Commission a été unanime à constater: 1° que le texte de l'article 10 n'entamait en rien les dispositions du droit national au sujet des clauses d'exonération dans les connaissements telles que le Harter

Act; 2° que les mots: "la nature et l'étendue de la responsabilité" visent les questions qui doivent faire l'objet de la Convention sur la limitation de la responsabilité. Certains doutes paraissant pouvoir surgir à ce sujet dans le droit des Etats-Unis, la Sous-Commission a été d'accord pour rédiger l'article 10 comme suit:

Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

ARTICLE 11	**ARTICLE 11** *(Translation)*
La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.	**This Convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a public service.**

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902
Meeting of 27 September

[91]

Article XII

Collisions between men of war and ships of the mercantile marine are not submitted to the present treaty save in so far as responsibility is admitted in this respect by the law of the particular State.	*Les abordages entre navires de guerre et navires de commerce ne sont soumis au présent traité que dans la mesure où une responsabilité est admise à cet égard par le droit de chaque Etat.*
Carried.	Voté.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905

Belgian Government Draft

[19]

Art. 12 - Les abordages entre les navires de guerre et navires de commerce ne sont soumis à la présente Convention que dans la mesure où une responsabilité est admise à cet égard par le droit de chaque Etat.

Second sitting, 24 February 1905

[29]

M. le Président donne lecture de l'article 10. Le texte, dont l'adoption a été réservée, est conçu comme suit:

Les abordages entre navires de guerre et navires de commerce ne sont soumis à la présente Convention que dans la mesure où une responsabilité est admise à cet égard par le droit de chaque Etat.

M. Ovtchinnikoff, Délégué de la Russie, fait remarquer qu'au nombre des amendements proposés par la Délégation française figurait la suppression de cet article. L'honorable Délégué estime que la suppression pure et simple de la disposition dont il s'agit pourrait soulever certaines difficultés d'ordre pratique, quand on se trouvera dans le cas d'appliquer la Convention.

Le fait que des Délégués des marines militaires de différents Etats ont pris part aux délibérations de la Conférence pourrait être interprété, si l'on supprimait complètement l'article 10, comme une manifestation de l'intention d'appliquer les dispositions de la Convention aux navires de guerre. M. Ovtchinnikoff pense qu'il ne serait pas désirable de permettre que cette interprétation pût se produire, attendu que les conditions dans lesquelles se trouvent les navires de guerre sont différentes de celles des bâtiments de commerce.

Il paraît probable que la plupart des législations en matière d'abordage admettront, en ce qui concerne les navires de guerre, les mêmes principes que ceux qui auront été adoptés pour les navires de commerce, mais il **[30]** importe de laisser à chaque Gouvernement son entière liberté d'action à cet égard. L'honorable Délégué ne se prononce pas sur la rédaction à donner à l'article 10; il se borne à signaler l'intérêt qu'il y aurait à maintenir dans la Convention l'idée dont la disposition proposée s'est inspirée.

S. Exc. M. Gérard, Ministre de France, propose, au nom de la Délégation française, la rédaction suivante:

La présente Convention est sans application aux navires de guerre.

L'honorable Délégué estime qu'en adoptant cette rédaction, on ne se trouverait pas dans le cas de viser la possibilité de la responsabilité des Etats, à raison d'abordages par suite desquels une faute pourrait être mise à la charge d'un navire de guerre. La possibilité de la responsabilité des Etats dans des cas de ce genre est une question de droit public interne qui ne doit pas être touchée par une convention n'ayant pour but que de régler des conflits de droit privé.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, fait observer que le texte de l'avant-projet a été formulé à la demande des Délégués de plusieurs pays. Certaines législations admettent une responsabilité à charge de l'Etat, à raison d'un abordage survenu par la faute d'un navire de guerre. Il importe que la responsabilité que pourraient encourir ces Etats soit régie par le droit nouveau qui résultera de la Convention. Il convient d'éviter le maintien, dans ces pays, de deux règles de responsabilité différentes, l'une résultant de la Convention et applicable entre navires de commerce, l'autre découlant du droit ancien et applicable seulement aux navires de guerre.

M. Autran, Délégué de la France, est d'avis qu'il convient de laisser en dehors des traités la question de responsabilité à raison de fautes commises par les navires de guerre. La législation de chaque Etat a seule compétence pour trancher ce point.

Le texte proposé dans l'avant-projet aurait, selon lui, pour effet de contraindre des Etats à des obligations qui ne seraient pas réciproques; or, la réciprocité doit être la base des traités. L'honorable Délégué pense qu'il faut laisser la solution de ces questions aux législations de chaque Etat, qui peuvent admettre ou rejeter les responsabilités.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, se déclare entièrement d'accord sur le principe. La Convention ne peut empiéter sur le droit public et établir une

responsabilité à l'égard des Etats, mais il importe de savoir si, dans le pays où l'Etat est responsable en vertu de son droit propre, l'abordage sera régi par les principes anciens ou si, au contraire, il ne sera pas soumis aux règles de la Convention. On a fait observer qu'il serait fâcheux que dans la mesure où les Etats admettent une responsabilité en cas d'abordage, la question ne soit pas résolue par la Convention et qu'il puisse en résulter la coexistence de deux règles distinctes.

S. Exc. M. Gérard, Ministre de France, estime qu'au point de vue juridique la question peut être intéressante. Mais il importe avant tout de ne point porter atteinte aux droits des Etats et de ne pas sanctionner des engagements qui ne seraient pas réciproques. La responsabilité en ce qui **[31]** concerne les navires de guerre doit être exclusivement régie par la législation nationale et dans les limites de cette législation.

M. Delbeke, Délégué de la Belgique, croit que la remarque de S. Exc. M. Gérard est fondée. Il se demande seulement si le texte proposé est bien complet. Ce texte paraît ne viser que le cas où il s'agit d'abordage entre navires de guerre. Or, il est entendu qu'il doit s'appliquer aussi au cas d'abordage survenu entre navires de guerre et navires de commerce.

S. Exc. M. Gérard, Ministre de France, pense que le texte proposé ne laisse aucun doute. Au surplus, le procès-verbal mentionnera cette interprétation.

M. le Président, constate que l'assemblée semble d'accord pour adopter le texte soumis par S. Exc. M. le Ministre de France, avec la mention proposée au procès-verbal.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre d'Espagne, désirerait poser une question à propos de la disposition adoptée. Celle-ci ne parle que des navires de guerre. Les autres navires des Etats, tels les navires de douane, les bateaux-phares, seront-ils soumis à la Convention?

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond que, d'après l'article 9, la solution de la question dépendra de la loi nationale. Si la loi nationale admet la responsabilité à raison de faits dommageables commis par les navires dont il s'agit, cette responsabilité sera régie par la Convention. Si, au contraire, la loi nationale, à raison du principe de la séparation des Pouvoirs, dégage l'Etat de toute responsabilité, la Convention deviendra par le fait même inopérante.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Comission, M. Louis Franck

. . . . . .

[121]

Article 11

Texte proposé:

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

Il a paru à la Commission qu'il était nécessaire d'assimiler aux navires de guerre les navires d'État; mais par là on n'a point entendu les navires faisant un service d'ordre commercial qu'une entreprise particulière pourrait accomplir dans les mêmes conditions. On a donc pris soin de réserver l'exception aux navires d'État affectés à un service public.

M. de Leval, Délégué des Etats-Unis, demande si les malles belges faisant le service d'Ostende à Douvres tomberaient sous le coup de la disposition.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond négativement. Les malles belges ne sont pas affectées exclusivement à un service public. Elles sont, d'ailleurs, en toutes matières soumises au droit commun. Il n'y a d'autre exception à cet égard que celle qui frappe toutes les propriétés de l'Etat et qui soustrait ces propriétés à la saisie.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, pense que l'on doit considérer comme affectés à un service public les bâtiments destinés à effectuer les services postaux. Mais il se demande quelle serait la situation des paquebots faisant les transports postaux accessoirement à leur trafic habituel.

M. le Président répond que la question est résolue par les termes mêmes de l'article 11. Cet article ne formule d'exception que pour les navires de guerre et les navires d'État exclusivement affectés à un service public. Les paquebots exclusivement affectés à des services postaux sont dès lors compris dans ce texte, mais non ceux qui font le transport postal accessoirement à d'autres opérations.

Conference Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[88]

Il (**M. le Président**) donne ensuite lecture des articles 9, 10, 11 et 12:

. . . . . .

Art. 11. - La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.

. . . . . .

Les articles 9, 10 et 11 ne soulèvent aucune observation.

ARTICLE 12

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.
Il est entendu toutefois:
1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité;
2° Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

ARTICLE 12
(Translation)

The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when all the vessels concerned in any action belong to States of the High Contracting Parties, and in any other cases for which the national laws provide.
Provided always that:
1° As regards persons interested who belong to a non-contracting State, the application of the above provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity.
2° Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[121]

Article 12

Texte proposé:

Les dispositions de la présente convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires seront ressortissants aux Etats contractants et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

La Commission est profondément convaincue de la nécessité de soumettre l'adoption des principes uniformes, si universellement désirés en matière maritime, au régime des **[122]** conventions internationales. L'expérience du passé a montré à quels inconvénients multiples aboutissait rapidement le système de la législation poursuivie isolément dans chaque pays. Au début des temps modernes, on pouvait dire que dans toute l'Europe, le droit de la mer était pratiquement identique; la coutume régnait; mais dès que l'on a légiféré, au lieu de progresser, on a reculé. Il est donc de l'intérêt de tous les Etats que la réforme à introduire soit l'objet d'un accord contractuel.

Mais cette nécessité doit se concilier avec le respect absolu dû aux pouvoirs législatifs dans les différents pays et avec les prérogatives constitutionnelles qui s'y

trouvent attachées. C'est à cette double préoccupation que correspond l'article 12.

Il énonce comme principe la règle que les dispositions de la Convention s'appliquent à l'égard de tous les intéressés sans distinction de nationalité, du moment que les navires en cause ressortissent aux Etats contractants, mais il ajoute que la loi nationale déterminera les autres cas auxquels les différentes dispositions doivent être étendues. Il suffira donc, dans les pays où une loi est nécessaire pour que le Gouvernement soit autorisé à conclure le traité, que cette loi autorise la ratification et décide en même temps qu'à partir de l'entrée en vigueur du traité, les dispositions contenues dans les articles 1 a 8 deviendront d'application générale. Cette procédure a paru la plus respectueuse des droits parlementaires et en même temps la plus expéditive.

Elle assure aussi la possibilité de maintenir, si on le désire, le droit de réciprocité ou de rétorsion à l'égard des Etats qui n'adhéreraient pas au traité.

Conference Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[88]

Il (**M. le Président**) donne ensuite lecture des articles 9, 10, 11 et 12:

. . . . . .

Art. 12. - Les dispositions de la présente convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

. . . . . .

[123]

M. le Président rappelle que la Délégation allemande propose d'ajouter à l'article 12, l'alinéa suivant:

Toutefois, le principe statué dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des Etats contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention en faveur des ressortissants d'un Etat non-contractant.

Le Gouvernement des Pays-Bas, de son côté, est d'avis que: "les dispositions de la convention ne doivent pas être appliquées dans le cas où tous les navires intéressés sont ressortissants du même Etat; dans ce cas, la loi nationale doit rester applicable".

Il propose, en conséquence, de compléter l'article 12 en disant:

La loi nationale reste applicable au cas où tous les navires sont ressortissants du même Etat.

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, expose que l'amendement présenté par la Délégation allemande n'a d'autre but que de préciser et de formuler dans le texte une solution non contestée, ainsi qu'il résulte du commentaire donné en 1905, à l'article 12, par M. Franck, dans le rapport présenté par lui à la Conférence (Procès-Verbaux, p. 122).

Il estime, d'autre part, que la convention ne doit pas être applicable par elle-même dans le cas où les parties en cause sont des nationaux. Libre chaque Etat, s'il lui

convient, de modifier la législation intérieure conformément aux dispositions de la convention, mais il ne peut y être tenu.

M. Molengraaff, Délégué des Pays-Bas, croit que le principe énoncé dans la proposition du Gouvernement néerlandais doit être formulé expressément dans la convention. La Commission pourrait, à son avis, en arrêter la rédaction.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, attire l'attention de la Conférence sur l'importance de la question. En cas d'abordage, les intérêts des propriétaires de navires ne sont pas seuls en cause. Il y a à tenir compte des intérêts des propriétaires de la cargaison et des intérêts des assureurs. Ces intérêts sont essentiellement internationaux. Il est, dès lors, impossible de dire que, par le seul fait que deux navires sont ressortissants d'un même Etat, il n'y a que des ressortissants de cet Etat qui soient intéressés à la solution du litige. On ne pourrait se rallier à la solution préconisée par le Gouvernement des Pays-Bas qu'en sacrifiant les intérêts de la cargaison et des assureurs. Il faut, dès lors, se rallier à la formule de 1905 et décider que chaque fois que les parties intéressées ressortissent à divers Etats, la convention trouvera son application.

M. Lyon-Caen, Délégué de la France, se dit absolument d'accord avec les Délégations allemande et néerlandaise pour déclarer la convention non applicable au cas où les navires en cause sont ressortissants d'un même Etat. La convention n'est destinée qu'à régler des rapports internationaux. Chaque Etat conserve le droit de maintenir sa législation nationale et aucun des membres de la Conférence ne prétend assurément que la convention peut modifier des codes nationaux. Il pense que la meilleure solution à adopter consisterait à insérer formellement le principe dans le protocole de clôture.

[124]

M. le Dr. Struckmann, Délégué de l'Allemagne, insiste sur ce fait que la Délégation allemande admet que la loi nationale est applicable lorsque les parties intéressées sont ressortissantes du même Etat que le juge, tandis que la proposition néerlandaise vise le cas où tous les navires appartiennent au même Etat.

M. le Président constate que la discussion générale est terminée et propose le renvoi de l'article à la Commission.

Meetings of the Sous-Commission
Third sitting, 2 October 1909

[220]

M. le Président fait remarquer que le Comité de rédaction s'est occupé des dispositions à inscrire, en ce qui concerne le champ d'application des conventions, dans un protocole de clôture qui serait annexé à ces conventions.

Ce protocole contiendrait notamment les dispositions suivantes:

L'article 12 (convention sur l'abordage) et l'article 14 (convention sur l'assistance) doivent s'entendre en ce sens: 1° Que l'application des conventions aux ressortissants

d'un Etat non contractant pourra être subordonnée par les Etats contractants à la condition de réciprocité;

2° Que les conventions ne s'appliquent pas lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi.

[221]

Une discussion s'engage entre les membres de la Commission quant à la portée de la première de ces dispositions, qui ne paraît pas se concilier avec l'article 12 de la convention sur l'abordage et avec l'article 14 de la convention sur l'assistance.

M. Fromageot, Délégué de la France, appuie l'opinion selon laquelle les Etats contractants ne sauraient être obligés d'appliquer la convention aux ressortissants des Etats non contractants. Mais, comme il est clair qu'il y a là une restriction au principe d'application générale posé dans l'article 12 (article 14), il propose de compléter ainsi la disposition dont il s'agit: "Nonobstant la disposition de l'article 12 (article 14), l'application de la présente convention, etc.".

Sur la proposition de la Commission, M. le Président est prié de vouloir bien chercher une formule précisant cette idée et également d'examiner s'il n'y aurait pas lieu de faire figurer la disposition dans le corps des deux conventions, plutôt que dans un protocole.

M. Burlingham, Délégué des Etats-Unis, demande qu'il soit pris acte de ce que la convention ne pourra éventuellement être appliquée aux Etats-Unis que dans les procès qui seront plaidés devant les cours d'amirauté et les tribunaux maritimes, à l'exclusion des tribunaux de "common law".

M. le Président répond qu'il suffira, lors des ratifications, que le Gouvernement américain formule une réserve à cet égard. Cette réserve serait actée dans le procès-verbal de dépôt des ratifications. La procédure préconisée, qui a déjà été envisagée lors des discussions de 1905, s'explique par le fait qu'il s'agit d'une disposition n'intéressant qu'un des Etats contractants et ne devant, par conséquent, être formulée que si cet Etat ratifie la Convention.

Seventh Plenary Session, 4 October 1909

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, rapporteur, s'exprime en ces termes:

. . . . . .

[133]

L'article 12 est ainsi formulé:

Art. 12. - Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

M. le Président fait remarquer que le texte est bien absolu. Il faudrait, semble-t-il,

spécifier davantage et dire que la convention sera applicable **[134]** lorsque tous les navires *en cause* seront ressortissants aux Etats des Parties contractantes.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, rapporteur, se rallie à la proposition formulée par M. le Président, du moment qu'il est bien entendu qu'il s'agit de navires légitimement mis en cause.

L'addition des mots "en cause", ainsi interprétés, est approuvée.

M. Capelle, Délégué de la Belgique, rappelle qu'il a été chargé de préparer une rédaction au sujet d'une double restriction que l'on désire apporter à l'article 12 du projet de convention sur l'abordage et à l'article 14 du projet sur l'assistance.

Il s'est acquitté de ce soin, mais il estime qu'il serait préférable d'introduire le texte nouveau à la suite des dispositions actuelles des dits articles, plutôt que d'en faire l'objet d'un protocole spécial.

On n'a recours à cette dernière procédure que lorsqu'il s'agit simplement de *préciser la portée* d'un article de la convention à laquelle le protocole se réfère ou lorsqu'une disposition est à *ajouter après coup* à une convention dont le texte a été définitivement adopté.

Or, dans le cas actuel, il s'agit d'introduire une stipulation qui fait plus que préciser la portée des articles 12 et 14 et, d'autre part, le texte des conventions n'est pas encore définitivement arrêté.

Il propose donc d'ajouter à l'article 12 de la convention sur l'abordage un paragraphe nouveau; la disposition serait dès lors la suivante:

Art. 12. - Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous le navires en cause seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu, toutefois:

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée, par chacun des Etats contractants, à la condition de réciprocité;

2° Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la convention qui est applicable.

S. Exc. M. le comte Ehrensvard, Ministre de Suède, tient à faire constater que la condition de réciprocité à laquelle l'article 12 de la convention sur l'abordage et l'article 14 de la convention sur l'assistance permettent de subordonner l'application, aux ressortissants d'Etats non-contractants, des dispositions consacrées par ces actes internationaux ne devra pas obligatoirement être imposée. Ce ne doit être là, en effet, qu'une faculté réservée aux Etats contractants.

La Conférence se trouve d'accord sur ce point.

Après un échange de vues auquel prennent part **MM. Autran** et **Lyon-Caen**, Délégués de la France et **M. Capelle**, Délégué de la Belgique, le texte proposé est adopté.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-verbaux of the sessions held from 12 to 27 September 1910
Third Plenary Session 19 September 1910
Report of the Chairman of the Sous-Commission M. Louis Franck

[99]

Art. 12. - Au sujet du paragraphe final de cet article, la question a été posée de savoir si par la loi nationale il ne fallait entendre que le droit écrit. La Commission a été unanime à constater que l'expression "loi nationale", doit s'entendre ici du droit national écrit ou coutumier.

ARTICLE 13	ARTICLE 13 *(Translation)*
La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.	**This Convention extends to the making good of damages which a vessel has caused to another vessel, or to goods or persons on board either vessel, either by the execution or non-execution of a manoeuvre or by the non-observance of the regulations, even if no collision had actually taken place.**

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 20 September to 8 October 1909
Meetings of the Sous-Commission
Third sitting, 2 October 1909

[220]

Il est ensuite donné lecture de l'article 12bis ajouté par le Comité de rédaction, et ainsi conçu:

La présente convention s'étend à la réparation des dommages que la manœuvre d'un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

M. Berlingieri, Délégué de l'Italie, demande des explications quant au sens à attribuer au mot "manœuvre". En effet, l'accident pourrait être attribué à l'absence d'une manœuvre qui s'imposait, à l'absence des feux réglementaires, etc., tous cas qui doivent être prévus.

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, répond que le Comité de rédaction a pris le mot "manœuvre" dans son acceptation la plus large.

Quoiqu'il en soit, pour éviter toute équivoque, la Commission se trouve d'accord pour soumettre à nouveau le texte au Comité de rédaction, qui cherchera une expression plus précise.

ARTICLE 14

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence après trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées, et, notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.
Celle des Puissances qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier son intention aux autres Puissances, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la Conférence dans les six mois.

ARTICLE 14
(Translation)

Any one of the High Contracting Parties shall have the right, three years after this Convention comes into force, to call for a new conference with a view to possible amendments therein, and particularly with a view to extend, if possible, the sphere of its application.
Any Power exercising this right must notify its intention to the other Powers, through the Belgian Government, which will make arrangements for convening the conference within six months.

Conférence Internationale de Droit Maritime, 1905
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[122]

Article 13

Les délégués des Etats contractants se réuniront à Bruxelles trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

[123]

A l'article 13, il est prévu que trois ans après l'entrée en vigueur de la Convention, les Délégués des Etats contractants se réuniront dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et notamment d'en étendre s'il est possible la sphère d'application.

Il a été entendu que si les Gouvernements en jugeaient ainsi, rien n'empêcherait les Délégués de s'occuper, à cette occasion, d'autres réformes à introduire dans le droit maritime.

Conférence Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[95]

Cette proposition étant adoptée, il (**M. le Président**) donne successivement lecture des article 13, 14, 15 et 16:

Les Délégués des Hautes Parties contractantes se réuniront à Bruxelles, trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

. . . . . .

Ces articles ne donnent lieu à aucune remarque.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 12 to 27 September 1910
Third Plenary Session, 19 September 1910
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[98]

Art. 14. - Cet article était conçu comme suit:

Les Délégués des Hautes Parties contractantes se réuniront à Bruxelles, trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

Au sujet de cet article, un Gouvernement a fait observer qu'il croyait inutile de stipuler qu'une nouvelle Conférence se réunira de plein droit trois ans après l'entrée en vigueur de la Convention. Il proposait, en conséquence, soit de supprimer cet article, soit de le modifier de façon à prévoir qu'à l'expiration de trois ans le Gouvernement belge se mettra en rapport avec les autres Gouvernements, en vue de déterminer si une nouvelle Conférence serait de nature à atteindre un but utile.

La Sous-Commission est, dans ces conditions, unanime à proposer un texte nouveau conçu comme suit:

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence après trois ans, à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées, et, notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

Celle des Puissances qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier son intention aux autres Puissances, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la Conférence dans les six mois.

Cette disposition a l'avantage d'organiser la procédure de révision éventuelle de la Convention, sans l'assujettir à l'obligation impérative d'une nouvelle conférence à date fixe.

[99]

Le droit d'initiative est assuré a titre égal à tous les Etats. Il n'est d'ailleurs pas à craindre que les Puissances signataires, toutes inspirées du même désir de constituer

un droit maritime uniforme, insistent sur la réunion d'une conférence si les réponses recueillies par le Gouvernement belge établissaient, dès l'abord, qu'une demande de revision ne paraît pas trouver d'appui suffisant. C'est là une question d'appréciation et d'opportunité qu'il convient de laisser à la sagesse des Parties contractantes.

ARTICLE 15

Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement belge et, par celui-ci, à chacun des Gouvernements des autres Parties contractantes; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement belge.

ARTICLE 15

(Translation)

States which have not signed the present Convention are allowed to accede thereto at their request. Such accession shall be notified through the diplomatic channel to the Belgian Government, and by the latter to each of the Governments of the other Contracting Parties; it shall become effective one month after the despatch of such notification by the Belgian Government.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905
Belgian Government Draft

[19]

Art. 13. - Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement . . . . . et par celui-ci à chacun des autres Gouvernements; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement . . . . . .

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[122]

Article 14

Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention, sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement belge, et par celui-ci à chacun des autres Gouvernements; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement belge.

[123]

Sur la proposition des membres français de la Commission, le texte porte que le Gouvernement belge est chargé de recueillir les adhésions et les ratifications.

Conférence Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[90]

Cette proposition étant adoptée, il donne successivement lecture des article 13, 14, 15 et 16:

. . . . . .

Art. 14. - Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement belge et, par celui-ci, à chacun des Gouvernements des autres Parties contractantes; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement belge.

. . . . . .

Ces articles ne donnent lieu à aucune remarque.

ARTICLE 16

La présente Convention sera ratifiée.
A l'expiration du délai d'un an au plus tard, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.
Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement à Bruxelles et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.
Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 15.

ARTICLE 16
(Translation)

The present Convention shall be ratified.
After an interval of at most one year from the date on which the Convention is signed, the Belgian Government shall enter into communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify it, with a view to decide whether it should be put into force.
The ratifications shall, if so decided, be deposited forthwith at Brussels, and the Convention shall come into force a month after such deposit.
The Protocol shall remain open another year in favour of the States represented at the Brussels Conference. After this interval they can only accede to it in conformity with the provisions of Article 15.

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902
Meeting of 27 September

[93]
Article XIV

The present convention shall not be in force until after ratification. Ratifications shall be exchanged not later than____.

Effect shall be given to Art. 1 within one year.

After such date the treaty shall come in force between the Powers who will have complied with said Art. 1.

The accession of any Power not a signatory shall be notified to the Government of ____ which shall advise the High Contracting Parties within _____.

Carried.
The meeting concluded.

La présente convention ne sera définitive qu'après ratification. Les ratifications seront échangées au plus tard le _____.

L'engagement pris dans l'article 1, sera exécuté dans le délai d'un an.

A partir de cette date le traité entrera en vigueur entre les puissances qui se seront conformées à l'art. 1.

L'accession de toute puissance non signataire sera notifiée au Gouvernement de _____ qui en donnera avis aux Hautes parties contractantes dans un délai de _____.

Voté.
La séance est levée.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905

Belgian Government Draft

[19]

Art. 14. - La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposées à . . . . . le plus tôt possible et au plus tard dans le délai d'une année à compter du jour de la signature.

Meeting of the Sous-Commission, 19 October 1905

[223]

Les textes proposés sont les suivants:

1° En ce qui concerne les ratifications:

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposée à Bruxelles aussitôt que faire se pourra. A l'expiration du délai de deux ans, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge se mettra en rapport avec les Gouvernements qui se seront déclarés prêts à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur entre lesdits Gouvernements. Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement et la Convention produira ses effets entre eux un mois après ce dépôt. Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article . . . .

2° En ce qui concerne le vœu à mentionner dans le protocole:

La Conférence, considérant que le but poursuivi par la Convention ne sera pleinement atteint que par la généralisation des règles qu'elle consacre, émet le vœu que les Etats contractants pourvoient le plus tôt possible et dans la mesure la plus large à l'extension prévue par l'article . . . . . de la présente Convention.

Ces textes sont unanimement approuvés. Ils seront soumis à la Conférence dans sa prochaine séance plénière.

M. le Président expose ensuite que l'on pourrait suivre deux méthodes pour constater la faculté, laissée aux Etats-Unis d'Amérique, d'adhérer aux conventions sous réserve de leur application par les tribunaux maritimes. On pourrait, soit faire mention de cette faculté dans un protocole de clôture, soit se borner à la constater dans le procès-verbal de l'assemblée plénière.

L'assemblée se rallie unanimement à cette dernière façon de procéder.

Second Plenary Session 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[122]

Texte proposé:

Article 15

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposées à Bruxelles aussitôt que faire se pourra. A l'expiration du délai de deux ans, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements qui se seront déclarés prêts à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 14.

Conference Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[90]

Cette proposition étant adoptée, il donne ensuite lecture des articles 13, 14, 15 et 16:

. . . . . .

Art. 15. - La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposées à Bruxelles aussitôt que faire se pourra. A l'expiration du délai de deux ans, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 14.

. . . . . .

Ces articles ne donnent lieu à aucune remarque.

Seventh Plenary Session, 4 October 1909
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[135]

Les articles 13, 14 et 15 sont ainsi rédigés:

. . . . . .

Art. 15. - La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposées à Bruxelles aussitôt que faire se pourra. A l'expiration du délai de deux ans, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 14.

. . . . . .

Ces textes n'ont subi aucune modification.

M. le Président estime que le délai de deux ans laissé par l'article 15 est trop long.

Sur sa proposition, les mots "à l'expiration du délai de deux ans" sont remplacés par ceux "à l'expiration du délai d'un an au plus tard".

ARTICLE 17

Dans le cas où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au Gouvernement belge, et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Parties contractantes.

ARTICLE 17
(Translation)

In the case of one or other of the High Contracting Parties denouncing this Convention, such denunciation shall not take effect until a year after the day on which it has been notified to the Belgian Government, and the Convention shall remain in force as between the other Contracting Parties.

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902
Meeting of 27 September

[92]

Article XIII

The present treaty is concluded for an unlimited time, but each of the Contracting Parties has the right of denouncing it. Such denunciation shall only have effect one year after notification to the other parties. Actions brought meanwhile shall continue submitted to the treaty. It shall continue to have full effect between the Parties who have not denounced it.

Le présent traité est conclu pour un temps illimité mais chacune des parties contractantes a le droit de le dénoncer. La dénonciation ne produira ses effets qu'un an après sa notification aux autres parties. Les actions introduites pendant ce délai resteront soumises au traité. Celui-ci continuera à produire tous ses effets entre les parties qui ne l'auront pas dénoncé.

M. Carver. On that Article might I draw the attention of the Bureau to the fact that the wording of Article 13 is not really accurate for the same reasons that I gave with regard to Article 1. It is not the Treaty; it is the laws which are passed. It is the laws which may be passed pursuant to the Treaty, and therefore it is not appropriate language to speak of "actions brought meanwhile shall continue submitted to the Treaty". I am sure my meaning will be present to M. Franck.

Sir Walter Phillimore. I do not agree with M. Carver. I think it is quite right according to English law. The Treaty becomes law.

Dr. Sieveking (President). If you wish to propose an amendment you must give it in writing.

M. Carver. I have not drafted an amendment. I have proposed an amendment to Article 1, and I ask the Bureau to consider whether, having regard to the language of Article 1, Article 13 does not want something changed.

The President. That will be considered.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905

[73]

Draft adopted by the Conference

Dans le cas où l'une ou l'autre des Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au Gouvernement . . . . . et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Gouvernements contractants.

Second Plenary Session, 20 October 1905
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[122]

Text proposed:
Dans le cas où l'une ou l'autre des parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée **[123]** *au Gouvernement belge, et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Gouvernements contractants.*

Conference Internationale de Droit Maritime, 1909
Procès-Verbaux of the Sessions held from 28 September to 8 October 1909
Fourth Plenary Session, 30 September 1909

[90]

Cette proposition étant adoptée, il donne successivement lecture des articles 13, 14, 15 et 16

. . . . . .

Art. 16. - Dans le cas où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au Gouvernement belge, et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Parties contractantes.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Hautes Parties contractantes respectives ont signé la présente convention et y ont apposé leur cachets.

Ces articles ne donnent lieu à aucune remarque.

ARTICLE ADDITIONNEL

Par dérogation à l'article 16 qui précède, il est entendu que la disposition de l'article 5 fixant la responsabilité dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire, n'entrera de plein droit en vigueur que lorsque les Hautes Parties contractantes se seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

ADDITIONAL ARTICLE

(Translation)

Notwithstanding anything in the provisions of Article 16, it is agreed that it shall not be obligatory to give effect to the provisions of Article 5, establishing liability in cases where a collision is caused by the fault of a pilot carried by compulsion of law, until the High Contracting Parties shall have arrived at an agreement on the subject of the limitation of liability of shipowners.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-verbaux of the sessions held from 12 to 27 September 1910
Report of the Chairman of the Sous-Commission, M. Louis Franck

[97]

Art. 5. - Cet article est conçu comme suit:

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Observations. - Au sujet de cet article, le Gouvernement britannique a présenté l'observation suivante: "Il s'agit dans l'article 5 d'écarter l'exemption de responsabilité admise par certaines législations, notamment par la législation anglaise, dans le cas où il y a un pilote obligatoire à bord. Il y a là une question générale. Aussi, le Gouvernement britannique estime qu'il y a lieu de transférer l'article 5 dans le projet de Convention concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires".

En justifiant cette observation, la Délégation britannique a déclaré que si des raisons d'opportunité et de méthode l'engageaient à proposer ces modifications et si elles étaient essentielles au point de vue de la signature de la Convention, elles ne comportaient de la part du Gouvernement britannique aucune opposition au principe consacré par le texte de l'article 5. Dans ces conditions, la Sous-Commission propose de faire droit à l'observation en ajoutant à la Convention un article additionnel ainsi conçu:

Par dérogation à l'article 16 qui précède, il est entendu que la disposition de l'article 5, fixant la responsabilité dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire, n'entrera de plein droit en vigueur que lorsque les Hautes Parties contractantes se seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Ce texte marque clairement qu'il n'est dérogé en rien aux lois actuelles qui, dans

un grand nombre de pays, rendent le navire responsable des fautes du pilote même obligatoire.

Dès à présent, il est acquis que le principe de la suppression de l'exception du pilotage obligatoire est accepté par l'unanimité des Puissances. La question de mise en vigueur de cette disposition est seule réservée. Dans ces conditions, la Sous-Commission a reconnu, à l'unanimité, que la disposition adoptée à titre transitoire et par mesure d'opportunité ne changeait en rien le caractère même de la Convention.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au moment de procéder à la signature des Conventions pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes conclues à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit:

Les dispositions desdites Conventions seront applicables aux colonies et possessions des Puissances contractantes, sous les réserves ci-après:

I. Le Gouvernement allemand déclare réserver ses résolutions au sujet de ses colonies. Il se réserve, pour chacune de celles-ci séparément, le droit d'adhérer aux Conventions et de les dénoncer.

II. Le Gouvernement danois déclare se réserver le droit d'adhérer aux dites Conventions et de les dénoncer pour l'Islande et les colonies ou possessions danoises séparément.

III. Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique déclare se réserver le droit d'adhérer aux dites Conventions et de les dénoncer pour les possessions insulaires des Etats-Unis d'Amérique.

IV. Le Gouvernement de Sa Majesté Britannique déclare se réserver le droit d'adhérer aux dites Conventions et de les dénoncer pour chacune des colonies, chacun des protectorats et territoires britanniques séparément ainsi que pour l'île de Chypre.

V. Le Gouvernement italien se réserve le droit d'adhérer ultérieurement aux Conventions pour les dépendances et colonies italiennes.

VI. Le Gouvernement des Pays-Bas se réserve d'adhérer ultérieure-

PROTOCOL OF SIGNATURE

At the moment of proceeding to the signature of the Conventions for the unification of certain rules of law with respect to collisions and to assistance and salvage at sea, concluded this day, the undersigned Plenipotentiaries have agreed as follows:

The provisions of the said Conventions shall be applicable to the colonies and possessions of the contracting Powers subject to the reservations hereafter mentioned:

I. The German Government reserves its decisions on the subject of its colonies. It reserves, for each one of these separately, the right of acceding to the Conventions and of denouncing them.

II. The Danish Government reserves the right of acceding to the said Conventions and of denouncing them for Iceland and the Danish colonies or possessions separately.

III. The Government of the United States of America reserves the right of acceding to the said Conventions and of denouncing them for the island possessions of the United States of America.

IV. His Britannic Majesty's Government reserves the right of acceding to the said Conventions and of denouncing them for each of the British colonies, protectorates, and territories separately, as well as for the Island of Cyprus.

V. The Italian Government reserves the right of acceding subsequently to the Conventions for the Italian dependencies and colonies.

VI. The Netherlands Government reserves the right of acceding

ment aux Conventions pour les colonies et possessions néerlandaises.

VII. Le Gouvernement portugais déclare se réserver le droit d'adhérer ultérieurement aux Conventions pour les colonies portugaises.

Ces adhésions pourront être notifiées soit par une déclaration générale comprenant toutes les colonies et possessions, soit par des déclarations spéciales. Pour les adhésions et dénonciations, on observera éventuellement la procédure indiquée dans les deux Conventions de ce jour. Il est entendu toutefois que lesdites adhésions pourront également être constatées dans le procès-verbal des ratifications.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés ont dressé le présent Protocole, qui aura la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même des Conventions auxquelles il se rapporte.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 23 septembre 1910

(Suivent les signatures)

subsequently to the Conventions for the Netherlands colonies and possessions.

VII. The Portuguese Government reserves the right of acceding subsequently to the Conventions for the Portuguese colonies.

These accessions can be notified either by a general declaration comprehending all the colonies and possessions or by special declarations. For accessions and denunciations, the procedure indicated in the two present Conventions shall be observed in due course. It is understood, however, that the said accessions can equally be declared in the protocol of ratification.

In witness whereof, the undersigned Plenipotentiaries have drawn up the present Protocol, which shall have the same force and validity as if its provisions were inserted in the text of the Conventions to which it relates.

Done at Brussels in a single copy, September 23rd, 1910

(Follow the signatures)

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-verbaux of the sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Session, February 1905
Draft adopted by the Conference

[73]

Protocole de clôture

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour entre . . . . . les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit:

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre le plus tôt possible les mesures nécessaires pour rendre d'application générale, chacun en ce qui le concerne, les dispositions énoncées dans la Convention.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette Convention, et aura même force, valeur et durée.

APPENDIX

Articles proposed but not adopted

Article 5
(Compensation for damages)

Comité Maritime International
Antwerp Conference 1898
Bulletin No. 4
Meeting of 30 September 1898

[49]

Question 7

Should damages allowed in collision cases constitute a complete compensation for the losses suffered?

M. Marais (France), proposes to add the word "immediate" to losses.

[50]

M. T.M.C. Asser (Holland), contests this addition which might give rise to equivocation.

M. Franck (Belgium) supports the Belgian formula "Damages in collision cases ought to constitute a complete compensation for the damage suffered according to common law" and points out that this applies to persons as well as to goods. This motion was put to the vote and agreed to unanimously.

Resolutions passed at the Antwerp Conference

[4]

7. - Damages

The damages in cases of collision ought to constitute a complete compensation for the damage suffered, according to common law.

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902

[56]

Article 5

Losses in cases of collision are to be recompensed in full. They include especially in the measure of the actual detriment proved, the amount of the losses caused by the collision, the profits of which the injured parties are deprived, and indemnity in the nature of demurrage due to the vessels.

Les dommages-intérêts en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète. Ils comprennent notamment, dans la mesure du préjudice réel éprouvé: le montant des dommages causés par l'abordage, les gains dont les personnes lésées se trouvent privées et les indemnités de chômage dues aux navires.

M. A. Gordon Murray (United States). With regard to Article 5 if we may go back for a moment, the Maritime Law Association of the United States has instructed this delegation to recommend this Conference to strike out all the words after the words "recompensed in full". I would call the attention of the Conference to that.

M. Louis Franck. Some existing laws render the text necessary as it stands.

Carried. Voté.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905
Belgian Government Draft

[19]

Art. 5 - Les dommages-intérêts en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète. Ils comprennent notamment, dans la mesure du préjudice réel éprouvé, le montant des dommages causés par l'abordage, les gains dont les personnes lésées se trouvent privées et les indemnités de chômage dues aux navires.

[11]

Après quelques observations, et à la demande de M. le Président (Beernaert), M. Louis Franck expose l'économie des avant-projets soumis aux délibérations de la Conférence et les principes dont leurs auteurs se sont inspirés.

[12]

Après avoir fixé les principes qui doivent régler le droit à une réparation, restait à déterminer le montant de celle-ci.

C'est l'objet de l'article 5. Celui-ci porte que les dommages-intérêts en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète. Cette disposition pourrait

sembler superflue; elle ne fait que consacrer, dira-t-on, les principes du droit commun. Mais il a paru nécessaire de la formuler expressément, parce que la règle qu'elle proclame n'est pas admise dans toutes les législations. La même observation s'applique, d'ailleurs, à d'autres textes des avant-projets qui paraîtraient consacrer des principes évidents.

[13]

S. Exc. M. Victor Concas, Délégué de l'Espagne, soulève la question de savoir s'il ne faut pas considérer comme excessive la disposition de l'article 5, qui stipule que les dommages-intérêts causés par l'abordage comprennent notamment les gains dont les personnes lésées se trouvent privées. Cette disposition ne pourrait-elle pas donner lieu à de graves abus à raison même **[14]** de l'exagération des indemnités qui pourraient être demandées et dont la légitimité ne pourrait être que difficilement constatée?

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, est d'avis que le principe de l'article 5 est absolument équitable. L'abus signalé par S. Exc. M. Victor Concas ne semble pas à craindre. Le texte se borne à établir la règle du droit à réparation en cas de dommage. C'est au demandeur qu'il incombera de faire la preuve du dommage réellement subi. Tous les principes généraux du droit sur la preuve et sur l'étendue des dommages qui peuvent donner lieu à réparation restent applicables.

M. Govare, Délégué de la France, fait observer qu'en droit français aucun abus n'est à craindre. La question de la réparation complète du dommage causé n'est pas spéciale à la matière de l'abordage, c'est une question d'ordre général et, en particulier, elle se présente lorsqu'il s'agit de transports par terre aussi bien que lorsqu'il s'agit de voyages par mer. Il est de doctrine et de jurisprudence que le dommage direct seul peut donner lieu à réparation et qu'aucune indemnité ne peut être accordée à raison d'un dommage indirect.

S. Exc. M. Perez Caballero y Ferrer, Ministre d'Espagne, demande si la législation française contient un texte formel qui renferme cette distinction.

M. Govare, Délégué de la France, répond négativement. La solution résulte uniquement de l'application des principes généraux.

M. Tréfeu, Délégué de la France, signale que le principe est appliqué en France sans difficulté en ce qui concerne les primes à la pêche. Lorsqu'un abordage survient, on détermine dans le montant de l'indemnité le préjudice résultant du manque de gain. Ce préjudice est calculé d'après la moyenne des jours de pêche et à raison du terme pendant lequel le navire ou le bateau a été immobilisé.

Second sitting, 24 February 1905

[32]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, expose les raisons pour lesquelles la Commission n'a pas cru devoir reproduire ces dispositions.

Les textes qui ont disparu sont les article 5, 7 et l'alinéa 3 de l'article 4 de l'avant-projet.

L'article 5 portait:

Les dommages-intérêts en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète. Ils comprennent notamment, dans la mesure du préjudice réel éprouvé, le montant des dommages causés par l'abordage, les gains dont les personnes lésées se trouvent privées et les indemnités de chômage dues aux navires.

Cet article, qui déterminait l'étendue de la réparation en matière d'abordage, a donné lieu à certaines divergences d'appréciation. On a jugé que les termes qu'il contenait pouvaient faire surgir des controverses et qu'au surplus la disposition était superflue, puisque l'on s'est trouvé d'accord pour reconnaître qu'il n'y avait pas lieu de déroger aux règles générales du droit, qui fixent les dommages-intérêts dus en cas de préjudice causé à autrui.

. . . . . .

M. Sadowsky, Délégué de la Russie, estime que l'article 5 de l'avant-projet présenté par le Gouvernement belge pouvait, en effet, donner lieu à controverse à un double point de vue.

[33]

D'une part, cet article stipulait que les dommages-intérêts en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète. On aurait pu se demander si cette disposition n'apportait pas une dérogation aux règles qui, dans la plupart des législations modernes, limitent la responsabilité du propriétaire de navires. Cette limitation de la responsabilité existe sous des formes diverses. Certaines législations admettent le droit pour le propriétaire de s'affranchir de ses obligations par l'abandon du navire et du fret; d'autres restreignent l'étendue de la responsabilité du propriétaire d'une manière ou d'une autre. Le Congrès de Bruxelles de 1888 avait préconisé l'adoption de règles uniformes sur ce point.

D'autre part, la disposition proposée précisait, à titre d'exemple, ce que devait comprendre les dommages-intérêts dus comme réparation. Elle stipulait que ces dommages-intérêts comprennent notamment les gains dont les personnes lésées se trouvent privées. Elle eut pu, à ce point de vue, donner naissance à des controverses et à des procès, résultant de l'absence de détermination précise de ce que peuvent comprendre ces gains.

* * * * *

Article 7
(Liability of the tug)

Comité Maritime International
Antwerp Conference 1898
Bullettin No. 4
Meeting of 29 September 1898

[31]

Question V

What effect ought the fact that the vessel is in tow to have upon liability?

M. T.M.C. Asser (Holland). In these matters it is necessary to adopt simple rules. The tug being in the service of the vessel towed, the latter is always responsible both for his own personal fault and for the fault of his servant, the tug.

As to the tug, he can only be sued when he is himself in fault, but even in this hypothesis the action must remain open against the vessel towed.

I therefore move the following resolution: "The vessel collided with has right of action against the tug and against the vessel towed when there is a common fault. It has no right of action against the tug if the vessel towed alone is at fault".

M. Franck (Belgium). The Belgian committee has adopted the principle that liability in case of collision is not modified by the fact that the vessel is towed. The liability of the tug and the liability of the vessel towed are judged according to the faults committed by each, in conformity with common law and without there being any joint liability by the fact alone of the towage. If there is a common fault the damages are divided as will be stated under question 6.

[32]

According to our view, common law ought to apply. If the vessel towed is at fault she will be responsible for the collision. If it is the tug, the tug will have to pay damages. If both are at fault the damages payable to the vessel collided with will be divided between the tug and the tow in proportion to the degree of their respective faults.

This solution of the question differs from the one given by the majority of the National reports, which hold that the tug is in the service of the tow and therefore that the latter is responsible for the errors of the former.

Let us see where the solutions differ in practice and where they agree.

The two principles lead to the conclusion that if the tug carries out the orders of the tow, the latter alone is responsible. In the same way the vessel towed, being bound to superintend the acts of the tug, is still responsible if she allows the tug to commit an error which she could have avoided. Everybody agrees with the solution to be given in these cases to the question now under consideration.

But a third contingency may arise. Supposing the tug commits a fault which the tow is unable to avoid, or that the accident is due to an inherent defect in the tug. In such a case how can the tow be held in any way responsible?

M. Martin (Germany). It appears to me that the responsibility of the tow for the acts of the tug is indisputable. It is based on the consideration that the tug has agreed with the tow to seek the assistance of a third party in order to be conducted instead of conducting itself.

M. Carver (England). It appears to me that it is impossible to lay down an absolute principle in these matters. The circumstances under which vessels are towed vary **[33]** largely, and so does the liability. As a rule, under the ordinary contract of towage, the tug is the servant of the tow, but in many instances, this rule do not apply.

M. Rahusen (Holland). I move that M. Asser's proposal be printed and that the continuation of the discussion be postponed until tomorrow.

This motion was adopted and the sitting ended at 5.30 p.m.

[34]

Meeting of 30 September 1898

Chairman, Mr. Beernaert; Vice Chairmen: Mr. Lyon Caen (France) and Mr. Hindenburg (Denmark).
The sitting commenced at 9 o'clock.

The President. It appears that the distinction proposed by our English colleagues may be adopted at the outset.

We read in the summary of the conclusions of the National English committee that in principle the tow must be held responsible for the damage arising out of a collision caused by the fault of the tug towing her in virtue of a towing contract, but not when the towing consists in a salvage operation. We will not concern ourselves with the latter case. We will limit the debate to the question of towage proper.

M. De Grandmaison (France). The French Association has borrowed from the draft of the law on maritime collisions a wording, which seems rather to decide a question of procedure. In reality it disposes of the question of principle at the same time.

I share the opinion of the Belgian Committee that the tow cannot be held responsible for the fault of the tug. The problem must be decided by common law. A contract to tow is not a contract appointing a servant. The tug has a complete and distinct individuality. It has a captain. It possesses proper means of acting. It must also have a proper responsibility.

So each party is responsible for the faults he commits.

[35]

A word as to the rule of law which the Germans ask us to uphold by a vote of this Congress.

They tell us that the owner of the tow is responsible for the faults of the tug. When do they say this responsibility commences? Say my vessel is lying at anchor. She has engaged a tug. The tug arrives. It manoeuvres round my vessel in order to pass her a cable. The execution of the contract has certainly been entered upon. In the course of this preparatory evolution the tug collides with another vessel. If there is an ordinary contract of employment, the tow will be responsible for the accident, but this would be perfectly unjust and unfair.

I recommend the adoption of the French rule of law which is also that of the Belgian committee.

M. Sieveking (Germany). I think that the principal argument militating in favour of the adoption of the Belgian proposal is that it is founded on common law. We are told that the two vessels, the tug and the tow, must be considered to be two independent vessels and that there is no reason for declaring the tow to be responsible for the fault of the tug. We are asked for what motive the fault of the tug could be imputed to the vessel towed. It is easy to give the motive of the principle: the tug is in the service of the tow. The rule being thus stated, one must add that much towage service is done which comes not under this principle of ordinary employment.

Let us take examples. Perhaps they will serve to throw light upon the problem.

Imagine the case of a tug being engaged by a vessel still lying at anchor in port. Before the cable is passed over to the latter, the tug in making a preparatory manœuvre comes into collision with a third vessel. It is evident that in this hypothesis the vessel still at anchor cannot be held responsible for the fault of the tug.

[36]

What does the example prove? No doubt that a rule without exceptions cannot be established on the subject. The German Committee is therefore of the opinion that an absolute decision on this subject is dangerous.

A gentleman yesterday mentioned the hypothesis of a tug conducting a string of vessels belonging to different owners. It is evident from the point of view of responsibility that this case differs from that in which one vessel only is in tow.

Another hypothesis is where there is no crew on board the tow and where the tug has consequently the conduct of both vessels.

In presence of such numerous cases the German Committee thought it would be unwise to establish an absolutely general law on the matter. As a rule towing is only performed on inland waters. It is better that the Courts should decide each particular case on its circumstances and merits. All that we can admit upon this point is that if the directions are given from on board the tow, the responsibility attaches to the latter.

M. Lyon-Caen (France). Mr. de Grandmaison took up the standpoint of the principles of common law. He told us that in the matter of hiring services, each party is responsible alone for the faults it commits in the execution of the contract. That is a mistake. By virtue of article 1384 Civil Code is not the master responsible for his workmen? So, no principle of law is shown for not admitting the responsibility of the tow in the case of an ordinary contract of towage. On the contrary, this responsibility is in conformity with the rules of common law in the matter of employment.

Further, it appears necessary to harmonise the solutions **[37]** of the different questions we have to decide. The responsibility of the tow for the tug which I would like to see upheld here, is closely allied to the responsibility of the owner of the vessel for the members of the crew. Why admit the one and not admit the other?

Let us still more bear in mind our yesterday's vote in regard to compulsory pilotage. We adopted the principle of the responsibility of the owner chiefly on this consideration expounded by our colleague M. Carver, that the pilot acts in the interest of the owner of the vessel, that the owner is the adventurer in the matter. The same reason should lead us to a similar solution in regard to towing. The owner of the tow ought to be held responsible for the acts of the tug, the intervention of which takes place in the interest of the vessel, in the interest of the adventure.

M. Franck (Belgium). M. Lyon-Caen's last remarks appear to me to be conclusive. I am authorised to say that the Belgian delegates adopt the proposals of the English, German and Dutch committees.

M. M.T.C. Asser (Holland). What is the most advantageous solution for the shipping trade? It is certainly the one recommended by our German, English, Belgian and Norwegian colleagues.

As to the formula I proposed yesterday, it is more general and more complete although it upholds the same principle. May I be permitted to say that it has received the unanimous consent of the members of the Dutch committee assisting at this Congress?

I have worded it as follows:

In every case, unless the towing constitutes a salvage operation, action may be brought against the vessel towed, the tow having right of action against the tug if the latter is at fault.

[38]

If the tug is at fault the action may also be brought against it.

M. Lyon-Caen (France). I agree with M. Asser as to the substance but not as to the wording of his proposal. In the way it is drawn up, it seems to solve a question of procedure rather than a question of principle. It does not tell us who is responsible. The English formula is clearer.

The President proposes the adoption of the English formula omitting the words "in principle".

M. Mac Arthur (England) observes that three exceptions at least ought to be made to the principle of the liability of the tow for the wrongful acts of the tug:

1 when the tug is acting as a salvor;
2 when the tow is under command of the tug;
3 when several barges or vessels are navigated in charge of one tug.

M. Franck (Belgium) proposes to vote the principle alone, leaving for examination hereafter the question whether exceptions are necessary.

The President. I second this proposal and I move the addition of the English form of the words "reserving to the vessel towed its proper right of action against the tug".

I therefore put to the vote the English formula modified as follows:

The ship towed should be responsible for the fault of the tug, unless it be shown that the tug was not in the service of the tow. This principle does not affect the right of recourse, which the tow may have against the tug.

This formula is adopted by the German, English, Dutch, Belgian and Norwegian delegates unanimously and rejected by the French delegates by 5 votes to 3.

Resolutions passed at the Antwerp Conference

[3]

5. - Tug and tow.

The ship towed should be responsible for the fault of the tug, unless it be shown that the tug was not in the service of the tow. This principle does not affect the right of recourse which the tow may have against the tug.

Comité Maritime International
Hamburg Conference, September 1902

[57]

Article VII

The sea-going ship in tow is liable in respect to third parties for damage resulting from a collision caused by the fault of the tug in its service. This liability does not prevent the ship in tow having recourse against the ship towing in virtue of the towage contract. The tug is, on the other hand, directly liable for its faults with respect to parties injured, in conformity with the principles enunciated in the preceding articles, but it is not jointly liable for the faults of the towed ship.

Le navire de mer remorqué est responsable à l'égard des tiers du dommage résultant d'un abordage causé par la faute du remorqueur à son service. Cette responsabilité ne préjudicie pas au recours du navire remorqué contre le navire remorqueur en vertu du contrat de remorquage. Le remorqueur est en outre directement responsable de ses fautes à l'égard des parties lésées, conformément aux principes énoncés dans les articles précédents, mais il n'est pas solidaire des fautes du navire remorqué.

M. Asser (Amsterdam). A Anvers il avait été voté que le navire remorqué est responsable à moins qu'il ne prouve que le navire remorqueur n'était pas à son service. C'est donc au navire remorqué à prouver que le navire remorqueur n'était pas à son service et maintenant, dans l'art. 7 tel qu'il a été rédigé par la commission spéciale nommée à Paris, il est parlé du recours des tiers du chef d'un abordage "causé par la faute du remorqueur à son service". D'après ces dispositions-là, le navire demandeur devra **[58]** prouver qu'il existait un contrat de service entre remorqué et remorqueur. Cette preuve peut être très difficile à faire. Je voudrais bien demander aux membres de la commission s'il y a un motif spécial pour introduire cette modification. D'après les vœux de notre comité hollandais, je crois qu'il ne faudrait pas revenir sur les propositions admises à Anvers.

M. Louis Franck (Anvers). Je répondrai à M. Asser. Voici un demandeur qui assigne deux navires, l'un comme navire remorqueur, l'autre comme navire remorqué; ce dernier est assigné non pas à raison de sa faute, mais comme commettant à raison de la faute du remorqueur. La preuve que le demandeur doit faire ce n'est pas seulement qu'une faute a été commise par le remorqueur, mais bien aussi qu'il s'agit de navires qui se trouvent l'un vis-à-vis de l'autre, dans les rapports d'un contrat de remorquage. Son action comporte donc deux bases; la faute et le rapport de service. Il doit justifier de l'une comme de l'autre.

C'est le droit commun. La preuve, dans la pratique, ne peut être difficile: elle résultera presque toujours du fait même du remorquage. C'est ce que le texte implique.

Art. 7 est voté.

Conférence Internationale de Droit Maritime
Procès-Verbaux of the Sessions held from 21 to 25 February and from 16 to 20 October 1905
First Plenary Session, February 1905
First sitting, 21 February 1905
Belgian Government Draft

[19]

Art. 7 - Le navire de mer remorqué est responsable à l'égard des tiers du dommage résultant d'un abordage causé par la faute du remorqueur à son service. Cette responsabilité ne préjudicie pas au recours du navire remorqué contre le navire remorqueur, en vertu du contrat de remorquage. Le remorqueur est en outre directement responsable de ses fautes à l'égard des parties lésées, conformément aux principes énoncés dans les articles précédents, mais il n'est pas solidaire des fautes du navire remorqué.

Second sitting, 24 February 1905

[32]

M. Louis Franck, Délégué de la Belgique, expose les raisons pour lesquelles la Commission n'a pas cru devoir reproduire ces dispositions.

Les textes qui ont disparu sont les article 5, 7 et l'alinéa 3 de l'article 4 de l'avant-projet.

. . . . . .

Cet article a soulevé certaines objections, à raison de la détermination de la nature même du contrat de remorquage. On a constaté que bien que certaines législations attribuaient à ce contrat un caractère théorique différent, elles aboutissaient en fait toutes à une solution presque identique, lorsqu'un abordage venait à se produire. On a pensé, dès lors, que, puisqu'il était difficile de pouvoir s'accorder sur un texte, il était préférable de supprimer la disposition elle-même, qui, d'ailleurs, ne présentait plus guère qu'un intérêt théorique, et de laisser la question sous l'empire du droit national. Le remorquage se fait, au surplus, surtout dans les eaux territoriales.

. . . . . .

M. Sadowsky, Délégué de la Russie . . . . . .

[33]

L'honorable Délégué signale également que la disposition de l'article 7 qui a été supprimée résolvait le point de savoir quel est le caractère qui doit être attribué au contrat de remorquage. Dans certaines législations, le capitaine du remorqueur est le préposé du capitaine du navire remorqué. Il agit sous les ordres de celui-ci et le propriétaire du navire remorqué est, dès lors, responsable du fait du remorqueur comme il l'est des fautes de tous ses préposés, et c'est dans ce sens que se prononçait l'article 7 de l'avant-projet. Dans d'autres législations, on envisage le contrat de remorquage comme constituant une sorte de contrat de transport.

Dans ce dernier système, que l'honorable délégué estime être le plus juridique, le propriétaire du remorqueur doit être déclaré seul responsable de tous les dommages

causés par sa faute ou par la faute de ses préposés. Le propriétaire du navire remorqué ne doit pas avoir à répondre de faits auxquels il est totalement étranger.

M. le Président constate que l'assemblée ne soulève aucune objection au sujet de la suppression des articles 5, 7 et de l'alinéa 3 de l'article 4 de l'avant-projet soumis par le Gouvernement belge. Il considère, dès lors, ces dispositions comme supprimées.

PART III

TEXTS

AVANT-PROJET DE TRAITE RELATIF A UN DROIT UNIFORME SUR LES ABORDAGES[1]

Art. 1. - Les Hautes Parties contractantes, prendront les mesures nécessaires pour introduire dans leurs législations respectives les dispositions énoncées dans le présent traité, et ce pour le jugement de toutes actions introduites, après la date des ratifications, devant leurs cours et tribunaux respectifs, à raison d'un abordage survenu soit entre navires de mer, soit entre un navire de mer et un bateau d'intérieur.

Art. 2. - Si l'abordage est fortuit ou dû à un cas de force majeure, les dommages sont supportés sans recours par les intéressés qui les ont éprouvés.

Il en est de même s'il y a doute sur les causes de l'abordage.

Il n'est pas dérogé à ces règles pour le cas où l'un des navires était à l'ancre.

Art. 3. - Si l'abordage a été causé par une faute unilatérale, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel cette faute a été commise.

Art. 4. - S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Tous les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord des navires, sont répartis entre les navires, dans la même proportion, sans solidarité.

Le navire poursuivi en vertu du contrat de transport, pourra, en justifiant de la faute de l'autre navire et du degré de celle-ci, se décharger à due concurrence de la responsabilité dont il se trouverait tenu d'après son contrat, sous réserve des clauses et conditions de celui-ci.

Art. 5. - Les dommages-intérêts en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète. Ils comprennent notamment, dans la mesure du préjudice réel éprouvé: le montant des dommages causés par l'abordage, les gains dont les personnes lésées se trouvent privées et les indemnités de chômage dues aux navires.

Art. 6. - La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire, ne fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle est établie par les dispositions du présent traité.

Art. 7. - Le navire de mer remorqué est responsable à l'égard des tiers du dommage résultant d'un abordage causé par la faute du remorqueur à son service. Cette responsabilité ne préjudicie pas au recours du navire remorqué contre le navire remorqueur en vertu du contrat de remorquage. Le remorqueur est en outre directement responsable de ses fautes à l'égard des parties lésées, conformément aux principes énoncés dans les articles précédents, mais il n'est pas solidaire des fautes du navire remorqué.

Art. 8. - Est abrogée toute disposition subordonnant l'action pour abordage à un protêt ou à des formalités spéciales.

---

(1) Adopted by the CMI Conference held in Hamburg in September 1902, in CMI Bulletin, Conférence de Hambourg, p. XXVIII.

Art. 9. - L'action du chef d'abordage se prescrit par deux ans à partir de l'événement. Les lois nationales déterminent les causes d'interruption de cette prescription.

Le recours exercé par le capitaine pour compte de son armement suspend la prescription au profit de toutes les parties intéressées du chef du navire qu'il commande.

Art. 10. - Les navires entrés en collision sont obligés de se porter secours autant que les circonstances le permettent.

Les lois nationales déterminent les peines applicables aux contrevenants.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison de ces contraventions, et le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

Art. 11. - Sous réserve de conventions ultérieures sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, on entend, dans les dispositions qui précèdent, par responsabilité du navire, la responsabilité du propriétaire ou de toute autre personne, telle que cette responsabilité sera jugée applicable dans chaque cas, par les Tribunaux compétents.

Art. 12 - Les abordages entre navires de guerre et navires de commerce ne sont soumis au présent traité que dans la mesure où une responsabilité est admise à cet égard par le droit de chaque Etat.

Art. 13. - Le présent traité est conclu pour un temps illimité mais chacune des parties contractantes a le droit de le dénoncer. La dénonciation ne produira ses effets qu'un an après sa notification aux autres parties. Les actions introduites pendant ce délai resteront soumises au traité. Celui-ci continuera à produire tous ses effets entre les parties qui ne l'auront pas dénoncé.

Art. 14. - La présente convention ne sera définitive qu'après ratification. Les ratifications seront échangées au plus tard le

L'engagement pris dans l'article 1, sera exécuté dans le délai d'un an.

A partir de cette date le traité entrera en vigueur entre les puissances qui se seront conformées à l'art. 1.

L'accession de toute puissance non signataire sera notifiée au Gouvernement de qui en donnera avis aux Hautes parties contractantes dans un délai de

AVANT-PROJET

DE

CONVENTION POUR L'UNIFICATION DES REGLES A APPLIQUER EN MATIERE D'ABORDAGE[2]

. . . . . .

Article Premier. Les Hautes Parties contractantes, S'ENGAGENT À SOUMETTRE AUX DISPOSITIONS DE LA PRÉSENTE CONVENTION le jugement de toutes actions introduites, après la date DE LA MISE EN VIGUEUR DE LADITE CONVENTION, devant leurs cours et tribunaux respectifs, à raison d'un abordage survenu soit entre navires de mer, soit entre un navire de mer et un bateau d'intérieur.

Art. 2. - Si l'abordage est fortuit, S'IL EST dû à un cas de force majeure OU S'IL Y A DOUTE SUR LES CAUSES DE L'ABORDAGE, les dommages sont supportés sans recours par CEUX qui les ont éprouvés.

CETTE DISPOSITION RESTE APPLICABLE DANS LE CAS OÙ L'UN DES NAVIRES AURAIT ÉTÉ AU MOUILLAGE AU MOMENT DE L'ACCIDENT.

Art. 3. - Si l'abordage a été causé par une faute, LA RÉPARATION DU DOMMAGE INCOMBE À CELUI DES NAVIRES QUI L'A commise.

Art. 4. - S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans LADITE proportion, sans solidarité À L'ÉGARD DES TIERS.

Art. 5. - La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire, ne fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle est établie par les dispositions DE LA PRÉSENTE CONVENTION.

Art. 6. - L'ACTION EN RÉPARATION DES DOMMAGES SUBIS PAR SUITE D'ABORDAGE N'EST SUBORDONNÉE NI À UN PROTÊT, NI À AUCUNE AUTRE FORMALITÉ SPÉCIALE.

Art. 7. - L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement.

Les lois nationales déterminent les causes QUI INTERROMPENT OU SUSPENDENT LA prescription.

Art. 8. - Les navires entrés en collision sont obligés de se porter secours autant que les circonstances le permettent.

Les lois nationales déterminent les peines applicables aux contrevenants.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison de ces contraventions, et le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

---

(2) Preliminary draft submitted by the Commission at the Diplomatic Conference held in Brussels, from 21 to 25 February 1905, Procès-Verbaux, p. 53.

Art. 9. - Sous réserve de conventions ultérieures sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, on entend, dans les dispositions qui précèdent, par responsabilité du navire, la responsabilité du propriétaire ou de toute autre personne, telle que cette responsabilité sera RÉGLÉE SELON LA LOI applicable dans chaque cas, par les tribunaux compétents.

Art. 10 - Les abordages entre navires de guerre et navires de commerce ne sont soumis À LA PRÉSENTE CONVENTION que dans la mesure où une responsabilité est admise à cet égard par le droit de chaque Etat.

Art. 11. - LES ETATS QUI N'ONT PAS SIGNÉ LA PRÉSENTE CONVENTION SONT ADMIS À Y ADHÉRER SUR LEUR DEMANDE. CETTE ADHÉSION SERA NOTIFIÉE PAR LA VOIE DIPLOMATIQUE AU GOUVERNEMENT . . . . . ET PAR CELUI-CI À CHACUN DES AUTRES GOUVERNEMENTS; ELLE SORTIRA SES EFFETS UN MOIS APRÈS L'ENVOI DE LA NOTIFICATION FAITE PAR LE GOUVERNEMENT . . . . . .

Art. 12. - LA PRÉSENTE CONVENTION SERA RATIFIÉE ET LES RATIFICATIONS EN SERONT DÉPOSÉES À . . . . . LE PLUS TÔT POSSIBLE ET AU PLUS TARD DANS LE DÉLAI D'UNE ANNÉE À COMPTER DU JOUR DE LA SIGNATURE.

UN MOIS APRÈS LA CLÔTURE DU PROCÈS-VERBAL DE DÉPÔT DES RATIFICATIONS, LA CONVENTION ENTRERA EN VIGUEUR ENTRE LES ETATS QUI L'AURONT RATIFIÉE.

Art. 13. - DANS LE CAS OÙ L'UNE OU L'AUTRE DES PARTIES CONTRACTANTES DÉNONCERAIT LA PRÉSENTE CONVENTION, CETTE dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après LE JOUR OÙ ELLE AURAIT ÉTÉ NOTIFIÉE AU GOUVERNEMENT . . . ., ET LA CONVENTION DEMEURERAIT EN VIGUEUR ENTRE LES AUTRES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS.

EN FOI DE QUOI LES PLÉNIPOTENTIAIRES DES ETATS RESPECTIFS ONT SIGNÉ LA PRÉSENTE CONVENTION ET Y ONT APPOSÉ LEUR CACHETS.

FAIT À BRUXELLES, EN UN SEUL EXEMPLAIRE, LE . . . . . .

CONFERENCE DIPLOMATIQUE DE DROIT MARITIME[3] 1e SESSION - FEVRIER 1905

PROTOCOLE

LES DÉLÉGUÉS SOUSSIGNÉS, CONVAINCUS DES GRANDS AVANTAGES QU'À TOUS LES POINTS DE VUE PRÉSENTERAIT L'ÉTABLISSEMENT D'UN DROIT UNIFORME EN MATIÈRE D'ABORDAGE ET D'ASSISTANCE MARITIMES, ET CONSTATANT LES DISPOSITIONS FAVORABLES MANIFESTÉES À CET ÉGARD AU COURS DES TRAVAUX DE LA CONFÉRENCE PAR TOUS SES MEMBRES, SONT UNANIMEMENT D'ACCORD POUR:

1° SOUMETTRE À LEUR GOUVERNEMENT RESPECTIF, AUX FINS D'EXAMEN, LES PROJETS PRÉPARÉS PAR LA CONFÉRENCE ET QUI SONT CI-ANNEXÉS;

2° SUSPENDRE LES DÉLIBÉRATIONS DE LA CONFÉRENCE ET LES AJOURNER À UNE DATE À PROPOSER PAR LE GOUVERNEMENT BELGE.

FAIT À
BRUXELLES, LE 25 FÉVRIER 1905.
(SUIVENT LES SIGNATURES).

Ire Annexe au Protocole

PROJET DE CONVENTION POUR L'UNIFICATION DES REGLES A APPLIQUER EN MATIERE D'ABORDAGE

Article I

LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR ABORDAGE SURVENU ENTRE NAVIRES DE MER OU ENTRE NAVIRES DE MER ET BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE, EST SOUMISE AUX DISPOSITIONS DE LA PRÉSENTE CONVENTION SANS QU'IL Y AIT À TENIR COMPTE DU LIEU OÙ L'ABORDAGE S'EST PRODUIT.

DIPLOMATIC CONFERENCE OF MARITIME LAW 1ST SESSION - FEBRUARY 1905

PROTOCOL

THE UNDERSIGNED DELEGATES, CONVINCED OF THE GREAT ADVANTAGES WHICH WOULD RESULT IN ALL RESPECTS FROM THE ESTABLISHMENT OF A UNIFORM LAW AS TO COLLISIONS AT SEA AND MARINE SALVAGE, AND HAVING REGARD TO THE FAVOURABLE DISPOSITIONS SHOWN AS TO THIS DURING THE LABOURS OF THE CONFERENCE BY ALL ITS MEMBERS, ARE UNANIMOUSLY AGREED:

1ST. TO SUBMIT TO THEIR RESPECTIVE GOVERNMENT FOR CONSIDERATIONS THE DRAFTS PREPARED BY THE CONFERENCE AND HERETO ANNEXED;

2ND. TO POSTPONE THE DELIBERATIONS OF THE CONFERENCE AND TO ADJOURN TO A DATE TO BE PROPOSED BY THE BELGIAN GOVERNMENT.

MADE IN
BRUSSELS, ON 25TH FEBRUARY 1905.
(SIGNATURES)

Ist Annex to the Protocol

DRAFT OF CONVENTION FOR UNIFYING THE RULES TO BE APPLIED AS TO COLLISION AT SEA

Article I

THE INDEMNITY FOR DAMAGES CAUSED BY COLLISION OCCURRING BETWEEN SEA-GOING SHIPS, OR BETWEEN SEA-GOING SHIPS AND SHIPS EMPLOYED IN INTERNAL NAVIGATION, IS SUBMITTED TO THE PROVISIONS OF THE PRESENT CONVENTION, WITHOUT REGARD AS TO THE PLACE WHERE THE COLLISION OCCURRED.

---

(3) Adopted by the 1st Session of the Diplomatic Conference held in Brussels, February 1905, in CMI Bulletin, Liverpool Conference of June 1905, p. 87.

Article II

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés sans recours par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où l'un des navires aurait été au mouillage au moment de l'accident.

Article III

Si l'abordage a été causé par une faute, la réparation du dommage incombe à celui des navires qui l'a commise.

Article IV

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Article V

La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire, ne fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle est établie par les dispositions de la présente Convention.

Article VI

L'action en réparation des dommages subis par suite d'abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Article VII

L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement.

Les lois nationales RÈGLENT CE QUI CONCERNE L'INTERRUPTION ET LA SUSPENSION DE la prescription.

Article VIII

Les navires entrés en collision sont obligés de se porter secours autant que les circonstances le permettent.

Article II

If the collision is without fault or is due to inevitable accident, or the cause cannot be determined, the losses are to be borne by the persons who have suffered them.

This provision is applicable even in the case where one of the vessels was at anchor at the time of the accident.

Article III

If the collision has been caused by fault, the ship which committed the fault is bound to make good the damage.

Article IV

In the case where both ships have been in fault, the liability of each of the ships is proportionate to the gravity of its fault.

The damages caused, either to the ships, or to their cargoes, or to the crews, passengers or other persons on board, are apportioned between the ships, in the said proportion, without their being jointly liable towards third parties.

Article V

The circumstance that the collision has been brought by the fault of a pilot whose employment was compulsory, does not prevent the ship being responsible as established by the provisions of the present Convention.

Article VI

The action for indemnity for damages suffered by collision is not subject either to a protest or to any other special formality.

Article VII

The action is barred by prescription two years after the event.

The national laws REGULATE ALL QUESTIONS RELATING TO INTERRUPTION AND SUSPENSION OF the prescription.

Article VIII

Colliding ships are bound to assist each other as far as circumstances permit.

The national laws determine the penalties to which those breaking the

Les lois nationales déterminent les peines applicables aux contrevenants.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison DES contraventions À LA DISPOSITION QUI PRÉCÈDE, et le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

Article IX

Sous réserve de conventions ultérieures sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, IL EST ENTENDU QUE LES PRÉSENTES dispositions NE PORTENT POINT ATTEINTE À LA NATURE NI À L'ÉTENDUE DE CETTE RESPONSABILITÉ TELLES QUELLES SONT RÉGLÉES DANS CHAQUE PAYS.

Article X

LA PRÉSENTE CONVENTION EST SANS APPLICATION AUX NAVIRES DE GUERRE.

Article XI

Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement . . . . . et, par celui-ci, à chacun des autres Gouvernements; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement . . . . . .

Article XII

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposées à . . . . . le plus tôt possible, et, au plus tard, dans le délai d'une année à compter du jour de la signature.

Un mois après la clôture du procès-verbal de dépôt des ratifications, la Convention entrera en vigueur entre les Etats qui l'auront ratifiée.

Article XIII

Dans le cas où l'une ou l'autre des Parties contractantes dénoncerait la présente Convention,

regulations are liable.

The owner of the ship is not responsible by reason OF breach OF THE PRECEDING REGULATION by the captain or crew, and the neglect to afford assistance does not entail a presumption of fault from the point of view of pecuniary liability for the collision.

Article IX

Subject to any further agreements as to the limitation of shipowners' liability, IT IS UNDERSTOOD THAT THE PRESENT PROVISIONS DO NOT ALTER IN ANY WAY THE NATURE AND THE EXTENT OF THAT LIABILITY AS REGULATED IN EACH COUNTRY.

Article X

THE PRESENT CONVENTION DOES NOT APPLY TO MEN-OF WAR.

Article XI

The States which have not signed the present Convention are admitted to adhere to the same on their request. This adhesion shall be notified by the diplomatic way to the Government . . . . . and by the latter to each of the other Governments; it shall come into effect one month after notification has been made by the Government . . . . . .

Article XII

The present Convention shall be ratified and the ratifications of it shall be deposited at . . . . . .as soon as possible, and at latest within the period of one year from the date of the signature.

One month after the closing of the procès-verbal of deposit of the ratifications, the Convention shall come in force between the States which shall have ratified it.

Article XIII

In case either of the contracting Parties denounce the present Convention,

sente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au Gouvernement . . . . . et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Gouvernements contractants.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Etats respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leur cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le . . . . . .

this denunciation shall only have effect one year from the day on which the notification be made to the Government of . . . . . .and the Convention shall remain in force between the other contracting Governments.

In witness thereof, the Plenipotentiaries of the respective States have signed and sealed the present Convention.

Made in Brussels in one copy on the . . . . . .

PROTOCOLE DE CLOTURE

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour entre . . . . . .les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit:

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre le plus tôt possible les mesures nécessaires pour rendre d'application générale, chacun en ce qui le concerne, les dispositions énoncées dans la Convention.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette Convention, et aura même force, valeur et durée.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés ont dressé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le . . . . . .

CLOSING PROTOCOL

At the time of proceeding to the signature of the Convention concluded this day between . . . . . .the undersigned Plenipotentiaries have agreed as follows:

The Governments of the High Contracting Parties bind themselves to take as soon as possible the necessary measures to secure the general application of the provisions contained in the present Convention, each as far as it is concerned.

The present Protocol, which shall be ratified at the same time as the Convention concluded on this day, shall be considered as being an integral part of this Convention and shall have equal force, value and duration.

In witness thereof, the undersigned Plenipotentiaries have drawn the present Protocol.

Made in Brussels, on the . . . . . .

CONFERENCE INTERNATIONALE DE DROIT MARITIME[4]

PROTOCOLE

Les Délégués soussignés, constatant que les dispositions favorables manifestées à l'égard de l'établissement d'un droit uniforme en matière d'abordage et d'assistance maritimes, au cours de la précédente session de la Conférence, se sont accentuées depuis lors et que de nouvelles et importantes sympathies se trouvent acquises à l'œuvre entreprise, sont unanimement d'accord pour soumettre à l'approbation de leurs Gouvernements respectifs les projets de conventions préparés par la Conférence et qui sont ci-annexés.

Considérant, d'autre part, que le but poursuivi par lesdits projets de conventions ne sera pleinement atteint que par la généralisation des règles qu'ils consacrent, les Délégués soussignés émettent, unanimement aussi, le vœu que les Etats contractants pourvoient, le plus tôt possible et dans la mesure la plus large, à l'extension prévue par l'article 13 du projet de convention sur l'abordage et l'article 15 du projet de convention sur l'assistance.

Fait à Bruxelles, le 20 octobre 1905.

(Signatures).

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ABORDAGE

———-

Article premier.

La réparation des dommages causés par UN abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions SUIVANTES, sans qu'il y ait à tenir compte DES EAUX où l'abordage s'est produit.

Article 2.

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, SOIT LES NAVIRES, SOIT L'UN D'EUX, SONT AU mouillage au moment de l'accident.

Article 3.

Si l'abordage EST causé par LA faute DE L'UN DES NAVIRES, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

Article 4.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

---

(4) Diplomatic Conference, October 1905, p. 138.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux EFFETS OU AUTRES BIENS DES équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont répartis entre les navires, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Article 5.

LA RESPONSABILITÉ ÉTABLIE PAR LES ARTICLES PRÉCÉDENTS SUBSISTE DANS LE CAS OÙ L'ABORDAGE EST CAUSÉ PAR LA FAUTE D'UN PILOTE, MÊME LORSQUE CELUI-CI EST OBLIGATOIRE.

Article 6.

L'action en réparation des dommages subis par suite D'UN abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Article 7.

L'action se prescrit par deux ans à partir de l'événement.

LES CAUSES DE SUSPENSION ET D'INTERRUPTION DE CETTE PRESCRIPTION SONT DÉTERMINÉES PAR LA LOI DU TRIBUNAL SAISI.

PEUT ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME UNE CAUSE DE SUSPENSION LE FAIT QUE LE NAVIRE DÉFENDEUR N'A PU ÊTRE SAISI DANS LES EAUX TERRITORIALES DE L'ETAT DANS LEQUEL LE DEMANDEUR A SON DOMICILE OU SON PRINCIPAL ÉTABLISSEMENT.

Article 8.

APRÈS UN ABORDAGE, LE CAPITAINE DE CHACUN DES NAVIRES ENTRÉS EN COLLISION EST TENU, AUTANT QU'IL PEUT LE FAIRE SANS DANGER SÉRIEUX POUR SON NAVIRE, SON ÉQUIPAGE ET SES PASSAGERS, DE PRÊTER ASSISTANCE À L'AUTRE BÂTIMENT, À SON ÉQUIPAGE ET À SES PASSAGERS.

IL EST ÉGALEMENT TENU DANS LA MESURE DU POSSIBLE DE FAIRE CONNAÎTRE LE NOM ET LE PORT D'ATTACHE DE SON BÂTIMENT AINSI QUE LES LIEUX D'OÙ IL VIENT ET OÙ IL VA.

LE PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE N'EST PAS RESPONSABLE À RAISON DES CONTRAVENTIONS AUX DISPOSITIONS PRÉCÉDENTES. CES CONTRAVENTIONS N'ENTRAÎNENT PAS NON PLUS UNE PRÉSOMPTION LÉGALE DE FAUTE AU POINT DE VUE DE LA RESPONSABILITÉ PÉCUNIAIRE DE L'ABORDAGE.

Article 9.

LES HAUTES PARTIES CONTRACTANTES, DONT LA LÉGISLATION NE RÉPRIME PAS LES INFRACTIONS À L'ARTICLE PRÉCÉDENT, S'ENGAGENT À PRENDRE OU À PROPOSER À LEURS LÉGISLATURES RESPECTIVES LES MESURES NÉCESSAIRES POUR QUE CES INFRACTIONS SOIENT RÉPRIMÉES.

LES HAUTES PARTIES CONTRACTANTES SE COMMUNIQUERONT, AUSSITÔT QUE FAIRE SE POURRA, LES LOIS OU LES RÈGLEMENTS QUI AURAIENT DÉJÀ ÉTÉ ÉDICTÉS, OU QUI VIENDRAIENT À L'ÊTRE DANS LEURS ETATS POUR L'EXÉCUTION DE LA DISPOSITION PRÉCÉDENTE.

Article 10.

SOUS RÉSERVE DE CONVENTIONS ULTÉRIEURES, LES PRÉSENTES DISPOSITIONS NE PORTENT POINT ATTEINTE À LA NATURE NI À L'ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES, TELLES QU'ELLES SONT RÉGLÉES DANS CHAQUE PAYS, NON PLUS QU'AUX OBLIGATIONS RÉSULTANT DU CONTRAT DE TRANSPORT OU DE TOUS AUTRES CONTRATS.

Article 11.

La présente Convention est sans application aux navires de guerre ET AUX NAVIRES D'ETAT EXCLUSIVEMENT AFFECTÉS À UN SERVICE PUBLIC.

Article 12.

LES DISPOSITIONS DE LA PRÉSENTE CONVENTION SERONT APPLIQUÉES À L'ÉGARD DE TOUS LES INTÉRESSÉS, LORSQUE TOUS LES NAVIRES SERONT RESSORTISSANTS AUX ETATS CONTRACTANTS ET DANS LES AUTRES CAS PRÉVUS PAR LES LOIS NATIONALES.

Article 13.

LES DÉLÉGUÉS DES ETATS CONTRACTANTS SE RÉUNIRONT À BRUXELLES, TROIS ANS APRÈS L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA PRÉSENTE CONVENTION, DANS LE BUT DE RECHERCHER LES AMÉLIORATIONS QUI POURRAIENT Y ÊTRE APPORTÉES ET NOTAMMENT D'EN ÉTENDRE, S'IL EST POSSIBLE, LA SPHÈRE D'APPLICATION.

Article 14.

Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement BELGE et, par celui-ci, à chacun des autres Gouvernements; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement BELGE.

Article 15.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposées à BRUXELLES AUSSITÔT QUE FAIRE SE POURRA. A L'EXPIRATION DU DÉLAI DE DEUX ANS, À COMPTER DU JOUR DE LA SIGNATURE DE LA CONVENTION, LE GOUVERNEMENT BELGE ENTRERA EN RAPPORT AVEC LES GOUVERNEMENTS QUI SE SERONT DÉCLARÉS PRÊTS À LA RATIFIER, À L'EFFET DE FAIRE DÉCIDER S'IL Y A LIEU DE LA METTRE EN VIGUEUR.

LES RATIFICATIONS SERONT, LE CAS ÉCHÉANT, DÉPOSÉES IMMÉDIATEMENT ET LA CONVENTION PRODUIRA SES EFFETS UN MOIS APRÈS CE DÉPÔT.

LE PROTOCOLE RESTERA OUVERT PENDANT UNE AUTRE ANNÉE EN FAVEUR DES ETATS REPRÉSENTÉS À LA CONFÉRENCE DE BRUXELLES. PASSÉ CE DÉLAI, ILS NE POURRAIENT QU'Y ADHÉRER, CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 14.

Article 16.

Dans le cas où l'une ou l'autre des Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au Gouvernement BELGE, et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Gouvernements contractants.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Etats respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le .....

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ABORDAGE[5]

———-

Article premier.

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, la réparation des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord est soumise aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Article 2.

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Article 3.

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

Article 4.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

Article 5.

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Article 6.

L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

---

(5) Text adopted at the Diplomatic Conference held in Brussels from 28 September to 8 October 1909, Procès-Verbaux, p. 197.

IL N'Y A POINT DE PRÉSOMPTIONS LÉGALES DE FAUTE QUANT À LA RESPONSABILITÉ DE L'ABORDAGE.

Article 7.

LES ACTIONS EN RÉPARATION DE DOMMAGES se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

LE DÉLAI POUR INTENTER LES ACTIONS EN RECOURS ADMISES PAR L'ALINÉA 3 DE L'ARTICLE 4 EST D'UNE ANNÉE. CETTE PRESCRIPTION NE COURT QUE DU JOUR DU PAIEMENT.

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

LES HAUTES PARTIES CONTRACTANTES SE RÉSERVENT LE DROIT D'ADMETTRE, DANS LEURS LÉGISLATIONS, COMME PROROGEANT LES DÉLAIS CI-DESSUS FIXÉS le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Article 8.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître À L'AUTRE NAVIRE le nom et le port d'attache de son bâtiment ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

Article 9.

Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.

Article 10.

Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte à la nature ni à l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont réglées dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

Article 11.

La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Article 12.

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires seront ressortissants aux Etats DES HAUTES PARTIES contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

IL EST ENTENDU TOUTEFOIS:

1° QU'À L'ÉGARD DES INTÉRESSÉS RESSORTISSANT D'UN ÉTAT NON CONTRACTANT, L'APPLICATION DES DITES DISPOSITIONS POURRA ÊTRE SUBORDONNÉE PAR CHACUN DES ÉTATS CONTRACTANTS À LA CONDITION DE RÉCIPROCITÉ;

2° QUE, LORSQUE TOUS LES INTÉRESSÉS SONT RESSORTISSANTS DU MÊME ÉTAT QUE LE TRIBUNAL SAISI, C'EST LA LOI NATIONALE ET NON LA CONVENTION QUI EST APPLICABLE.

ARTICLE 13.

LA PRÉSENTE CONVENTION S'ÉTEND À LA RÉPARATION DES DOMMAGES QUE SOIT PAR EXÉCUTION OU OMISSION D'UNE MANŒUVRE, SOIT PAR INOBSERVATION DES RÈGLEMENTS, UN NAVIRE A CAUSÉS SOIT À UN AUTRE NAVIRE, SOIT AUX CHOSES OU PERSONNES SE TROUVANT À LEUR BORD, ALORS MÊME QU'IL N'Y AURAIT PAS EU ABORDAGE.

Article 14.

Les Délégués des HAUTES PARTIES contractantes se réuniront à Bruxelles, trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

Article 15.

Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement belge et, par celui-ci, à chacun des Gouvernements DES AUTRES PARTIES CONTRACTANTES; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement belge.

Article 16.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposées à Bruxelles aussitôt que faire se pourra. A l'expiration du délai D'UN AN AU PLUS TARD, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements DES HAUTES PARTIES CONTRACTANTES qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 15.

Article 17.

Dans le cas où l'une ou l'autre des HAUTES Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au Gouvernement belge, et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres PARTIES contractantes.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des HAUTES PARTIES CONTRACTANTES respectives ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le .....

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'ABORDAGE*

———-

Article premier.

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Article 2.

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Article 3.

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Article 4.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

* Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1910, Procès-Verbaux des Séances tenues du 12 au 27 septembre 1910.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW WITH RESPECT TO COLLISION BETWEEN VESSELS**

———-

Article 1

Where a collision occurs between sea-going vessels or between sea-going vessels and vessels of inland navigation, the compensation due for damages caused to the vessels, or to any things or persons on board thereof, shall be settled in accordance with the following provisions, in whatever waters the collision takes place.

Article 2

If the collision is accidental, if it is caused by *force majeure,* or if the causes of the collision are left in doubt, the damages are borne by those who have suffered them.

This provision is applicable notwithstanding the fact that the vessels, or any one of them, may be at anchor (or otherwise made fast) at the time of the casualty.

Article 3

If the collision is caused by the fault of one of the vessels, liability to make good the damages attaches to the one which has committed the fault.

Article 4

If two or more vessels are in fault the liability of each vessel is in proportion to the degree of the faults respectively committed. Provided that if, having regard to the circumstances, it is not possible to establish the degree of the respective faults, or if it appears that the faults are equal, the liability is apportioned equally.

** Unofficial translation.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

The damages caused either to the vessels or to their cargoes or to the effects or other property of the crews, passengers, or other persons on board, are borne by the vessels in fault in the above proportion and even to third parties a vessel is not liable for more than such proportion of such damages.

In respect of damages caused by death or personal injuries, the vessels in fault are jointly as well as severally liable to third parties, without prejudice however to the right of the vessel which has paid a larger part than that which, in accordance with the provisions of the first paragraph of this Article, she ought ultimately to bear, to obtain a contribution from the other vessel or vessels in fault.

It is left to the law of each country to determine, as regards such right to obtain contribution, the meaning and effect of any contract or provision of law which limits the liability of the owners of a vessel towards persons on board.

Article 5.

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Article 5

The liability imposed by the preceding Articles attaches in cases where the collision is caused by the fault of a pilot even when the pilot is carried by compulsion of law.

Article 6.

L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Article 6

The right of action for the recovery of damages resulting from a collision is not conditional upon the entering of a protest or the fulfilment of any other special formality.

All legal presumptions of fault in regard to liability for collision are abolished.

Article 7.

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Article 7

Actions for the recovery of damages are barred after an interval of two years from the date of the casualty.

The period within which an action must be instituted for enforcing the right to obtain contribution permitted by paragraph 3 of Article 4 is one year from

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

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

Article 8.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

Article 9.

Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.

Article 10.

Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limi-

the date of payment.

The grounds upon which the said periods of limitation may be suspended or interrupted are determined by the law of the court where the case is tried.

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said periods shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the defendant vessel in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

Article 8

After a collision, the master of each of the vessels in collision is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to the other vessel, her crew and her passengers.

He is likewise bound so far as possible to make known to the other vessel the name of his vessel and the port to which she belongs, and also the names of the ports from which she comes and to which she is bound.

A breach of the above provisions does not of itself impose any liability on the owner of a vessel.

Article 9

The High Contracting Parties whose legislation does not forbid infringements of the preceding Article bind themselves to take or to propose to their respective Legislatures the measures necessary for the prevention of such infringements.

The High Contracting Parties will communicate to one another as soon as possible the laws or regulations which have already been or may be hereafter promulgated in their States for giving effect to the above undertaking.

Article 10

Without prejudice to any conventions which may hereafter be made, the provisions of this Convention do not af-

tation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

Article 11.

La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Article 12.

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois:

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un État non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des États contractants à la condition de réciprocité;

2° Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même État que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

Article 13.

La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Article 14.

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence après trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui

fect in any way the law in force in each country with regard to the limitation of shipowners' liability, nor do they affect legal obligations arising from contracts of carriage or from any other contracts.

Article 11

This Convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a public service.

Article 12

The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when all the vessels concerned in any action belong to States of the High Contracting Parties, and in any other cases for which the national laws provide.

Provided always that:

1.As regards persons interested who belong to a non-contracting State, the application of the above provisions may be made by each of the Contracting States conditional upon reciprocity.

2.Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable.

Article 13

This Convention extends to the making good of damages which a vessel has caused to another vessel, or to goods or persons on board either vessel, either by the execution or non-execution of a manœuvre or by the non-observance of the regulations, even if no collision had actually taken place.

Article 14

Any one of the High Contracting Parties shall have the right, three years after this Convention comes into force, to call for a new conference with a view to possible amendments therein, and particularly with a view to extend, if pos-

pourraient y être apportées et, notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

Celle des Puissances qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier son intention aux autres Puissances, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 15.

Les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement belge et, par celui-ci, à chacun des Gouvernements des autres Parties contractantes; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement belge.

Article 16.

La présente Convention sera ratifiée

A l'expiration du délai d'un an au plus tard, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement à Bruxelles et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 15.

Article 17.

Dans le cas où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au

sible, the sphere of its application.

Any Power exercising this right must notify its intention to the other Powers, through the Belgian Government, which will make arrangements for convening the conference within six months.

Article 15

States which have not signed the present Convention are allowed to accede thereto at their request. Such accession shall be notified through the diplomatic channel to the Belgian Government, and by the latter to each of the Governments of the other Contracting Parties; it shall become effective one month after the despatch of such notification by the Belgian Government.

Article 16

The present Convention shall be ratified.

After an interval of at most one year from the date on which the Convention is signed, the Belgian Government shall enter into communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify it, with a view to decide whether it should be put into force.

The ratifications shall, if so decided, be deposited forthwith at Brussels, and the Convention shall come into force a month after such deposit.

The Protocol shall remain open another year in favour of the States represented at the Brussels Conference. After this interval they can only accede to it in conformity with the provisions of Article 15.

Article 17

In the case of one or other of the High Contracting Parties denouncing this Convention, such denunciation shall not take effect until a year after the day on which it has been notified to the

Gouvernement belge, et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Parties contractantes.

Article additionnel

Par dérogation à l'article 16 qui précède, il est entendu que la disposition de l'article 5 fixant la responsabilité dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire, n'entrera de plein droit en vigueur que lorsque les Hautes Parties contractantes se seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Hautes Parties contractantes respectives ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 23 septembre 1910.

Belgian Government, and the Convention shall remain in force as between the other Contracting Parties.

Additional Article

Notwithstanding anything in the provisions of Article 16, it is agreed that it shall not be obligatory to give effect to the provisions of Article 5, establishing liability in cases where a collision is caused by the fault of a pilot carried by compulsion of law, until the High Contracting Parties shall have arrived at an agreement on the subject of the limitation of liability of shipowners.

In witness whereof, the Plenipotentiaries of the respective High Contracting Parties have signed this Convention and have affixed thereto their seals.

Done at Brussels, in a single copy, September 23rd, 1910.

BOOK II

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS

BRUSSELS, 10 MAY 1952

PREFACE

The Travaux Préparatoires of the 1952 Arrest Convention have been assembled with the same technique used for those of the Collision Convention.

Also this book is therefore divided into three parts.

Part I contains the history of the Convention.

Part II contains the Travaux Préparatoires relating to each article and, under each article consisting of a number of paragraphs, to each paragraph.

Part III contains the relevant documents. They include, in addition to the text of the Convention, all the drafts that have been prepared by the CMI. The words printed in capital letters show in each draft the changes as respects the previous draft.

The original languages in which the Travaux Préparatoires have been published are English and French.

The reports of the CMI Conferences are partly in English and partly in French.

Those of the Diplomatic Conferences are only in French.

The Travaux Préparatoires of the Convention are to be found in the records of the following four CMI Conferences and of the Diplomatic Conferences:

- Comité Maritime International - Conférence d'Oslo August 1933, CMI Bulletin No. 96 (hereinafter also referred to as the "CMI 1933 Oslo Conference").

- Comité Maritime International - Conférence de Paris May 1937, CMI Bulletin No. 102 (hereinafter also referred to as the "CMI 1937 Paris Convention").

- Comité Maritime International - Conférence de Amsterdam, September 1949, CMI Bulletin No. 104 (hereinafter also referred to as the "CMI 1949 Amsterdam Conference").

- Comité Maritime International - Conférence de Naples, September 1951, CMI Bulletin No. 105 (hereinafter also referred to as the "CMI 1952 Naples Conference").

- Conférence Internationale de Droit Maritime - Bruxelles 1952 - Neuvième Session.

FRANCESCO BERLINGIERI

PART I

THE HISTORY OF THE CONVENTION

1. The Draft Convention prepared by Léopold Dor.

At its meeting held in Antwerp on 19 November 1932 the International Sub-Committee appointed by the Bureau Permanent of the Comité Maritime International with the instructions to consider the possibility of ensuring uniformity in the area of arrest of ships, requested Mr. Léopold Dor to prepare a draft of an international convention on arrest of ships.

At the subsequent meeting of the International Sub-Committee held in London on 16 May 1933, Mr. Dor submitted the draft he had prepared[1]*, accompanied by the Report reproduced below*[2]*:*

[150]

Rapport
sur le Projet de Convention Internationale
sur la Saisie des Navires
présenté par M. LÉOPOLD DOR
à la Commission Internationale de la Saisie des Navires
du Comité Maritime International.

La Commission Internationale, dans sa réunion d'Anvers, du 19 novembre 1932, a bien voulu nous charger de préparer un projet de Convention Internationale sur la saisie des navires, qui s'inspirerait des idées qui se sont fait jour à ce sujet au cours de la réunion.

C'est dans ces conditions que nous avons établi le projet qui est annexé au présent rapport.

Pour l'établissement de ce projet, nous avons été guidés par cette idée directrice, qui fut très nettement dégagée par Monsieur le Président, qu'il ne s'agissait pas ici de préparer une loi internationale sur la saisie des navires.

La pratique des affaires maritimes nous montre que la saisie des navires peut répondre à deux préoccupations très différentes. Ce peut être une mesure exercée contre **[151]** un armateur parfaitement solvable pour obtenir garantie du paiement de la créance; ou encore le premier acte des mesures d'exécution qui, en cas d'insolvabilité de l'armateur, aboutiront à la vente forcée du navire et à la distribution du prix.

Il s'agit, dans le premier cas, d'une saisie conservatoire, dans le second d'une saisie-exécution.

Il semble qu'il soit apparu aux membres de la Commission que la question d'exécution forcée sur les navires est intimement liée à celles relatives à la procédure, ces dernières variant considérablement d'un Etat à un autre. Par suite, il serait difficile, sinon impossible, d'établir une législation internationale de l'exécution forcée sur les navires.

Un projet de Convention Internationale sur la Saisie ne présente quelque chance de succès qu'à la condition de limiter son domaine d'application aux seules questions relatives à la saisie conservatoire.

Nous avons donc délibérément écarté tout ce qui pouvait avoir trait à la saisie considérée comme voie d'exécution.

---

(1) The text of the Draft Convention is reproduced at p. 458.
(2) CMI Bulletin No. 96 - Oslo Conference of August 1933, p. 150.

C'est sous la réserve de ces observations que nous expliquerons les motifs des divers articles de notre projet.

L'article 1 accorde le droit de saisie conservatoire à tout créancier quelconque du propriétaire d'un navire.

Il semble, en effet, que les membres de la Commission aient été à peu près d'accord pour reconnaître que, à cet égard, il n'y a aucune distinction à établir entre les créances maritimes et les créances non maritimes.

Nous avons précisé que le navire pouvait être saisi lorsqu'il se trouvait dans la juridiction de l'un des Etats **[152]** contractants, ce qui est une formule assez large pour autoriser la saisie même lorsque le navire se trouve en rade et non pas dans un port, car certaines difficultés se sont élevées à ce propos.

Au surplus, nous avons tenu à ajouter que la saisie pouvait être faite, même lorsque le navire est prêt à faire voile, car la majorité des membres de la Commission semble bien avoir été de cet avis que l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile n'est qu'un legs d'un passé archaïque qui, aujourd'hui, ne répond plus à rien.

Dans notre projet, le droit de saisie n'est accordé qu'aux créanciers du propriétaire du navire. Certains considèrent que cette faculté pourrait être accordée également aux créanciers de l'armateur non propriétaire et à ceux de l'affréteur principal. Cette conception vient d'être adoptée par l'Association Française de Droit Maritime dans le projet de Convention Internationale sur la Saisie. Nous avouons qu'une telle idée nous paraît difficilement compréhensible. Que l'armateur non propriétaire ou l'affréteur principal puisse, dans une certaine mesure, être assimilés au propriétaire du navire, spécialement en ce qui concerne la faculté de limitation légale de responsabilité, cela se comprend parfaitement. C'est ce qui résulte, au surplus, de l'article 10 de la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924, concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. Mais il est, croyons-nous, impossible d'admettre que le créancier d'une personne déterminée puisse, pour obtenir garantie de sa créance, saisir un bien appartenant à un autre qu'à son débiteur. C'est pourquoi nous estimons qu'un navire ne peut être saisi conservatoirement que **[153]** par les créanciers de son propriétaire.

L'article 2 prévoit que la saisie ne peut être effectuée qu'avec l'autorisation du juge.

Nous avons cru nécessaire d'indiquer qu'il pouvait en être autrement lorsque le créancier possède un titre exécutoire, tel qu'un jugement. Il semble, en effet, que, dans ce cas, il puisse saisir sans avoir besoin d'une autorisation préalable. Il n'y a là qu'une conséquence du caractère exécutoire de son titre.

Par ailleurs, même lorsque le créancier n'a pas de titre exécutoire, la saisie doit être facilement accordée. Tel semble avoir été l'avis de la Commission. Il est évident que le juge ne devra pas autoriser la saisie sans aucune vérification. Mais ce serait aller trop loin, croyons-nous, que d'imposer au juge de n'autoriser la saisie qu'à la condition de vérifier l'existence de la créance. En effet, la question de savoir si une créance existe ou n'existe pas concerne le fond du droit et le juge, saisi d'une demande de mesure conservatoire, n'a ni le temps, ni les moyens de l'apprécier. Il suffit, croyons-nous, que la créance alléguée par le saisissant soit vraisemblable. Nous avons tenu à le préciser. Nous avons ajouté que le Juge pourra imposer au créancier saisissant de fournir une garantie; l'exercice de cette faculté permettra d'éviter qu'un créancier saisisse le navire pour une cause purement imaginaire.

Comme l'ont fait remarquer justement Monsieur le Président et Monsieur Berlingieri, la saisie conservatoire ne peut avoir pour effet de mettre le navire hors du commerce.

Nous avons donc tenu à indiquer, dans l'article 4, que **[154]** la saisie conservatoire

ne porte aucune atteinte au droit du propriétaire d'aliéner ou d'hypothéquer le navire. Naturellement, si ces actes sont frauduleux, le saisissant pourra les attaquer par l'action paulienne. Mais il n'y a là que l'application du droit commun.

Dans l'article 5, nous avons prévu que le juge doit ordonner la mainlevée de la saisie si on lui apporte la preuve qu'elle est injustifiée. Tout le monde est d'accord pour reconnaître que le juge doit ordonner la mainlevée s'il est fourni une garantie suffisante.

Reste à savoir dans quels cas la garantie fournie par le propriétaire du navire saisi ou pour son compte devra apparaître comme suffisante. Nous devons signaler, à cet égard, que l'effet de la garantie fournie est prévu par l'article 8 de la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924 précitée.

Certains estiment que ce texte est insuffisant. Ils considèrent que le propriétaire saisi doit avoir le choix, ou de donner caution avec affectation privilégiée à la créance du saisissant, malgré les risques de nouvelles saisies, ou de donner caution pour compte de la masse des créanciers, sans affectation privilégiée, mais à la condition de fournir une caution égale, soit à la valeur du navire, soit à la limite de ses responsabilités.

C'est à ces préoccupations que répondent les articles 3 à 7 du projet qui vient d'être élaboré par l'Association Française de Droit Maritime au sujet de la saisie conservatoire des navires.

Il s'agit là de questions très délicates à régler par voie de convention internationale. C'est à la Commission qu'il incombe de décider s'il convient de les aborder ici.

[155]

En tout état de cause, nous avons tenu à préciser dans l'article 4 de notre projet que la garantie fournie par le propriétaire du navire ou pour son compte doit être une véritable sûreté et que le créancier saisissant a la droit de ne pas se contenter du simple engagement personnel du propriétaire du navire.

Dans l'article 5 nous avons prévu un cas peu fréquent, il est vrai, mais qui peut se présenter, spécialement à la suite d'une assistance maritime, à savoir celui où la saisie pratiquée porte à la fois sur le navire et sa cargaison. Si une garantie est fournie pour obtenir la mainlevée de la saisie, il semble qu'il y ait lieu nécessairement à une répartition de cette garantie entre le navire et la marchandise. Cette réparation devrait, croyons-nous, être effectuée par le juge du lieu de la saisie.

Il est arrivé, maintes fois, que des créanciers saisissants ont prétendu que, du moment où le propriétaire du navire saisi avait demandé la mainlevée moyennant caution, il avait reconnu sa responsabilité ou renoncé au bénéfice de la limitation légale de responsabilité. Cette thèse nous paraît juridiquement inexacte. Nous avons cru utile de la condamner expressément dans l'article 6 de notre projet.

L'article 7 soulève une question délicate, celle de la responsabilité encourue par le saisissant au cas de saisie injustifiée.

Nous sommes convaincu que, si le projet de Convention prévoit des sanctions trop rigoureuses, il se heurtera à l'opposition irréductible des milieux britanniques, qui feront échouer la future Convention.

Nous avons donc rédigé l'article 7 de façon à limiter **[156]** la responsabilité du saisissant de bonne foi au remboursement des frais de la caution fournie par le propriétaire pour obtenir mainlevée de la saisie.

Par contre, il est tout naturel que, lorsque la saisie a été effectuée de mauvaise foi, le créancier soit entièrement responsable de toutes les conséquences dommageables de son acte illicite et qu'il répare le préjudice ainsi causé, non seulement aux intéressés sur corps, mais également à ceux sur cargaison.

L'article 8 prévoit que les questions de procédure doivent être soumises à la loi locale. Ce faisant, nous avons estimé rester dans l'esprit général des conventions internationales élaborées jusqu'à ce jour.

Même observation en ce qui concerne l'article 9.

Toutefois, nous avons tenu à ajouter que non seulement les navires de guerre, mais également les navires postaux, ne peuvent être saisis à titre conservatoire. Il doit en être de même, croyons-nous, en ce qui concerne les navires qui sans être des navires de guerre à proprement parler, ou des navires postaux sont, néanmoins, affectés à un service public; par exemple un ferry-boat faisant un service régulier en liaison avec deux lignes de chemin de fer, ne devrait pas pouvoir être saisi, alors même qu'il appartiendrait à une Compagnie de chemin de fer privée.

Dans l'article 10, nous avons réservé aux Hautes Puissances contractantes la faculté d'accorder le droit de saisie conservatoire à tous les créanciers du propriétaire du navire, même à ceux qui ne seraient pas des ressortissants des Etats signataires de la présente Convention.

2. The CMI Oslo Conference of 1933

The draft prepared by Mr. Dor was discussed at the meeting of the International Sub-Committee appointed by the Bureau Permanent and, following that discussion, a new draft was submitted to the CMI Oslo Conference of August 1933. Also two other drafts, prepared respectively by Dr. Sieveking for the German Maritime Law Association[3] *and by Mr. Lesueur for the French Maritime Association*[4]*, were submitted to the Conference, but do not appear to have been discussed.*

The draft of the International Sub-Committee was accompanied by the Report reproduced below, where the texts of the original draft and of the amended draft are compared and comments are made on the changes[5]*:*

[182]

Projet
de Convention Internationale sur la Saisie des Navires
et Rapport sur ce Projet
présenté par M. LÉOPOLD DOR
à la Conférence d'Oslo du Comité Maritime International
au nom de la Commission Internationale

[184]

Rapport

La Commission Internationale de la Compétence Civile et Pénale en matière d'abordage et de la Saisie Conservatoire des navires, lors de la réunion qu'elle tint à Anvers, le 19 novembre 1932, nous fit l'honneur de nous charger de rédiger un projet

---

[3] CMI Bulletin No. 96, p. 6.
[4] CMI Bulletin No. 96, p. 147.
[5] CMI Bulletin No. 96, p. 184.

de convention internationale sur la saisie conservatoire des navires dans lequel seraient incorporées les différentes idées qui avaient été échangées au cours de la discussion pendant les séances de la commission.

A la nouvelle réunion de la commission qui fut tenue à Londres, le 16 mai 1933, nous lui avons soumis ce projet qui est intitulé ci-dessous: premier projet.

Il fut discuté par les membres de la commission. Un certain nombre de modifications y furent apportées et la commission voulut bien nous charger de rédiger le projet définitif destiné à la Conférence d'Oslo et qui tînt compte des résultats de la discussion à Londres. C'est ce projet qui porte ci-dessous le titre de "projet définitif" et qui d'ailleurs figure aussi en tête du présent rapport.

Nous reproduisons ci-dessous le premier projet et le projet définitif côte à côte en indiquant brièvement les modifications qui résultent de la discussion de Londres.

Le projet d'une Convention Internationale sur la saisie **[185]** ne semble pas être envisagé avec faveur dans les milieux maritimes britanniques ainsi qu'il résulte d'une lettre adressée par Sir Norman Hill au Comité Maritime International.

Au cours de la discussion à Londres, M. Pilcher, fit remarquer, en effet, que la question de la saisie des navires ne présente guère d'intérêt dans les pays anglo-saxons qui connaissent la procédure maritime "in rem".

Dans tous le cas, il apparaît que tout au moins en Angleterre le droit de saisir les navires est très largement accordé sans autre sanction en cas de saisie injustifiée que l'obligation pour le saisissant de rembourser les frais de la caution qui a dû être fournie par le propriétaire du navire saisi pour obtenir la mainlevée de la saisie.

Dans les pays continentaux, au contraire, la saisie conservatoire des navires a une importance pratique considérable. A cet égard, la Commission prit en grande considération le projet et le remarquable rapport présenté par M. Lesueur, au nom de l'Association Française de Droit Maritime.

Mais le domaine de ce projet déborde les cadres de la saisie conservatoire et envisage l'ensemble des problèmes qui peuvent être soulevés à l'occasion de la saisie des navires, même lorsque cette saisie est effectuée en vue d'une exécution forcée.

La Commission fut d'avis que les questions envisagées dans le rapport de l'Association Française de Droit Maritime et dans le projet établi par celle-ci, tout en étant extrêmement intéressantes portent sur des questions à propos desquelles il serait très difficile, sinon impossible, d'obtenir aujourd'hui un accord international.

[186]

En particulier, l'idée de créer une affectation spéciale au profit d'un ou de plusieurs saisissants touche directement à la procédure et aux principes fondamentaux réglant les droits des créanciers sur le patrimoine de leurs débiteurs.

Il ne semble d'ailleurs pas nécessaire d'établir une Convention Internationale sur ce point.

L'article 8 de la Convention Internationale sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires formule des principes généraux qui semblent parfaitement suffisants. Il appartient aux parties dans chaque cas particulier de se protéger contre les conséquences d'une saisie qui leur apparaîtrait dommageable ou sinon de faire trancher la difficulté par le Juge compétent.

Article 1
Premier projet

Tout créancier du propriétaire d'un navire qui se trouve dans la juridiction des Tribunaux de l'un des Etats contractants peut opérer la saisie conservatoire de ce navire, alors même que celui-ci serait prêt à faire voile. Ce droit pourra être exercé par tous les ressortissants des Etats contractants sur les navires portant le pavillon de l'un des Etats contractants.

Article 1
Projet définitif

Tout créancier du propriétaire d'un navire qui se trouve dans la juridiction des Tribunaux de l'un des Etats contractants peut opérer la saisie conservatoire de ce navire, alors même que celui-ci serait prêt à faire voile. Ce droit pourra être exercé par tous les ressortissants des Etats contractants sur les navires portant le pavillon de l'un des Etats contractants.

Sans modification.

[187]

Article 2
Premier projet

Lorsque le créancier saisissant n'a pas de titre exécutoire, la saisie ne pourra être effectuée qu'avec l'autorisation du Juge. Celui-ci autorisera la saisie sur simple vérification de la vraisemblance de la créance.

Toutefois, il pourra imposer au saisissant l'obligation de fournir telle garantie qu'il jugera convenable pour répondre du préjudice causé aux intéressés en cas de saisie injustifiée.

Article 2
Projet définitif

Lorsque le créancier saisissant n'a pas de titre exécutoire, la saisie ne pourra être effectuée qu'avec l'autorisation de justice.

Toutefois, le saisissant pourra être obligé de fournir telle garantie qui sera jugée convenable pour répondre du préjudice causé aux intéressés en cas de saisie injustifiée.

La Commission a modifié le texte du premier projet afin de laisser toute liberté au Juge d'autoriser ou non la saisie.

D'autre part, on a prévu que la saisie pourrait être effectuée moyennant autorisation de justice et non seulement moyennant autorisation du juge.

Cette légère modification a été effectuée pour tenir compte d'une observation de M. Antoine Franck qui fit remarquer que dans certains pays, notamment en Angleterre, le droit d'effectuer la saisie peut être accordé par certains fonctionnaires de justice, tels que le Registrar, qui ne sont pas à proprement parler des juges.

Article 3
Premier projet

La saisie conservatoire ne **[188]** porte aucune atteinte aux droits du propriétaire d'aliéner ou d'hypothéquer le navire, sous cette réserve que le saisissant pourra attaquer les opérations ainsi effectuées en fraude de ses droits.

M. le Président fit observer que, lorsqu'un navire est placé sous la main de justice, son propriétaire a toujours le droit de l'aliéner ou de l'hypothéquer, naturellement sous réserve des saisies qui ont pu être effectuées.

Le saisissant n'a pas besoin d'attaquer les opérations qui pourraient être effectuées en fraude de ses droits.

Si l'on décide que le saisissant pourra attaquer les opérations effectuées en fraude de ses droits, on tranche ainsi la question de savoir si le saisissant a acquis sur l'objet saisi un droit opposable aux autres créanciers.

En raison des difficultés qui pourraient être soulevées à cet égard, la Commission décida de supprimer l'article 3 du premier projet.

Article 4

Premier projet

Le juge devra ordonner la mainlevée de la saisie:

1°) Si, postérieurement à la saisie, les intéressés sur le navire lui fournissent la preuve que cette saisie était injustifiée;

2°) Si une garantie suffisante est donnée par le propriétaire **[189]** du navire, ou pour son compte.

Toutefois, l'engagement personnel du propriétaire ne saurait, à défaut d'accord du saisissant, être considéré par le juge comme une garantie suffisante pour autoriser la mainlevée.

Article 3

Projet définitif

Le juge devra ordonner la mainlevée de la saisie:

1°) Si, postérieurement à la saisie, les intéressés sur le navire lui fournissent la preuve que cette saisie était injustifiée;

2°) Si garantie suffisante est donnée par le propriétaire **[189]** du navire, ou pour son compte.

Toutefois, l'engagement personnel du propriétaire ne saurait, à défaut d'accord du saisissant, être considéré par le juge comme une garantie suffisante pour autoriser la mainlevée.

Certains membres avaient proposé de supprimer le dernier paragraphe de cet article, mais sur notre insistance, il fut décidé de le maintenir.

Nous fîmes valoir en effet qu'en France, le juge était trop souvent porté à admettre que le saisissant devait se contenter d'une simple lettre de garantie de l'armateur lorsqu'il s'agissait d'une grande compagnie de navigation.

Article 5

Premier projet

Si la saisie porte à la fois sur le navire et sa cargaison, le juge, sur la demande en mainlevée présentée par tout intéressé, répartira le montant de la garantie à fournir entre le navire et la cargaison proportionnellement aux valeurs saisies.

Ce texte fut supprimé sur les observations de M. le Président qui fit remarquer que la Convention doit s'appliquer à la saisie du navire sans qu'il y ait lieu de l'étendre aux questions soulevées par la saisie des cargaisons.

[190]

Article 6
Premier projet
Le fait par le propriétaire de demander mainlevée de la saisie moyennant garantie ne pourra, en aucun cas, être interprété comme une reconnaissance de sa responsabilité ou comme une renonciation à son droit au bénéfice de la limitation légale de responsabilité.

Article 4
Projet définitif
Le fait par le propriétaire de demander mainlevée de la saisie moyennant garantie ne pourra être interprété comme une reconnaissance de sa responsabilité ou comme une renonciation à son droit au bénéfice de la limitation légale de responsabilité.

Ce texte n'a soulevé aucune objection. On s'est contenté de supprimer les mots "en aucun cas" qui figuraient dans le premier projet.

Article 7
Premier projet
Au cas de mainlevée 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 injustifiée 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.

Article 5
Projet définitif
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.

Cet article fut adopté par la Commission sous réserve d'une modification de forme au début du texte.

[191]

Il constitue une sorte de moyen terme entre la pratique anglaise très favorable à la saisie et la pratique continentale qui tend à rendre le saisissant responsable du préjudice causé par les saisies injustifiées.

Article 8
Premier projet
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.

Article 6
Projet définitif
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.

Sans observations.

Article 9 *Premier projet*	Article 7 *Projet définitif*
La présente Convention n'est pas applicable aux navires de guerre, aux navires affectés à un service public et aux navires postaux.	La présente Convention n'est pas applicable aux navires de guerre et aux navires exclusivement affectés à un service public.

La Commission a supprimé l'exception concernant les navires postaux, l'immunité de ces derniers n'ayant plus aujourd'hui la même importance qu'autrefois.

Répondant à une question de M. Lange au sujet des ferry-boats, M. le Président tint à préciser que les mots "affectés exclusivement à un service public" doivent être interprétés de la même manière que dans la Convention sur l'immunité des navires d'Etat. Il ne peut donc s'agir ici de navires affectés à un service commercial tel que le transport des passagers.

[192]

Article 10 *Premier projet*	Article 8 *Projet définitif*
Les Hautes Puissances contractantes se réservent la faculté d'étendre aux ressortissants des Etats non contractants le bénéfice du droit de saisie conservatoire prévu à l'article 1.	Les Hautes Puissances contractantes se réservent la faculté d'étendre aux ressortissants des Etats non contractants le bénéfice du droit de saisie conservatoire prévu à l'article 1.

Adopté sans modifications.

At the Oslo Conference Mr. Dor made the following presentation of the Draft Convention:

[442]

I have the honour to present to the Conference the draft which is submitted by the Sub-Committee on Arrests. We had first in mind, in Antwerp, in November last, a much more ambitious draft, but we soon came to the conclusion that it would be impossible to get such a complicated draft adopted. There are too many questions on which unanimity would be impossible. Therefore I was asked at Antwerp to prepare for the next meeting a new draft which is very much simpler, and we are hoping, in just laying down a few general principles on arrest, to avoid difficulties and to make it possible for everyone to come in.

There is no doubt that in article 1 we differ from the English practice. If I am not right I know that Sir Leslie Scott will correct me. In the English procedure *in rem* you can arrest only the ship upon which the debt has been incurred, while in the system under article 1, which is the Continental system, you can arrest another ship. In most countries on the Continent you can arrest one ship of the shipowner because of a collision with another **[443]** ship or because he has supplied coal to another ship and has not paid his bill.

Another point which gave rise to considerable discussion was the question of the damages in the case of an arrest which is unjustified. On the whole of the Continent, it is settled law that the man who arrests, if he is held to have had no claim and his

action to be unjustified, is condemned to pay the whole of the damages incurred by the arrest. If a ship has been lying there for two or three weeks, that may mount up, especially when freights are high. In England, on the contrary, he is only condemned to pay the amount of the bail fees. The English system may be very practical, but it is a system only for rich men, because there are cases when a shipowner cannot meet them, especially shipowners who are not in protecting associations and have to meet big cargo claims. I know personally of the case of a shipowner whose small ship was arrested in London. A big claim was made for a cargo of onions which were damaged, and the poor man, just as freights were rising, had to leave his ship under arrest, as he could not find a banker who would give bail for him. However, in order to bring in our English friends we have adopted their system with a proviso that, if the arrest has been made in bad faith, then the full damages would be paid. I say at once that that is very different from the Continental system, because any lawyer knows that there is nothing harder to prove than bad faith. It is especially difficult to prove that a man made an arrest in bad faith. However, there it stands, and I think that in any case it is advisable to have only a simple draft like the one you have **[444]** before you and not to be too ambitious. When that step has been taken, perhaps later on it will be possible to go more into detail.

The Draft met with the very strong opposition of the representative of the Norwegian Shipowners' Association, Mr. Rygh, who stated that in modern times the arrest of a ship causes substantial damages, in view of the short period of stay of ships in ports and that, consequently, the right of arrest ought to be restricted to claims in respect of which the arrest is really justified. He indicated as claims of this nature those secured by a maritime lien or by a mortgage[(6)]*. The Norwegian Maritime Law Association, although not sharing entirely the views of Mr. Rygh, stated that it could not accept that the responsibility for wrongful arrest be limited to the cost of the security, pointing out that it was not possible to take from the continental system, according to which it is possible to arrest a ship in respect of any claim, whether maritime or not, but there are strict rules on liability for wrongful arrest, the first rule and then from the English system, according to which it is only possible to arrest a ship in respect to a limited number of claims, but liability for wrongful arrest is restricted to the cost of security, the second rule. The views of the Norwegian Association were shared by the German and Swedish Associations who both stated that the principle of liability for wrongful arrest was so fundamental that its abolition would never be accepted in their countries. The proposal was then made by The Netherlands's Association to leave this question to the* lex fori*, but such proposal was not accepted. In consideration also of the British Association having abstained from expressing any opinion, the Chairman suggested that the Draft Convention should be further considered by the International, Sub-Committee and his suggestion was accepted without opposition.*

3. The CMI Paris Conference of 1937

The International Sub-Committee, in an effort to find a compromise, submitted to the CMI Conference held in Paris in May 1937, a new draft regulating only the right of arrest

(6) CMI Bulletin No. 96, p. 444-453.

in respect of claims for collision and salvage and adopting the English rule on liability for wrongful arrest.

The new Draft was accompanied by the Report of Mr. Dor, acting as Rapporteur of the International Sub-Committee, reproduced below[7]*:*

[81]

Saisie des Navires
Troisième Projet de Convention Internationale
et Rapport sur ce Projet
présenté par M. Léopold Dor
au nom de la Commission Internationale[8]

Rapport

I. - Historique. - La Commission Internationale de la saisie des navires, désignée en exécution des résolutions de la Conférence d'Anvers 1930, nous chargea, lors de la réunion qu'elle tint à Anvers, le 19 novembre 1932, de rédiger un projet de convention internationale sur la saisie conservatoire des navires.

Un "premier projet" fut soumis par nous à cette Commission lors de la réunion qu'elle tint à Londres, le 16 mai 1933.

Il y fut discuté; un certain nombre de modifications y furent apportées et la Commission nous demanda de rédiger un projet "définitif". Nous avons soumis ce projet à la Conférence d'Oslo 1933, ainsi qu'un rapport publié au Bulletin n° 96, pages 182 et 192.

Le projet "définitif" comportait 8 articles, au lieu des 10 articles du "premier projet". Ceux-ci se trouvent reproduits dans notre rapport précité, en regard des articles correspondants du projet "définitif".

Des rapports avaient été envoyés par un certain nombre d'associations nationales, notamment d'Allemagne, de Belgique, des Etats-Unis, de France, de Grande-Bretagne, d'Italie, du Japon, de Norvège, des Pays-Bas, du Portugal, de Suède et de Yougoslavie.

[82]

Notre projet fut discuté les 24 et 25 août 1933 à la Conférence d'Oslo ou, plus exactement, il donna lieu à des échanges de vues et, sur la proposition du Président de la Conférence et de M. Louis Franck, il fut renvoyé à la Commission pour une nouvelle étude et l'établissement d'un nouveau rapport, en vue de la prochaine Conférence.

II. - La Conférence d'Oslo. - La discussion à la Conférence d'Oslo, se trouve rapportée au Bulletin n° 96, pages 440 à 473. Bien qu'elle ne présente ni la netteté ni la cohérence de la plupart des discussions du Comité Maritime International, il est essentiel d'en dégager les idées directrices.

A Oslo, il n'a été procédé ni à une discussion détaillée des articles du projet, ni

---

(7) CMI Bulletin No. 102 - Paris Conference of 1937.
(8) The text of the Draft is reproduced at p. 460.

même à une première lecture. Les orateurs inscrits ont simplement exposé leur point de vue d'après le projet et le rapport qui leur avaient été communiqués avant la Conférence et d'après les quelques explications que nous avions données au début de la séance.

A dire le vrai, nous n'avions pas la prétention d'arriver, du premier coup, à élaborer une Convention sur des questions aussi délicates.

En effet, de profondes divergences de vue existent entre divers pays sur les principes, et le refus de l'Association britannique de prendre position quant au fond du projet rendait la position encore plus difficile.

Sur les raisons qui ont motivé l'attitude britannique, nous renvoyons à notre rapport sur la compétence civile en matière d'abordage.

Il est indispensable de rappeler, dans ses grandes lignes, le projet que nous avions élaboré suivant les indications de la Commission Internationale, projet qui a eu pour résultat unique, mais profitable, de mettre en relief l'antinomie existant entre les représentants des diverses conceptions législatives en matière de saisie des navires.

L'on se trouve en effet en présence de divergences très accusées entre la pratique anglo-saxonne et le droit continental. Les législations continentales accordent le droit de saisie à tous **[83]** les créanciers du propriétaire du navire alors qu'en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, ce droit appartient aux seuls créanciers du navire.

Mais, en cas de saisie injustifiée, alors qu'en Grande-Bretagne, le créancier saisissant n'est tenu qu'au remboursement des frais de caution, il encourt, sur le continent, des dommages-intérêts destinés à réparer intégralement le préjudice causé.

On avait d'abord envisagé un projet très détaillé, mais dès la réunion de la Commission de novembre 1932, et devant cette différence foncière de conceptions, on a compris l'opportunité d'un projet extrêmement simple. Il n'a notamment pu être question de prendre pour base le projet et le très remarquable rapport présentés par M. Lesueur au nom de l'Association Française de Droit Maritime. Le domaine de ce dernier projet déborde en effet des cadres de la saisie conservatoire et comprend l'ensemble des problèmes soulevés par la saisie d'un navire, alors même qu'elle tend à l'exécution forcée.

Nous nous en étions donc tenus à des généralités, nous efforçant de concilier les deux systèmes et de prendre à chacun ce qui nous paraissait le meilleur.

D'une part, en effet, notre projet "définitif" accordait dans l'article 1er le droit de saisie à tout créancier, conformément au système continental.

D'autre part, au cas de saisie injustifiée, le créancier saisissant n'était tenu, d'après l'article 5, comme dans la pratique anglo-saxonne, et sauf le cas de mauvaise foi, qu'au remboursement des frais de caution.

Enfin, une grande liberté était laissée à l'autorité de justice chargée par l'article 2 de permettre la saisie.

L'importance des autres articles était bien moindre et il est superflu de les résumer ici.

Si nous essayons de classer les objections faites à Oslo, afin d'en tirer les enseignements susceptibles de nous guider, nous voyons que les critiques ont porté soit sur l'opportunité même d'une convention internationale, soit sur les principes adoptés dans nos articles 1 et 5.

Notre projet a soulevé de véhémentes critiques de la part **[84]** de M. Arne Rygh (Oslo). Il lui parut antique et solennel. Mais il nous semble que c'est tout le procès de la saisie conservatoire des navires qu'il fit, plutôt que celui de notre projet en soi. Cette procédure lui paraissait dangereuse, parce qu'elle immobilise le navire pendant un temps parfois assez long, étant donné l'impossibilité de trouver une garantie

instantanée et gratuite. Le palliatif résultant de la nécessité d'une autorisation du juge lui semblait insuffisant, cette autorisation étant donnée sur le vu des seuls documents du créancier saisissant.

Le seul remède était, à son avis, de restreindre le droit de saisie aux créanciers privilégiés et hypothécaires du navire et à ceux dont la créance est née pendant le séjour du navire dans le port où la saisie est demandée. Il se recommandait d'un projet de M. Sieveking (Bulletin 95, p. 7).

Toutes les remarques de détail faites sur le projet concernent l'article 5.

M. Alten (Oslo), Président de la Conférence, souligna en effet l'impossibilité de laisser les articles 1er et 5 dans un même projet.

Egalement au sujet de l'article 5, M. Brandt indiqua que, d'une part, la sanction de la saisie injustifiée lui paraissait tout à fait insuffisante, et, d'autre part, qu'il est à peu près impossible de rapporter la preuve de la mauvaise foi du créancier saisissant.

M. Asser (Amsterdam) proposa la suppression pure et simple de l'article 5 et suggéra de laisser à la loi nationale le soin de fixer la sanction de la saisie injustifiée, estimant impossible à l'heure actuelle d'arriver à une conciliation entre les deux systèmes en présence.

M. Lange (Gothembourg), au nom des assureurs, demanda également une modification à l'article 5. M. Schöning (Oslo) fit une proposition de modification plus complète, suggérant que, devant l'extension du droit de saisie établi par l'article 1er, l'article 5 accordât à celui dont le navire a été l'objet d'une saisie injustifiée des dommages-intérêts complets.

C'est à ce moment de la discussion, tous les orateurs inscrits sur la saisie conservatoire ayant pris la parole, que le **[85]** Président, appuyé par M. Louis Franck, proposa le renvoi de notre projet à la Commission en vue d'une étude approfondie et de l'établissement d'un rapport et d'un projet à soumettre à une prochaine conférence.

Cette proposition fut adoptée à l'unanimité.

III. - Le Projet actuel. - La Commission Internationale à qui la Conférence d'Oslo avait renvoyé la question de la saisie des navires, se réunit à Paris, le 2 juin 1936[9] et nous lui présentâmes un rapport résumant les travaux antérieurs et soumettant nos propositions. Après une discussion approfondie, la Commission estima que la future Convention devait avoir un objet très limité.

L'expérience a démontré qu'il est vain de vouloir réaliser, par voie de Convention Internationale, un code complet de la saisie du navire.

Le 2ème projet qui avait été soumis à la Conférence d'Oslo prévoyait que tout créancier du propriétaire d'un navire pouvait opérer la saisie conservatoire de celui-ci. Cette formule a paru trop large. Sur la proposition de M. Brandt, la Commission n'a voulu conférer expressément le droit de saisie conservatoire qu'à une certaine catégorie de créanciers particulièrement intéressants de l'armateur et dont la créance est d'ailleurs assortie d'un privilège aux termes de l'article 2 de la Convention Internationale de Bruxelles du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

La Commission a estimé qu'il convenait de laisser aux différentes législations nationales le soin de régler les autres cas de saisie conservatoire des navires.

---

(9) President: M. Louis Franck; Rapporteur: M. Léopold Dor; Secretary: M. Antoine Franck; Members: MM. Albert Le Jeune, L. Descamps, J.T. Asser Jr., Fr. Berlingieri, A. Hugo Brandt, Dr. Fr. Dücker, Martin Hill et G. Ripert.

Parmi ces créanciers privilégiés, l'article 1 du projet ne prévoit que ceux dont la créance se rattache à un abordage, à un dommage causé par le navire ou à un service de sauvetage ou d'assistance maritime.

[86]

C'est ailleurs à ces créances que correspondent les cas les plus fréquents et les plus pratiques de saisie conservatoire.

Sous réserve de cette limitation du domaine d'application de la Convention, la Commission Internationale n'a pas apporté de modification essentielle au 2ème projet d'Oslo. Les articles 2 à 8 de ce dernier sont reproduits par le projet actuel, à l'exception de l'article 3 qui a été sensiblement modifié.

La Commission a jugé inutile de prescrire au juge d'ordonner la mainlevée des saisies injustifiées.

D'autre part, elle a estimé qu'on ne pouvait considérer a priori, l'engagement personnel du propriétaire du navire saisi comme une garantie suffisante pour autoriser la mainlevée de la saisie. Il y a là une question d'appréciation qu'il faut laisser à la discrétion du magistrat chargé de statuer sur la demande en mainlevée.

Dans tous les cas, l'article 5 du 2ème projet subsiste et nous rappelons que c'est celui qui, à Oslo, avait soulevé les plus vives critiques de la part des représentants des nations continentales.

Cette opposition se concevait à l'égard du projet primitif qui accordait le droit de saisie conservatoire à tous les créanciers de l'armateur. La Commission a espéré désarmer cette opposition en circonscrivant étroitement le champ d'application de la Convention.

Il est en effet assez difficile d'imaginer qu'une saisie puisse être effectuée abusivement sous le prétexte d'un abordage ou d'une opération de sauvetage, car ce sont là des faits matériels dont la vraisemblance peut être aisément contrôlée par le juge auquel un créancier demande l'autorisation de saisir.

Il est donc permis de supposer que, dans les cas de ce genre, l'article 5 du projet sur la sanction des saisies injustifiées n'aura pas l'occasion d'être fréquemment appliqué.

La Commission s'en est remise à la prochaine conférence du soin de décider s'il n'y aurait pas lieu de compléter le projet par une disposition spéciale prévoyant le cas où l'armateur du navire saisi n'en est pas propriétaire.

Objections were still raised by several delegates of civil law countries to the rule limiting liability to the cost of the security. The German Delegate, Mr. Brandt, suggested to restrict further the scope of the Draft so that it would apply only to claims in respect of collision. This suggestion, though criticized, was ultimately accepted and the Draft Convention was unanimously adopted. The provision on liability for arrest stated that the liability was confined to the cost of the security, except when the arrestor acted in bad faith.

4. The CMI Antwerp Conference of 1947 and the CMI Amsterdam Conference of 1949.

At the first conference held by the CMI after the war (Antwerp, 1947) the Bureau Permanent considered the very limited scope of the Draft Convention adopted in Paris not worthy of consideration by a Diplomatic Conference and instructed two of its members, Mr. Jan Asser and Mr. Cyril Miller, to draft a new questionnaire.

At the subsequent conference, held in Amsterdam in September 1949, Mr. Asser and Mr. Miller presented a report to the Conference. Mr. Asser so stated[10]*:*

[531]

A curious thing happened in regard to that draft[11]. Article 1 of the first draft provided that each creditor of the owner of a ship may arrest her. According to the report presented by Maitre Dor on that occasion, this article was intended to mean that any ship might be arrested in respect of any debt of her owner whether maritime or non-maritime. In other words, this first draft reproduced what is called the Continental system of the law of arrest.

This draft met with a great deal of opposition on the part of the British delegates, who stated that they were reluctant to abandon, in favour of the Continental system the British system of a very restricted possibility of arrest. As a result of this opposition, article 1 was redrafted several times; the article was gradually amputated more and more and the text finally adopted at the Paris Conference states no more than that: "Any creditor of an owner of a ship, by reason of a collision, might operate the arrest of such ship". Consequently, whilst the first draft had incorporated the continental notion of the widest scope of arrest, providing for the arrest in respect of all claims, the final draft was based on the English conception of the action *in rem*, dealing merely with collision claims, the question of arrest in respect of all other claims being left to the respective municipal laws. So what was intended to be international uniformity became merely a reproduction of the law of England. If I may be permitted to say so, this was a rather meagre result.

Anyhow, the Bureau Permanent felt that it was a result hardly worthy of the dignity of being put before the Diplomatic Conference, and it was therefore decided that a new effort should be made towards international uniformity in the whole field of the arrest of ships, whereupon Mr. Miller and I were entrusted by the Bureau Permanent with the task of drafting a questionnaire.

In view of what had happened in the past, Mr. Miller and I felt that if any success were to be expected from this new attempt, it would be inexpedient to follow up the work which so far had been done, that is to say to start working on the basis of the draft convention of 1937. On the contrary, we believed that the problem should be made the subject matter of an entirely new study.

Mr. Miller in turn so stated[12]:

[535]

I particularly want to endorse what Mr. Asser has said: that whatever we do about this subject we should confine ourselves to recommendations and deliberations upon the unification of the law relating to what we in England call "arrest" and what in the continental system is called "saisie conservatoire". We should not, I think, make any recommendations with regard to the other form of "saisie" ("saisie exécutoire"), which we in England call "attachment", because to do that would be to make

---

(10) CMI Bulletin No. 104, p. 531.

(11) Reference is made here to the draft prepared by Mr. Leopold Dor and submitted to the CMI 1933 Oslo Conference (supra, p. 237).

(12) CMI Bulletin No. 104, p. 535 and 536.

recommendations upon a matter which is purely one of procedure, and it is quite impossible to attempt, and indeed undesirable, to unify the law of procedure. One has only to reflect that a procedure which is familiar and has been familiar to a French Court for centuries could not possibly be applied by a British Court, because it would be completely contrary to the procedure of that Court in which we British lawyers are all trained, whereas, with regard to substantive law, this can be changed, although I do not say it can be done easily. That is what the Comité Maritime is for. It can be changed without alteration in the procedure of the Court. That is why I endorse what Mr. Asser has said. We would confine ourselves to "saisie conservatoire".

Having studied the very careful and informative reports that we have received from other countries, it looks as if English law is in the minority as regards the differences between the laws of the various maritime countries. That is due, I think, to the fact that in English law this question of **[536]** arrest is purely maritime; it is not part of our general law as it is in other countries. We make a distinction between arrest in maritime law and arrest of any other form of property. As regards arrest of any other form of property, we have no such procedure at all. Property in England can only be arrested after judgment has been given, and that, of course, is "saisie-exécution". The only way in which an executor in England can obtain security before an action is brought is in a limited number of cases in which ships are involved. That is the first great difference.

The second difference - and it is one upon which the Conference may well desire to make a recommendation - is this: in England it is only possible to arrest by "saisie conservatoire" the particular ship with which the contemplated action is concerned. You cannot arrest, in the case of a collision, a vessel in the same ownership; you must arrest that actual vessel which was in collision.

I think - and I shall be corrected if I am wrong - that in all other jurisdictions the question of arrest depends upon who is the owner of a ship, and if he is the owner of several ships, then any one of his vessels may be arrested in order to assure the creditor. It may be that the Conference will express the opinion that the laws of maritime countries should be unified in that important respect.

During the debate that followed a proposal aiming at finding a compromise between the Anglo-Saxon notion of arrest and the continental notion was made by the French Delegate, Mr. Jean de Grandmaison, who summarized as follows his speech in the French language[13]:

[549]

I said this question of arrest of ships was a most important one, and that it is capital to achieve uniformity, in the laws and regulations on this matter throughout the world; but the difficulty, as you know, lies in the great differences between the continental and Anglo-Saxon legislations. On the continent, the Judge has the power to authorize the arrest of ships for the guarantee of any debt of the shipowner. That may be a maritime or non-maritime debt. In the United States and Scotland, we are told, a ship cannot be arrested if the debt is not a maritime debt, but if the debt is a maritime one, any ship belonging to the same owner may be arrested in England, the debt must be a maritime one, and in addition, the debt must find its cause in the operation of the ship arrested.

---

[13] CMI Bulletin No. 104, p. 549 and 550.

If we want to achieve uniformity on this question, it seems to me that a compromise must be found between the drastic legislation of the continent and that of England.

The French delegation is of opinion that such compromise can be arrived at by adopting the United States' and Scottish formula. The French delegation is prepared to admit limiting the possibility of arrest to the only case where the debt is a maritime debt. It seems reasonable to do so in order to protect, as far as possible, the other joint interests engaged in the ship. On the other hand, we suggest that our English friends make a similar sacrifice in admitting that, in case of a maritime debt, every ship belonging to the debtor may be arrested, even if the debt does not find its cause in the operation of the ship arrested.

The ship in whose operation the debt has arisen, may be lost, she may have left the port and if you refuse to the creditor the right to arrest another ship of the debtor, he may lose all hope to get paid. Therefore, the compromise seems to me to be a very fair one. In consequence we move that the continental and the British delegations should adopt the United States' and Scottish formula as a basis for the Convention contemplated, and we suggest that a Sub-Committee should be appointed to prepare **[550]** a draft convention which can be discussed at the next Conference of the Comité Maritime International.

The Conference then unanimously adopted the following resolution[14]*:*

The Conference resolves to request the Bureau Permanent to appoint an International Commission and instructs this Commission to study all problems directly or indirectly appertaining to, or connected with, the international unification of the whole field of the law of arrest of ships; to report thereon in good time before the next Conference of the Comité Maritime International and, if possible, to submit a draft convention; the Commission having a free hand to consider and make such recommendations as it thinks proper.

5. The CMI Naples Conference of 1951.

The International Sub-Committee appointed by the Bureau Permanent[15] *met for the first time in Paris on 8 and 9 December 1950 when the first draft convention prepared by Mr. Miller and Mr. Asser*[16]*, who had been requested to act as Rapporteurs by the Bureau Permanent, was discussed. A second draft was prepared by the Rapporteurs*[17] *as a result of the meeting and was considered during a subsequent meeting of the International Sub-Committee held in Antwerp on 13 and 14 April 1951.*

---

(14) CMI Bulletin No. 104, p. 559.

(15) The International Sub-Committee consisted of Mr. Antoine Franck, President; Mr. George T. Charles, Mr. Martin Hill, Mr. Carlo van den Bosch, Mr. Giorgio Berlingieri, Mr. N. V. Boeg, Mr. Werner Koelman, Mr. Kaj Pineus, Mr. Per Gram, Mr. John Prizer, Mr. William G. Symmers and Mr. J.A.L. M. Loeff. Mr. Cyril Miller and Mr. Jan T. Asser were appointed Rapporteurs.

(16) This draft has not been published in the CMI Bulletins.

(17) Also this draft has not been published.

The Rapporteurs then prepared a third draft[18]*, which was presented to the CMI Conference held in Naples in September 1951.*

In the accompanying Report, Mr. Miller and Mr. Asser so stated, inter alia[19]*:*

[2]

Le premier et le plus important des problèmes que la commission internationale a eu à résoudre concerne le champ d'application de la Convention. On se souviendra de ce que cette question donna lieu à de multiples difficultés lorsque le sujet de la saisie fût pris en considération par le Comité Maritime International avant la dernière guerre. C'est ici que les divergences entre la législation britannique et la législation continentale en matière de saisie conservatoire des navires apparaissent le plus nettement. Aujourd'hui, sous l'empire de la loi britannique, un navire ne peut être saisi qu'en vertu d'une créance dite "maritime"; en outre, aucun navire, autre que celui auquel se rapporte une créance maritime, ne peut être saisi en vertu de cette créance, même s'il appartient au même propriétaire; d'autre part, la législation de la plupart des pays continentaux **[3]** permet la saisie de tout navire appartenant à un même propriétaire en vertu de toute créance, qu'elle soit de nature maritime ou non maritime.

Dès le début, il a semblé que la seule chance de réaliser l'unité internationale résidait dans un compromis entre les deux systèmes légaux. En proposant ce compromis dans le texte du projet la commission internationale s'est inspirée des très heureuses suggestions faites par Monsieur Jean de Grandmaison, au cours du brillant discours qu'il prononça à la Conférence d'Amsterdam, suggestions qui furent appuyées par le Vice-Président du Comité Maritime International. La solution ainsi proposée a été adoptée par la commission internationale: d'une part elle n'autorise la saisie d'un navire qu'en vertu d'un certain nombre de créances, dites "maritimes", tandis qu'elle consacre le droit de saisir, en vertu de ces créances, un autre navire ("sister-ship") que celui auquel la créance se rapporte et qui appartient au même propriétaire.

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

Le troisième et dernier des problèmes capitaux sur lequel la commission internationale s'est longuement penchée est un problème de compétence; quel est le tribunal qui devra juger du bien-fondé de la créance qui a motivé la saisie? Il a paru

---

[18] Infra, p. 461.
[19] CMI Bulletin No. 105, p. 3.

nécessaire d'introduire, à cet égard, une disposition dans le projet, pour le motif que les lois de certains pays n'autorisent une saisie conservatoire ou son maintien que si le tribunal, dans le ressort duquel la saisie est pratiquée, est compétent pour juger le **[4]** fond. A l'origine, le premier projet prévoyait que le tribunal d'un Etat Contractant, dans le ressort duquel la saisie est faite, sera toujours compétent pour trancher le litige. Cette disposition ne provoqua aucune objection à la réunion de Paris. Toutefois, à Anvers, des critiques sérieuses furent formulées, surtout par les délégués français. Ceux-ci, et plus spécialement Monsieur le Doyen Georges Ripert, soutinrent que le système proposé était de nature à amener des conséquences extrêmement fâcheuses en attribuant compétence à un tribunal qui en serait normalement dépourvu sous l'empire des règles du droit international privé; l'attention de la commission fût spécialement attirée sur les litiges concernant la propriété d'un navire, ainsi que sur d'autres demandes sans aucun lien territorial ou chronologique avec la saisie ou le "forum arresti". Le système proposé, disait-on, était inconciliable avec le droit français et contraire aux conceptions françaises en matière du droit international privé. Sur la proposition de Monsieur le Doyen Ripert, la commission internationale réunie à Anvers prit une décision conforme au texte de l'art. 8 du projet actuel. Aux termes de cet article, le "forum arresti" sera compétent dans les six cas suivants, nommément désignés:

a) lorsque le tribunal du "forum arresti" est compétent en vertu de la législation interne qui le régit;

b) lorsque le saisissant a son domicile ou le lieu de son principal établissement dans le pays où la saisie est pratiquée;

c) lorsque la créance qui a donné lieu à la saisie est née dans ce pays;

d) lorsque la créance se rapporte au voyage du navire au cours duquel la saisie a été pratiquée;

e) lorsque la créance est née d'un abordage;

f) lorsque la créance résulte d'un sauvetage ou d'une assistance.

. . . . . .

Le système proposé par Monsieur le Doyen Ripert peut donner lieu à de sérieuses difficultés en Grande Bretagne et dans les pays dont la loi interne n'attribue pas nécessairement compétence au "forum arresti", ou n'autorise pas d'avantage la saisie d'un navire en vertu d'une créance au regard de laquelle les Tribunaux **[5]** nationaux ne sont pas compétents. Pour ce motif, la commission internationale a décidé d'insérer à l'article 8 du projet qui traite de la question, une disposition aux termes de laquelle les Etats Contractants s'engagent à introduire dans leur législation interne des textes appropriés afin de permettre l'exécution des jugements étrangers chaque fois que, soit en vertu de la loi interne, soit en vertu de la convention, leurs propres tribunaux sont incompétents. Il semble toutefois douteux que cette dernière disposition soit acceptable par tous les Etats intéressés et en outre, qu'il soit souhaitable de traiter dans le projet de convention un nombre de points extrêmement problématiques et délicats, qui risquent de sortir des limites du sujet. C'est pourquoi la commission internationale souhaite que ces questions soient étudiées avec tout le soin requis, par la Conférence de Naples.

The draft convention was discussed and amended by the Conference. The provisions which were discussed in a greater depth were those relating to the liability for wrongful arrest and to the jurisdiction on the merits. The draft, as amended during the Conference, was approved together with the following Resolution[20]*:*

---

[20] CMI Bulletin No. 105, p. 384 and 385.

La Conférence

Ayant étudié le projet de Convention Internationale sur la saisie conservatoire des navires de mer, délibéré par la Commission Internationale,

Charge le Bureau Permanent de transmettre ce projet amendé par la Conférence, ainsi que le résumé visé ci-dessous, au Gouvernement belge pour qu'il en saisisse la Conférence Diplomatique qui se réunira en 1952. La Conférence prend ensuite acte de ce que certaines Délégations ne se sont pas trouvées en mesure d'accepter certaines dispositions du projet de convention dans sa forme actuelle.

C'est pourquoi, la Conférence invite le Bureau Permanent à charger les Rapporteurs d'établir un résumé exposant les réserves qui pourraient être formulées par les Associations Nationales et d'envoyer ce résumé au Bureau Permanent au plus tard le 15 décembre 1951. A cette fin la Conférence prie instamment les Associations Nationales de transmettre aussi rapidement que possible et, en tout cas, avant le 1er décembre 1951, les réserves qu'elles voudraient formuler à la fois au Bureau Permanent et directement à chacun des Rapporteurs. La Conférence espère que les réserves susvisées se limiteront aux questions de fond et ne traiteront pas de questions de rédaction.

The Conference,

Having studied the draft International Convention on the arrest of sea-going vessels prepared by the International Commission,

Instructs the Bureau Permanent to forward such draft as amended by this Conference, together with the résumé hereafter referred to, to the Belgian Government for submission to the Diplomatic Conference to be held in the year 1952.

The Conference further takes note of the fact that certain national delegations have found themselves unable to accept some of the provisions of the draft Convention in its present form.

The Conference therefore invites the Bureau Permanent to instruct the Rapporteurs to draw up a résumé setting out such reservations as may be formulated by National Associations and to forward such résumé to the Bureau Permanent not later than the 15th of December 1951. To this end the Conference earnestly requests the National Associations to send such reservations as they desire to make to the Bureau Permanent and also direct to each of the Rapporteurs as soon as possible and at any event not later than the 1st of December 1951. The Conference expresses the hope that such reservations will be confined to matters of substance and will not deal with questions of drafting.

6. The Brussels Diplomatic Conference of 1952.

The most relevant issue discussed at the Diplomatic Conference, held in Brussels from 2 to 10 May 1952 was that of the liability for wrongful arrest, a question which had given rise to conflicting views since the time when the project of a convention on arrest was first considered. Since it had become clear that an agreement on the liability regime would not be possible, the proposal had been made to leave the question to national law. This proposal, however, was strongly opposed by the Scandinavian Delegations and, also, by several Delegations of civil law countries.

The Norwegian Delegate, Mr. Alten, so stated in his opening speech[21]*:*

[58]

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.

In the attempt to find a compromise, the following paragraph was added to the text approved at Naples[22]*:*

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.	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.

This addition met with the strong opposition of the British Delegation. The statement of Mr. Miller was summarized as follows[23]*:*

[102]

La délégation britannique doit cependant affirmer catégoriquement qu'elle ne pourra accepter la convention si on y maintient l'article 6, paragraphe 2. Les questions de dommages-intérêts et cautions à fournir doivent être réglées par la *lex fori*. Le Gouvernement de Sa Majesté attache une grande importance à cette question et ne

---

[21] Conférence Internationale de Droit Maritime - Neuvième Session, Bruxelles 1952, p. 58.

[22] Conférence Internationale, supra note 19, p. 111.

[23] Conférence Internationale, supra note 19, p. 102.

peut céder sur ce point. Les seuls pays dont la législation est contraire au projet sont le Royaume-Uni et les Etats-Unis, qui, faute d'avoir eu le temps d'examiner les projets et de préparer une délégation, n'ont envoyé qu'un observateur. En Angleterre, les actions du chef de saisie injustifiée sont très rares, et M. Miller n'a jamais entendu de plaintes à ce sujet. Le seul effet de ce paragraphe 2 serait d'obliger le Royaume-Uni et les Etats-Unis à modifier leur procédure.

Nor did the addition satisfy the Scandinavian Delegations who submitted a different text, according to which the right to claim damages in case of wrongful arrest was expressly recognized. The Danish Delegate Mr. Boeg made a statement reported as follows in the Procès-verbaux[24]:

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 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.

Ultimately the British view prevailed, and the text approved at Naples was left unaltered. This, however, resulted in the abstention of the Scandinavian Delegations when the Draft Convention was put to the vote. Also Austria and Germany abstained.

The Draft was then approved by Belgium, Brazil, Egypt, Greece, Italy, Japan, Lebanon, Monaco, Holy Seat, Netherlands, Thailand, United Kingdom and Yugoslavia[25]*. Only Article 6, which regulates the question of wrongful arrest, had been approved by a majority vote, all other articles having been approved unanimously.*

---

(24) Conférence Internationale, supra note 19, p. 111.

(25) Conférence Internationale, supra note 19, p. 119. France is not mentioned as having voted or abstained. However, from the statements of the French Delegate it must be assumed that also France voted in favour of the draft. This is confirmed by the fact that France voted against the Scandinavian amendment and in favour of the British amendment to Article 6 (Conférence Internationale, supra note 19, p. 113).

PART II

THE TRAVAUX PRÉPARATOIRES OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS, 1952

Title of the Convention

Comments on the Draft by National Associations

Netherlands

[60]

Restriction aux navires de mer.

Il ne fait pas de doute, et le titre du projet le confirme, que la Convention vise uniquement les navires de mer; néanmoins, il semble recommandable **[61]** de le dire également dans le texte de la Convention, ce qui peut se faire en rédigeant les premières phrases de l'article I comme suit:

"Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous:

(I) "navire" signifie tout bâtiment de mer considéré comme tel par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée ou devra l'être".

Paragraphe (I) de l'article I devient paragraphe (II); (II) devient (III) etc. La définition de "navire" doit être donnée en tête de l'article, étant donné que l'expression est employée dans le texte qui suit.

United Kingdom

[46]

Définitions. - Il a été suggéré qu'il faudrait insérer dans le texte de la Convention une définition de "navire", de façon à préciser que la Convention s'applique à des navires de mer et non à ceux employés uniquement dans les eaux intérieures, définition qui serait conçue comme suit:

(v) Par "navire" il faut entendre "navire de mer".

Toutefois l'Association n'est pas en mesure d'appuyer une proposition sous cette forme, car cela exclurait un nombre de grands navires en service dans des eaux intérieures importants comme les Grands lacs, l'Amazone et le fleuve La Plata.

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

[60]

M. Joel (Germany). . . . . .

La Délégation allemande désirerait des éclaircissements sur quelques points:

1° dans l'article 1er, faut-il entendre par "navire" uniquement les navires de mer? Sans préjudice de l'article 12, doit-on comprendre que cette disposition s'étend aussi aux yachts privés, aux navires destinés à la recherche scientifique, etc.?

[64]

M. Miller (United Kingdom) . . . . . .

La Délégation britannique désire également répondre aux questions de la Délégation allemande:

a) la Convention vise tous les navires de mer et non uniquement les navires commerciaux;

Fifth Plenary Session - 6 May 1952

[68]

M. de Grandmaison (France) . . . . . .

Voici la réponse de la Délégation française aux diverses observations déjà faites:

. . . . . .

[69]

7° En réponse à la question de la Délégation allemande, il désire préciser que le terme "navires de mer" couvre tout navire de mer, y compris le yachts; il est clair, d'autre part, que la Convention ne crée aucun droit de suite, autres que ceux qui existent déjà. La commission de rédaction n'aura donc pas une tâche difficile lorsqu'auront été déposés les amendements écrits.

M. Sohr (Belgique) fait observer:. . . . . .

2° En ce qui concerne les créances maritimes, il fait remarquer que le Code belge distingue trois sortes de navires:

a) des navires de mer, tels qu'ils sont définis par le code de commerce, livre II, titre 1, chapitre I, article 1er, et qui doivent avoir au moins 25 (vingt-cinq) tonneaux de jauge, et être destinés à faire, en mer, le transport de personnes ou de choses, la pêche, le remorquage ou autres opérations lucratives de navigation;

b) des bateaux, qui sont non seulement les bâtiments destinés à faire les mêmes opérations dans les eaux territoriales, mais aussi les bâtiments qui font ces opérations en mer, mais ont moins de 25 tonneaux;

[70]

c) des navires soumis aux règles de droit civil, tels que les yachts. Il n'est donc pas évident, comme l'a déclaré M. de Grandmaison, que tout navire de mer tombe sous l'application de cette convention puisqu'il y a, en droit belge, une distinction entre trois sortes de navires qui peuvent opérer en haute mer et qui sont soumis à des régimes différents. Il ne résulte pas du texte de la Convention qu'elle s'applique à ces trois catégories prévues par le code belge. Mais le délégué belge ne voit aucune objection à ce qu'il en soit ainsi.

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la saisie conservatoire de navires de mer,

Ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit:

ARTICLE 1

Dans la présente Convention les expressions suivantes sont employées avec les significations indiquées ci-dessous:

1° "Créance Maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes:

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;

b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;

c) assistance et sauvetage;

d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;

e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;

f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;

g) avarie commune;

h) prêt à la grosse;

i) remorquage;

j) pilotage;

k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;

l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;

m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;

The High Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of sea-going ships.

Have decided to conclude a convention for this purpose and thereto have agreed as follows:

ARTICLE 1

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

1° "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:

a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;

b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connexion with the operation of any ship;

c) salvage;

d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;

e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;

f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;

g) general average;

h) bottomry;

i) towage;

j) pilotage;

k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;

l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;

m) wages of Masters, Officers, or crew;

n) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;
o) la propriété contestée d'un navire;
p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;
q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.

n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;
o) disputes as to the title to or ownership of any ship;
p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;

q) the mortgage or hypothecation of any ship.

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

Article 1

[186]

Tout créancier du propriétaire d'un navire qui se trouve dans la juridiction des Tribunaux de l'un des Etats contractants peut opérer la saisie conservatoire de ce navire, alors même que celui-ci serait prêt à faire voile. Ce droit pourra être exercé par tous les ressortissants des Etats contractants sur les navires portant le pavillon de l'un des Etats contractants.

Session of 24 August 1933
Report of Mr. Dor to the Conference

[442]

There is no doubt that in article 1 we differ from the English practice. If I am not right I know that Sir Leslie Scott will correct me. In the English procedure *in rem* you can arrest only the ship upon which the debt has been incurred, while in the system under article 1, which is the Continental system, you can arrest another ship. In most countries on the Continent you can arrest one ship of the shipowner because of a collision with another **[443]** ship or because he has supplied coal to another ship and has not paid his bill.

[444]

Mr. Arne Rygh (Oslo). - Mr. President, Gentlemen, I am afraid, that I am going to inflict myself on you for perhaps too long but I think this question of arrest on ships is so important, that it needs to be discussed in full. I beg also to repeat what has been said more than once at previous Conferences, that if we wish to arrive to a result and a really good result, it is necessary, that everyone of us states his views with absolute

frankness. I beg to make this remark because my views on this question are entirely different in principle from those expressed by Mr. Dor. I claim this privilege, because I am not speaking only for myself. I speak here on a special request of the Norwegian Shipowners' Association, of whose legal committee I am a member. I have also laid my views before a general meeting of the members of the local Shipowners' Association here at Oslo, and my views met with unanimous support by all the shipowners who took part in the discussion. I have not had the opportunity of consulting organisations of charterers and cargo-owners. But as far as I have been able to ascertain, they agree with the Norwegian Shipowners' Association. I think therefore, that I may say, that my views are those of traffic.

I agree entirely, that an international convention upon arrest of ships would be extremely useful, if it is built upon sound and modern principles. But that is also necessary. Conventions, built upon obsolete principles and ideas will certainly be a direct bar against further **[445]** progress in the development of maritime law. I say this because I am under the distinct impression, that as well the draft of Mr. Dor has some of the answers, that have been given to the Questionnaire, sent out by the Bureau Permanent, are built upon ideas, that perhaps were sound and just in the times of the old sailing vessels, but not now. That can easily be explained. The days of the sailing vessels are not so very remote. When we, who now form this assembly, studied maritime law as young men, the sailing tonnage formed still a very considerable part of the world's tonnage, and in the time when the old generations lived, who were the authors of the books on which we built our studies, the sailing tonnage was absolutely predominant. What was learned in youth is not easily forgotten in age - we say in Norway.

In these old times of the sailing vessels it was so, that if somebody thought that he had a claim against the owner of a ship, he really needed to catch her where he could find her. If she first had left port, she might not come to another port for months, and it was not easy to find out at which port she was arriving. Often she did not arrive at all, as the percentage of total losses was great. On the other hand the inconveniences and the losses, caused by an arrest upon a ship, were not great. The time of the ships was not so expensive, and they had plenty of it. Leading and discharging lasted long, so that the captain had in general plenty of time for arranging himself. The cargo consisted chiefly of goods that could stand longlasting transports, and consequently risk of damage to the cargo through a delay by an arrest was not very great.

[446]

Now all these thing have changed entirely. The need of arrest is not as it was, as ships can always be easily found. The printed shipping-lists, that appear once a week, tell us where the ship is and to what port she is bound. I am certainly not the only lawyer here in this assembly, who knows from experience, that to find a ship for arresting her is not difficult. If she escapes us in one harbour, it is a question of weeks - sometimes only of days - when we can arrest her in the next. Good ship registers exist in almost all shipowning countries, so that we can easily find who are the owners of each particular ship. I daresay that, next to real property, ships are the assets most impossible for a fraudulent or disobliging debtor to conceal from his creditors. While on the one hand the need of allowing arrest of ships has decreased enormously since the rules, now in force in many countries, were framed, the inconveniences and damage, caused by arrest of ships, have on the other hand increased enormously. Ships are now extremely more expensive - both with regard to building and with regard to management - than they were one or two generations ago. Consequently the time of

the ship is worth much more. Even a short delay may cause, that the ship loses the cancelling day of her next charter. In many trades the merchants can and do calculate very closely upon the day of arrival of the ship, that shall carry their goods. Even short, unexpected delays caused by an arrest, may involve great commercial losses for the merchants. I think therefore, that in the interest of traffic the right **[447]** of arrest should be avoided as much as possible, and arrest only be permissible where especially strong reasons can be given for allowing it.

It will certainly not be unjust against the claimant to curtail his right of arrest on ships. On the contrary, the free right of arrest, that at present exists in several countries, gives the claimant against the ship a particular privilege, that other creditors do not enjoy. According to most legislations - I know that German legislation forms an exception upon this point - a pretended-to-be creditor can only obtain a very weak security as long as he only is a pretended-to-be creditor. Only when he has obtained a judgment at least in first instance, and thus proved that he really is a creditor, he can levy an execution upon the assets of the other party. Even if he levies such an execution, this is not in my country - and I believe in most countries - valid against the bankruptcy estate of the debtor, if he goes bankrupt before a certain time has elapsed since the registration of the execution. If the pretended-to-be creditor is so fortunate, that his debtor owns a ship, he can according to the draft of Mr. Dor, arrest her where he can find her and in this manner obtain a guarantee. This guarantee, as given by a third party, will be valid at once. There must be special reasons for giving such privileges, and these special reasons ought to be still stronger than those for allowing arrest upon goods ashore, because the losses and inconveniences for the owner of the ship are certainly much greater than they are for an owner of property ashore. An arrested ship is put out of trade as long as the arrest lasts. On shore it is otherwise. If **[448]** somebody should like to arrest my house or my furniture, that will not do much harm to me. Whether arrested or not my house and my furniture will remain in my possession and be used by me as before.

I expect that Mr. Dor will reply, that he does not mean that the ships shall be lying under arrest. His meaning is, that the ships shall be freed against guarantee. This answer does not hold good.

Firstly a ship cannot be released right away. The arrest must be reported home to the owners, arrangements must be made to supply the guarantee. At the very best the ship will always be retained for some days, and as stated before, that may be sufficient to cause considerable losses. The number of cases, where even short delays may cause considerable losses, are increasing, as the time needed for loading and discharging is steadily reduced according to development of machinery.

Then it is not true, that ships always in fact will be released against guarantees after a few days. When the guarantee is not in fact supplied by the underwriter of the ship, it depends on the financial position of the owner whether he can provide the necessary guarantee. I know from experience instances, where ships have been lying for months - in one case even a couple of years - under arrest, because the owner was unable to provide the necessary guarantee. I admit, however, that such cases are rare, but what is not rare is, that ships are detained for one week - perhaps two weeks - because the owner cannot arrange a guarantee right away. Many owners are at present in the position, that they have no liquid funds, and that their working credits with their bankers are **[449]** very nearly drawn up. If their ship suddenly becomes arrested, they must open negotiations with their bankers in order to obtain larger credits. New securities must be given to the bankers, and these must be obtained very often only through assistance either by the directors personally of the shipowning company, or by

other third persons, interested in the ship, for instance as mortgagees. Such negotiations require time, and in that time the ship is lying, the stagnant cargo is lying - everything put out of trade.

I will also draw the attention to the fact that, even if the shipowner can arrange a guarantee, he does not obtain that guarantee for nothing. I do not think of the commission he shall have to pay to his bankers - that is very often the least of it. But as a matter of fact, when the bankers give the guarantee, the working credits of the owner will be reduced by a corresponding amount. I know instances where owners have had to compromise about rather fanciful claims, because they could not afford to have their working credits bound up for years through a guarantee.

I ask therefore is it reasonable to allow alleged creditors, whose claim is not yet proved, who perhaps in fact have no claim at all, to cause such losses and such inconveniences? It should again be emphasised, that it is quite uncertain whether the arresting party really is a creditor or whether he only pretends to be. Experience shows that very often a party, who has arrested a ship, loses his suit when it is brought before the courts. In many other cases he only obtains judgment for a part of his claim, so that the arrest anyhow has been exaggerated. I am, of course, aware that the draft **[450]** of Mr. Dor provides, that the arrest shall be allowed by a Judge. But this is already law in many countries, and experience shows, that this authorisation of a Judge must not afford any important protection. The Judge must give his decision chiefly upon statements and documents, handed in by the arrest-seeking party. Time will not allow much pleading. The claim of the arrest-seeking party must be very bad, if his lawyer shall not then be able to make the claim probable to the satisfaction of a Judge, who has very little opportunity - if any - to hear what the other party has to say.

I think therefore that the right to arrest a ship should be limited to claimants, who are in a special position, that makes it just to allow them such an extraordinary step against the assets of others, before they have proved, that they have any claim at all. The claimants in that position are those, whose claims are protected either by a maritime lien, or by a mortgage, due for payment.

Claims, protected by a maritime lien, are according to the legislation of many countries entirely lost, if the ship is lost. The claimant has therefore a particular and just interest therein, that the ship shall not start for a new voyage and thus expose his whole claim to be lost, unless he receives another security equivalent to a maritime lien.

A mortgage due for payment is also exposed to particular risks, if the ship leaves, because a new voyage may mean new maritime liens, that take precedence upon the mortgage. When a mortgage is due for payment and the situation is such, that the mortgagee should wish to arrest the ship, the financial position of the owner will **[451]** in general be such, that new maritime liens will mean more damage to the mortgagee than to the owner.

In principle I think a provisional arrest should only be allowed for such claims. As an exception from the principle I may perhaps go a small step further: I may agree to arrest a ship for claims, contracted in the port, where arrest is sought for during the stay of the ship in this port. I agree that the ship in a port can be compared with a hotel-guest, who must pay his bill before he leaves. But such an extension would be an exception from the right principle.

In fact, the lines laid down by me are not very different from the law at present in existence in England, though I am aware that English law goes somewhat farther, but not very much. The principles I have laid down do not differ very much either from the draft, made by the German lawyer, Dr. Sieveking, which is printed in the Preliminary Report, Vol. I, page 5-9, and which I presume will receive support from

Germany. Dr. Sieveking limits the claims, for which arrest can be held, to claims attaching to the vessel or relating to the voyages of the ship. I think that this in fact does not differ very much from my views.

[463]

Mr. Leopold Dor. - In answering Mr. Rygh, I promise to be very much briefer than he was. I knew that my hair was getting white, but I did not know that I looked so old as to make people think that I dated back to the time of the sailing ships. (*Laughter*). I would remind Mr. Rygh in respect of the criticisms which he levelled against what he calls my draft that it is not **[464]** only my draft but the draft of the sub-Committee, and that the names of MM. Louis Franck, Albert Le Jeune, Sir Leslie Scott, Professor Berlingieri, Dr. Dücker, M. Antoine Franck, Mr. Lange and Mr. Pilcher are appended to it. Therefore I would ask that those gentlemen should take their share of all the unkind things which Mt. Rygh said about the draft. I do not think I need go into the details of Mr. Rygh's criticism, because, in his view, the whole question of arrest is absolutely no good from top to bottom, and there is not a word of the draft which ought to stand. In that case let Mr. Rygh present a draft, and then I shall be on the other side of the fence.

I intend to deal very completely with the observations of our President. His observations manifested to me - of which I was very glad - that Mr. Rygh did not speak on behalf of the Norwegian Association of Maritime Law.

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

[80]

Article 1

Tout créancier du propriétaire d'un navire en raison d'un abordage, d'un dommage causé par ce navire ou d'un service d'assistance ou de sauvetage maritime pourra opérer la saisie conservatoire de ce navire ou d'un autre navire appartenant au même propriétaire, alors même qu'il serait prêt à faire voile.

Ce droit pourra être exercé par tous les ressortissants des Etats contractants sur les navires portant le pavillon de l'un des Etats contractants et qui se trouveront dans la juridiction des Tribunaux de l'un des Etats contractants.

Report of Mr. L. Dor

[85]

III. - *Le Projet actuel.* - La Commission Internationale à qui la Conférence d'Oslo avait renvoyé la question de la saisie des navires, se réunit à Paris, le 2 juin 1936 et nous lui présentâmes un rapport résumant les travaux antérieurs et soumettant nos propositions. Après une discussion approfondie, la Commission estima que la future Convention devait avoir un objet très limité.

L'expérience a démontré qu'il est vain de vouloir réaliser, par voie de Convention Internationale, un code complet de la saisie du navire.

Le 2ème projet qui avait été soumis à la Conférence d'Oslo prévoyait que tout créancier du propriétaire d'un navire pouvait opérer la saisie conservatoire de celui-ci. Cette formule a paru trop large. Sur la proposition de M. Brandt, la Commission n'a

voulu conférer expressément le droit de saisie conservatoire qu'à une certaine catégorie de créanciers particulièrement intéressants de l'armateur et dont la créance est d'ailleurs assortie d'un privilège aux termes de l'article 2 de la Convention Internationale de Bruxelles du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

La Commission a estimé qu'il convenait de laisser aux différentes législations nationales le soin de régler les autres cas de saisie conservatoire des navires.

Parmi ces créanciers privilégiés, l'article 1 du projet ne prévoit que ceux dont la créance se rattache à un abordage, à un dommage causé par le navire ou à un service de sauvetage ou d'assistance maritime.

[86]

C'est d'ailleurs à ces créances que correspondent les cas les plus fréquents et les plus pratiques de saisie conservatoire.

Session of 20 May 1937 A.M.

Mr. Georges Marais (France) . . . . . .

[310]

J'en arrive à une critique de fond. Elle concerne le fait que vous ne faites qu'une convention qui ne trouvera son application qu'en cas d'abordage et d'assistance. Cela me semble tout à fait illogique, étant donné que vous permettez de saisir d'autres navires qui n'auront pas été concernés dans les faits d'abordage et de sauvetage. J'admets votre conception générale. Vous faites une convention limitée à ces deux faits; mais alors vous établissez un lien **[311]** entre un navire saisi et un autre navire du même propriétaire qui n'aura pas été concerné dans le fait dommageable, soit un abordage soit un sauvetage.

Mr. A. H. Brandt (Germany) . . . . . .

[317]

Up to now, in the papers before the Conference and in the speeches which we have heard, it has been intimated that, if we have a Convention at all, we should have a Convention which contains all sorts of "arrest" and all sorts of claims directed against the shipowner, not only the special claims arising out of collision and salvage. I am proceeding in the opposite direction to that in which you want to go. You want to have an all-comprising Convention on arrest, but I should like to restrict the Convention the contents of which I want to describe, as follows: If there is a collision, then the claimant has a right to arrest one of the ships which have been in collision. He has a right to a *provisional* arrest, because no one is in a position to discern at once whether the claim is justified or not, i.e. whether **[318]** the ship which has been arrested is actually the guilty ship or not. It may be that the arrested ship is not guilty, but that cannot be ascertained at the time when it is necessary to arrest the ship after a collision because such arrest has to be made at once, otherwise the ship sails and is gone. Therefore, I think it is necessary to have the means of arresting the ship which came into collision - by the way, not another ship of the shipowner - just that ship which collided.

[320]

M. Algot Bagge (Stockholm). - Messieurs, comme il résulte du rapport de l'Association suédoise, celle-ci regrette beaucoup que ce projet ait dû être limité, mais si les autres délégations pensent que tout de même un sujet aussi limité doive faire l'objet d'une convention internationale, la délégation suédoise ne s'y oppose pas, à l'exception du point qui a été discuté par les autres délégations, c'est-à-dire la question de l'article 5.

[312]

M. Edvin Alten (Oslo). - Monsieur le Président, je reconnais volontiers que la tâche de la commission a été extrêmement délicate en présence de la divergence existant entre la législation britannique et celle des pays continentaux. Nous ne pouvons cependant, par cette considération, nous abstenir de critiquer le projet présenté.

La première question est celle-ci: Quel est le but de la convention; pour quel motif la commission nous recommande-t-elle cette convention internationale? Le rapport de M. Dor n'en dit rien. En me tenant au texte du projet, c'est l'idée qu'on a voulu assurer aux créanciers ressortissants des Etats contractants, le droit de faire opérer une saisie à un coût aussi réduit que possible. Or, je me demande si vraiment il est besoin de favoriser les créanciers en leur facilitant la saisie **[313]** dans les pays où actuellement les conditions de la saisie et de la responsabilité du saisissant sont plus sévères? Je crois que non. Je pense, au contraire, qu'une convention éventuelle devrait avoir pour but de protéger les navires contre des saisies qui ne sont pas nécessaires pour l'exécution d'un jugement rendu. Comprenez-moi bien: je ne veux pas qu'on assiste le propriétaire de navire à se soustraire à l'accomplissement de ses obligations; mais il faut considérer qu'une saisie ne frappe pas celui-ci seulement; presque toujours il y a aussi des tiers préjudiciés par la saisie, notamment les affréteurs et les propriétaires de la cargaison. Ce sont les intérêts de ces tiers qu'il faut sauvegarder par la convention.

Dans l'espoir de concilier les conceptions opposées, la commission propose de restreindre la convention à quatre groupes de créanciers. Je regrette de dire qu'à mon avis cet espoir est vain; je trouve que la proposition n'est pas heureuse. Comme nous l'avons fait observer dans le rapport de l'Association norvégienne, les arguments en faveur de la restriction ne sont pas concluants. On a fait observer qu'il s'agit de créanciers munis d'un privilège; mais cet argument ne tient pas pour les autres navires qui n'ont pas été engagés dans une collision ou n'ont pas été assistés. En second lieu, on a dit que les abordages et les sauvetages sont des faits matériels que le tribunal peut aisément apprécier. Je le conteste vivement. Il s'agit de juger sur la question de la faute de l'abordage ou de la question de savoir si le cas d'assistance ou de sauvetage a été un cas de nécessité. Or, ces questions sont très difficiles à résoudre. Nous avons aussi fait observer que l'effet de la convention serait que les Etats contractants auraient deux systèmes différents, presque inconciliables, l'un pour les créances énumérées dans la convention, l'autre système pour les créances qui n'y sont pas comprises. Cette conséquence nous semble absolument inacceptable. Une convention devrait comprendre, comme le disait M. Marais, toutes sortes de créances; mais il faut faire des distinctions quant aux conditions de la saisie. D'abord s'il s'agit d'une créance privilégiée ou couverte par une hypothèque sur le navire, il suffit que le saisissant prouve l'existence de sa créance et fournisse une caution satisfaisante. S'il s'agit au contraire de la saisie d'un navire non grevé d'une hypothèque ou d'une créance non privilégiée, l'opération de la saisie devrait en outre dépendre de l'établissement d'une cause spéciale. En Norvège et en Allemagne la saisie, dans ce dernier cas, ne peut être

effectuée à moins qu'il n'y ait lieu de craindre, à raison de la conduite du propriétaire de navire, que sans la saisie l'exécution serait empêchée ou essentiellement entravée. Nous ne voulons pas renoncer à cette condition.

[314]

M. Placido Civiletti (Genoa). - Messieurs, au sujet de l'avant-projet de convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, l'Association italienne doit faire une remarque que je pourrais qualifier de préjudicielle. Cette remarque est en ce sens que, tout en surpassant la constatation que le projet de la commission de Paris ne vise que les créances du chef d'un abordage, d'un dommage causé par un autre navire et des services d'assistance ou de sauvetage maritime, c'est-à-dire certaines créances privilégiées, le même projet s'éloigne tellement du principe du droit commun d'après lequel les biens du débiteur sont le gage commun de tous ses créanciers, qu'il serait extrêmement difficile aux pouvoirs législatifs de notre Etat d'approuver ces dispositions en vue d'uniformiser la loi, soit dans les rapports internationaux, soit dans les rapports intérieurs. C'est pourquoi l'Association italienne estime qu'il vaudrait mieux discuter un projet qui, comme celui présenté à la Conférence d'Oslo, concernait les règles à suivre en matière de saisie conservatoire en général, sans faire aucune distinction au sujet de la nature des créances. La clef de voûte d'un bon projet à cet égard doit donc être, non pas une limitation du droit de saisie conservatoire et l'attribution exclusive de ce droit aux créanciers privilégiés ou, pis encore, à certains parmi **[315]** ceux-ci, mais plutôt l'obligation de dédommager toutes les conséquences d'une saisie pratiquée à tort et la négation du droit de saisir tout navire prêt à partir.

[321]

M. de Grandmaison (France). - La délégation française n'entend abandonner rien de ce que M. Marais a dit, d'une façon excellente d'ailleurs, notamment sur la portée des principes juridiques sur lesquels repose son opinion. Mais la délégation française, impressionnée par le système empirique présenté par M. Brandt et par le fait que lorsqu'un abordage se présente il est de toute évidence qu'il va se poser un problème en ce qui concerne la responsabilité sans qu'il soit possible de prévoir ce qui en sortira, pense qu'au point de vue pratique il y aurait intérêt - étant donné la nécessité d'aller vite, puisque l'abordeur peut être prêt à partir - de donner à l'abordé la possibilité de s'assurer, au moyen de la saisie, des gages dont les conséquences ne pourront être onéreuses pour lui. Nous savons qu'en pratique le plus souvent il y aura un assureur ou que l'armateur lui-même trouvera moyen de fournir caution. Il y aura peut-être quelques exceptions mais en règle générale il en sera ainsi. Il semble que la suggestion de M. Brandt est intéressante si on laisse de côté la question de la saisie conservatoire en général. Si on trouve moyen de rattacher ce système empirique de M. Brandt à ce qu'il a dit en ce qui concerne la compétence civile et de restreindre nos efforts à mettre sur pied un projet applicable aux seuls cas d'abordage et de saisie, non pas de tous les navires, mais du navire impliqué dans la collision, avec cette précision qu'en ce cas et sauf la question de mauvaise foi que l'on a déclaré être infiniment rare - dans ce cas, dis-je, la saisie injustifiée n'entraînerait d'autre réparation que les frais de caution. Nous répétons que nous ne voulons entamer la **[322]** discussion sur le chapitre général de la saisie conservatoire qui paraît quelque chose de considérable; mais il nous semble que s'il était possible d'isoler l'idée pratique émise par M. Brandt et par le délégué de la Suède pour en faire quelque chose de pratique, on aurait fait un pas en avant. On peut se demander: pourquoi restreindre nos efforts à la question de la saisie avec la

limitation au seul cas d'abordage et pourquoi ne pas l'étendre à d'autres éléments? C'est que, généralement parlant, le sauveteur aura sous la main un navire avarié qui ne pourra prendre la mer, tandis qu'au point de vue de l'abordage c'est généralement l'abordeur qui est prêt à partir. Par conséquent, nous désirons faire un pas en avant dans la voie pratique et c'est pourquoi nous nous demandons s'il ne serait pas possible de transporter dans le domaine de la réalité l'excellente idée mise en avant par M. Brandt.

M. L. Dor. . . . . . .

[323]

Quant à la proposition faite par certains délégués, notamment par M. Civiletti, de reprendre quelque chose dans le genre du projet d'Oslo, c'est-à-dire la convention générale traitant toutes les questions relatives à la saisie, ce serait le cas de rappeler la toile de la prudente Pénélope, car à Oslo on était arrivé avec une proposition générale, on l'a dépecée depuis et maintenant on reviendrait au projet primitif. Je veux bien; je ferai tout ce que la conférence voudra. Nous aurons l'avantage d'avoir quelque chose pour nous guider car je rappelle à ceux qui critiquent avec véhémence le travail de la Commission internationale, que cette commission et son rapporteur étaient assez embarrassés étant donné qu'à Oslo on n'a pas procédé à une discussion détaillée, pas même à une discussion générale. Il n'y a eu qu'un bref échange de vues à la fin de la Conférence et nous n'avons eu d'autres observations que celles de quelques personnes disant que ce que nous avions fait ne valait rien. Je suis tout prêt à recommencer le projet général, mais je crois que nous avons plus de chances d'aboutir en restreignant le projet comme le proposent M.M. Brandt et de Grandmaison, ce dernier parlant au nom de la délégation française.

M. le Président. - Messieurs, votre Président qui depuis quelques jours ne fait qu'écouter et n'a pris aucune part au débat, voudrait dire quelques paroles pour faire avancer la discussion. Il faut que personne n'apporte dans cette discussion un amour-propre d'auteur. Nous sommes unanimes à reconnaître le grand travail fourni par le rapporteur; nous le remercions de l'avoir fait; nous savons qu'il **[324]** ne faisait que traduire les sentiments de la commission. Si nous transformons son projet, il n'y verra aucune critique de son œuvre.

Il semble résulter de la discussion de ce matin qu'il ne faut pas avoir une ambition trop grande si nous voulons réussir. On avait abordé un premier projet sur la saisie conservatoire en se réservant de prévoir quand la saisie devrait être placée sous l'empire de la convention. Des délégués nous font remarquer avec raison que puisqu'on venait de régler la question de l'abordage, il y avait intérêt à la régler de façon complète et qu'une convention sur la saisie conservatoire opérée après l'abordage viendrait rejoindre heureusement les deux autres conventions déjà votées par la Conférence Diplomatique de Bruxelles, afin d'arriver ainsi à une plus grande unité. D'autre part, si nous nous restreignons à la question de l'abordage, le problème se simplifie comme on l'a expliqué. Il y a, en cas d'abordage, un intérêt pratique considérable à pouvoir saisir; d'autre part, il y a une présomption assez forte que le navire qui vient de causer l'abordage est le navire responsable, de telle sorte que l'acte du saisissant, serait-il même fait par erreur, apparaît comme moins coupable et que l'on pourra donc s'entendre sur la question des dommages-intérêts et fixer un minimum en accordant les frais de caution, quitte à renvoyer à la législation nationale la question de savoir s'il faut accorder des dommages-intérêts plus étendus. Nous ne

nous dissimulons pas que nous aurons fait ainsi une œuvre restreinte, mais cela vaut mieux que rien du tout. Le Comité Maritime International a toujours procédé par étapes et cette méthode a parfaitement réussi jusqu'ici. Quand nous aurons donc arrêté un projet de convention sur la saisie conservatoire en matière d'abordage, nous aurons fait un pas de plus dans la voie de l'unification. Toutes les considérations basées sur une harmonie juridique complète doivent céder devant le caractère pratique de l'œuvre que le Comité Maritime International a toujours voulu poursuivre.

Session of 20 May 1937

[325]

M. le Président (Louis Franck). - Messieurs, M. Ripert m'a prié de présider le début de cette séance. Nous reprenons le projet de convention internationale sur la saisie des navires. La discussion générale ayant été close ce matin, nous reprenons les articles:

Art. 1. - Tout créancier du propriétaire d'un navire en raison d'un abordage, d'un dommage causé par ce navire ou d'un service d'assistance ou de sauvetage maritime pourra opérer la saisie conservatoire de ce navire ou d'un autre navire appartenant au même propriétaire, alors même qu'il serait prêt à faire voile.

Ce droit pourra être exercé par tous les ressortissants des Etats contractants sur les navires portant le pavillon de l'un des Etats Contractants et qui se trouveront dans la juridiction des Tribunaux de l'un des Etats Contractants.

Art. 1 - Any creditor of the owner of a ship by reason of a collision, or damage caused by such ship or of salvage services, may operate the provisional arrest of such ship or of any other ship belonging to the same owner, even when ready to sail.

This right may be exercised by the citizens of the contracting States on the vessels flying the flag of one of the contracting States and which are found within the jurisdiction of the Court of one of the contracting States.

Il est proposé de supprimer les mots: "du dommage causé par ce navire ou du service d'assistance ou de sauvetage maritime". Ces mots sont supprimés conformément à l'amendement de M. Brandt. La délégation française avait proposé de modifier à la fin de l'article les mots: "qu'il serait prêt à faire voile" et de les remplacer par les mots "qu'il serait prêt à partir"; nous laissons tomber aussi, puisque cela a été décidé ainsi pour la convention relative à la compétence, les mots: "d'un autre navire appartenant au même **[326]** propriétaire". Donc le paragraphe premier sera conçu comme suit: "Tout créancier du propriétaire d'un navire en raison d'un abordage pourra opérer la saisie conservatoire de ce navire". Au paragraphe 2 on supprime la deuxième fois les mots: "des états contractants" et on les remplace pas: "de l'un d'eux". (*Adopté*).

Final Draft submitted to the Conference

[340]

M. le Président. - Vous trouverez sur votre table le texte de l'avant-projet sur la saisie conservatoire des navires. Nous allons relire ensemble ce texte. J'ajoute que le président espère que vous n'y ferez pas trop d'objections.

Art. 1. - Tout créancier du propriétaire d'un navire en raison d'un abordage, pourra opérer la saisie conservatoire de ce navire, alors même qu'il serait prêt à partir.

Ce droit pourra être exercé par tous les ressortissants des Etats Contractants sur

les navires portant le pavillon de l'un des Etats **[341]** Contractants et qui se trouveront dans la juridiction des Tribunaux de l'un d'eux.

Art. 1 - Any creditor of the Owner of a ship, by reason of a collision, may operate the provisional arrest of such ship, even when ready to sail.

This right may be exercised by the citizens of the Contracting States on the vessels flying the flag of one of the Contracting States and which are found within the jurisdiction of the Court of one of them.

M. Lesueur. - Je demande si le texte porte clairement que seul le navire impliqué dans l'abordage peut être saisi.

M. Edving Alten. - Je crois que pour préciser on pourrait dire: "tout créancier du propriétaire d'un navire engagé dans un abordage".

M. Louis Franck. - "à raison d'un abordage" est très clair.

M. le Président. - Préférez-vous "entré en collision ou en abordage" ou "engagé dans un abordage".

M. Lesueur. - "Créancier à raison d'un abordage" est préférable.

M. le Président. - Je crois qu'avec l'article démonstratif français "cet abordage" il n'y a pas de doute.

M. Edvin Alten. - "à raison d'un abordage" ne peut-il pas prêter à doute?

M. le Président. - Non. Je ne voudrais pas avoir l'air de donner à la conférence une leçon de langue française; mais l'article démonstratif "ce" indique bien qu'il s'agit du navire qui est entré en collision. (*Adopté*).

CMI 1949 Amsterdam Conference
Report of the authors of the Questionnaire

[531]

The decision to put this subject on the agenda of the Comité Maritime International was first taken at the Antwerp Conference of 1930. An international Sub-Committee was appointed and Maitre Dor undertook the duties of drafting the text of a convention and a report. All of us who were present at the Oslo and Paris Conferences and who served on this international Commission remember the great skill and the unfailing devotion which Maitre Dor gave to his task. The first draft of a convention was prepared by him and submitted to the Oslo Conference.

A curious thing happened in regard to that draft. Article 1 of the first draft provided that each creditor of the owner of a ship may arrest her. According to the report presented by Maitre Dor on that occasion, this article was intended to mean that any ship might be arrested in respect of any debt of her owner whether maritime or non-maritime. In other words, this first draft reproduced what is called the Continental system of the law of arrest.

This draft met with a great deal of opposition on the part of the British Delegates, who stated that they were reluctant to abandon, in favour of the Continental system

the British system of a very restricted possibility of arrest. As a result of this opposition, article 1 was redrafted several times; the article was gradually amputated more and more and the text finally adopted at the Paris Conference stated no more than that: "Any creditor of an owner of a ship, by reason of a collision, might operate the arrest of such ship". Consequently, whilst the first draft had incorporated the continental notion of the widest scope of arrest, providing for the arrest in respect of all claims, the final draft was based on the English conception of the action in rem, dealing merely with collision claims, the question of arrest in respect of all other claims being left to the respective municipal laws. So what was intended to be international uniformity became merely a reproduction of the law of England. If I may be permitted to say so, this was a rather meagre result.

Anyhow, the Bureau Permanent felt that it was a result hardly worthy of the dignity of being put before the Diplomatic Conference, and it was therefore decided that a new effort should be made towards international uniformity in the whole field of the arrest of ships, whereupon Mr. Miller and I were entrusted by the Bureau Permanent with the task of drafting a questionnaire.

In view of what had happened in the past, Mr. Miller and I felt that if **[532]** any success were to be expected from this new attempt, it would be inexpedient to follow up the work which so far had been done, that is to say to start working on the basis of the draft convention of 1937. On the contrary, we believed that the problem should be made the subject matter of an entirely new study.

Mr. Jean de Grandmaison. . . . . . .

[546]

La formule législative française, et généralement la formule continentale est la suivante: la saisie conservatoire est celle qui peut être autorisée par le Juge, alors même que le créancier n'a pas de titre de créance résultant d'un jugement ou d'une reconnaissance de dette ou de responsabilité. Il suffit que la créance soit considérée par le Juge comme vraisemblable, pour qu'il puisse autoriser la saisie conservatoire sans qu'il soit besoin qu'il s'agisse d'une créance maritime ou non, ni surtout qu'il s'agisse d'une créance privilégiée.

Il faut, d'autre part, que le créancier vraisemblable ait un intérêt important à s'assurer un gage et à empêcher son débiteur de faire disparaître les éléments saisissables de son patrimoine.

En ce cas, et lorsque ces deux conditions se trouvent remplies, le Juge peut autoriser la saisie conservatoire, quelle que soit la nature de la créance civile ou commerciale, sans qu'il soit nécessaire qu'il s'agisse d'une créance maritime, ni *a fortiori* que ce soit une créance maritime trouvant sa cause dans l'exploitation du navire à saisir. Voilà quel est notre droit sur ce point.

En face de ce système continental, les législations anglo-saxonnes ont limité de façon étroite l'exercice du droit de saisir conservatoirement les navires. En Ecosse et aux Etats-Unis, dit-on, la saisie n'est autorisée que pour garantir une créance de nature maritime; en Angleterre, la saisie du navire n'est autorisée que pour garantir une dette maritime qui doit, en outre, trouver **[547]** sa cause dans l'exploitation du navire saisi.

Nous sommes ici en présence de deux systèmes très différents, et il ne semble pas possible de trouver la formule d'entente nécessaire, à moins comme l'a souligné M. Cyril Miller dans son rapport, d'une réforme des lois continentales ou des lois anglo-saxonnes, les unes restreignant l'exercice du droit de saisie, les autres élargissant au contraire l'exercice de ce droit.

Ce que nous proposons comme compromis, c'est d'adopter comme règle générale la formule législative américaine et écossaise: le droit de saisir conservatoirement un navire ne pourrait être accordé par le Juge qu'au cas où il s'agirait d'une créance maritime vraisemblable, mais il ne serait pas nécessaire qu'il s'agisse d'une créance née de l'exploitation du navire saisi; toute créance maritime vraisemblable permettrait de saisir conservatoirement un navire quelconque appartenant à l'armateur débiteur.

Cette formule de compromis entre les lois continentales et la loi anglaise apparaît heureuse, et il semble que l'accord devrait se faire pour l'adopter. En effet, le système continental est trop absolu: il considère le navire comme un élément mobilier quelconque du patrimoine du débiteur, sans attacher la moindre importance à son caractère si particulier qui en fait nécessairement l'un des éléments associés dans l'aventure maritime, solidaire de ses associés.

On ne voit pas quel inconvénient majeur il y aurait à prendre en considération ce caractère spécial du navire pour décider qu'en matière de saisie conservatoire, c'est-à-dire lorsque la créance n'est que vraisemblable, et non pas certaine, on ne pourra saisir conservatoirement que si la créance est maritime. Ainsi, les créanciers maritimes trouveraient comme gage tous les navires de leur débiteur - ce qui est juste. Quant à ceux qui représentent des intérêts associés dans l'aventure maritime et qui peuvent éventuellement souffrir de la saisie, ils ne peuvent s'étonner qu'un navire puisse être le gage de créances maritimes, et ils sont eux **[548]** mêmes les bénéficiaires éventuels de ce droit de saisie conservatoire. C'est pourquoi l'Association Française a conclu qu'elle verrait sans inconvénient refuser aux créanciers non maritimes le droit de saisir conservatoirement le navire.

Les créanciers non maritimes pourront, bien évidemment, saisir un navire lorsqu'ils justifieront d'une créance certaine, soit par la voie de la saisie-arrêt, ou par celle de la saisie-exécution lorsqu'ils auront obtenu un jugement en leur faveur.

Mais ces créanciers non maritimes, dont la créance est sans rapport avec l'exploitation de la flotte de leur débiteur et dont la créance n'est que vraisemblable, devront se contenter d'exercer la saisie conservatoire sur les éléments du patrimoine terrestre de leur débiteur.

. . . . . .

[549]

Mr. President, I shall briefly translate my remarks in English.

I said this question of arrest of ships was a most important one, and that it is capital to achieve uniformity, in the laws and regulations on this matter throughout the world; but the difficulty, as you know, lies in the great differences between the continental and Anglo-Saxon legislations. On the continent, the Judge has the power to authorize the arrest of ships for the guarantee of any debt of the shipowner. That may be a maritime or non-maritime debt. In the United States and Scotland, we are told, a ship cannot be arrested if the debt is not a maritime debt, but if the debt is a maritime one, any ship belonging to the same owner may be arrested. In England, the debt must be a maritime one, and in addition, the debt must find its cause in the operation of the ship arrested.

If we want to achieve uniformity on this question, it seems to me that a compromise must be found between the drastic legislation of the continent and that of England.

The French delegation is of opinion that such compromise can be arrived at by adopting the United States and Scottish formula. The French delegation is prepared to admit limiting the possibility of arrest to the only case where the debt is a maritime debt. It seems reasonable to do so in order to protect, as far as possible, the other joint interests engaged in the ship.

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

Dans la présente Convention les expressions suivantes sont employées avec les significations indiquées ci-dessous:
1° "Créance Maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance qui trouve son fondement dans l'une ou plusieurs des causes suivantes:
a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
c) assistance et sauvetage;
d) contestations relatives aux titres ou droits de propriété d'un navire;
e) contestations entre copropriétaires d'un même navire en ce qui concerne sa propriété, sa possession, son exploitation ou les produits de celle-ci;
f) hypothèque maritime et mortgage légalement constitués conformément à la loi du pavillon;
g) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
h) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
i) pertes ou dommages aux marchandises transportées par un navire;
j) avarie commune;
k) prêt à la grosse sur le navire ou sur la cargaison;
l) remorquage;
m) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
n) construction, réparations, équipement d'un navire;
o) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;
p) débours du capitaine et de ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire.

Report of the CMI International Committee to the 1951 Naples Conference

[5]

Le premier alinéa de l'article 1 donne une énumération limitative des créances considérées comme "créances maritimes". Cette énumération s'inspire des types de réclamations déférées par la loi anglaise à la compétence de la Cour d'Amirauté de la Haute Cour de Justice (Supreme Court of Judicature - Consolidation Act 1925). La Commission **[6]** Internationale est d'avis que les catégories de créances mentionnées dans ce paragraphe comprennent pratiquement toutes les créances maritimes qui peuvent donner lieu à la saisie d'un navire, alors que, sensément, aucune autre créance de nature maritime, ne pourrait justifier une saisie sous l'empire de la Convention projetée.

Comments on the Draft by National Associations

<u>France</u>

[26]

Cet article a une grande importance, car, suivant une coutume internationale bien

établie, on y définit le sens dans lequel y sont employés les termes principaux de la convention.

A -Il y est précisé que le terme "créance maritime" signifie l'allégation d'un droit ou d'une créance nés de l'une ou de plusieurs des causes ensuite énumérées.

En effet, contrairement à ce qui se passe en matière de saisie-arrêt ou de saisie-exécution, il n'est pas nécessaire, en matière de saisie conservatoire, de justifier d'un titre déjà acquis, ni de l'existence certaine d'un droit ou d'une créance pour solliciter du Juge compétent l'autorisation d'une saisie conservatoire.

Il suffit de prétendre, c'est-à-dire d'alléguer un droit ou une créance, et il appartiendra au Juge compétent pour autoriser la saisie de dire si cette allégation lui semble sérieuse et s'il est raisonnable d'accorder la saisie demandée, afin de donner au saisissant les sûretés et garanties qui lui permettent d'exécuter utilement les décisions ultérieures de Justice qu'il obtiendrait.

Ainsi, il est clair que le terme de "créance", dans la Convention, ne **[27]** signifie pas une "créance" établie et justifiée, mais bien l'allégation, c'est-à-dire la réclamation faite par quelqu'un qui prétend avoir un droit ou une créance.

Le mot anglais "claimant" ne prête à aucune ambiguité. En français, on emploie dans la Convention les mots: "créance" et "créancier", mais avec cette précision que cela signifie seulement l'allégation par le demandeur d'un droit ou d'une créance dont l'existence ne résulte encore ni d'un titre ni d'un jugement.

Le reste de l'article 1er ne donne lieu à aucune difficulté particulière, à l'exception cependant du f). Il s'agit de l'une des causes du droit ou de la créance allégués et cet alinéa vise "les hypothèques maritimes et mortgages légalement constitués conformément à la loi du pavillon".

Un certain flottement s'est produit au cours des travaux de la Commission.

Les mots: "légalement constitués conformément à la loi du pavillon" furent d'abord supprimés, puis ensuite furent rétablis.

L'Association française posera, à Naples, la question de savoir s'il est raisonnable de les maintenir.

En effet, le maintien de ces termes aura de graves conséquences. Le Juge compétent pour autoriser la saisie conservatoire ne pourra l'autoriser que si le créancier hypothécaire ou mortgagiste justifie que l'hypothèque ou le mortgage ont été légalement constitués suivant la loi du pavillon. De sérieuses difficultés résulteront de cette obligation. Une saisie conservatoire peut être sollicitée dans un port lointain et étranger, où la loi du pavillon du navire saisi peut être inconnue.

Il y a, en règle générale, une extrême urgence à statuer sur une demande de saisie conservatoire.

Dans ces conditions, le Juge appelé à statuer sur une demande de saisie conservatoire à raison d'une hypothèque ou d'un mortgage devra vraisemblablement refuser son autorisation, parce que la preuve de la constitution régulière et légale de l'hypothèque ou du mortgage n'aura pas été rapportée devant lui.

Pourquoi faire à cette cause de saisie un sort différent des autres?

Pourquoi exiger la preuve de la certitude de la régularité et de la légalité de la constitution de l'hypothèque ou du mortgage, alors qu'en matière d'abordage, par exemple, le Juge autorisera la saisie sans que rien ne permette de dire, à l'avance, quel sera le responsable de l'abordage?

[28]

Il semblerait donc raisonnable de supprimer, ainsi qu'il avait été déjà fait, ces mots: "légalement constitués conformément à la loi du pavillon".

Italy

[67]

2) - Au sein de la Commission Internationale, notre délégué exprima de formelles réserves pour ce qui a trait à un autre point du projet, et ce point est partie intégrante de son art. 1er, qui, suivant le système maintenant habituel dans la compilation de ces conventions internationales, contient la définition des termes employés dans le texte de la Convention.

"Maritime claim", dit l'art. 1er, par. 1er, signifie un "claim" qui naît d'une ou de plusieurs des causes qui sont énumérées successivement. Suit l'énumération de ces causes, au nombre de seize (a-p); seulement, tandis que certainement treize, ou peut-être quatorze de ces causes consistent en vraies et propres prétentions créancières, certainement deux, et précisément celles qui sont marquées par les lettres d) et e), et peut-être parfois aussi celle de la lettre g), ne peuvent pas être qualifiées comme raisons créancières, mais plutôt comme contestations possessoires ou réelles. En effet, il n'y a pas de doute que telles sont les contestations entre copropriétaires d'un navire pour ce qui concerne sa propriété, sa possession, son exploitation ou sa rente; telles peuvent être - relativement à la possession - les contestations dérivant de l'emploi ou de l'affrètement d'un navire.

Et si même l'expression anglaise "claim", qui ne trouve pas en italien son correspondant exact, se prête à comprendre aussi des contestations du genre de celles que nous venons de rappeler, sa traduction en français par les mots "créance maritime" mettait déjà en évidence l'imprécision du langage.

S'il ne s'était agi toutefois que d'une question de terminologie, peut-être aurait-on pu la surmonter, après avoir considéré que le 1er alinéa de l'article en question, qui avertit que la signification des expressions dont la liste suit, se rapporte exclusivement à ce qui a trait à la convention, permettrait de forcer en quelque mesure la signification que l'on a généralement l'habitude d'attribuer aux différentes expressions.

Pourtant, la question n'avait pas seulement un contenu étymologique; **[68]** c'est aussi une question de pensée, de contenu, et cela se répercute gravement à propos de quelques-unes des dispositions les plus importantes de la convention.

En effet, comme dans le droit italien les controverses sur la propriété ou sur la possession d'objets meubles ou immeubles ne créent pas, ce qui d'ailleurs est également juste, des droits de créance, ce qui fait que ces controverses ne peuvent donner lieu à saisie conservatoire, mais à une saisie différente, la saisie judiciaire, cette différente configuration et discipline d'institution ne consentait pas que l'on fît de notre part deux choses inséparables de la mesure de la saisie et de l'obligation du juge à la révoquer chaque fois que le débiteur, sujet à la saisie, fournissait une caution suffisante.

Il ne peut en effet y avoir de doute que la révocation de la saisie moyennant la fourniture d'une caution, ne peut être admise si ce n'est en rapport à une saisie conservatoire.

Ces remarques, qui ont été présentées à plusieurs reprises pendant les séances de la Commission internationale, ont pourtant fait obtenir quelques légères retouches dans la terminologie du projet primitif; par exemple, lorsque dans le 1er alinéa du 1er par. de l'art. 1er, dans le texte français le mot "claim" a été traduit comme allégation d'un droit ou d'une créance nés, etc.; de même lorsqu'on a remplacé le terme de "créancier" par celui de "demandeur"; et enfin, lorsqu'au paragraphe 2me, toujours dans le texte français, le mot "conservatoire" a été biffé dans la définition de "saisie".

Netherlands

[61]

Article 1 (I): La Commission propose d'ajouter aux subdivisions (a)-(p) donnant la liste des créances maritimes, une catégorie (q) portant:

"(q) primes d'assurance dues aux assureurs et contributions dues aux associations d'assurances mutuelles, à raison de l'assurance fournie relativement à l'exploitation d'un navire".

United Kingdom

[44]

(a) "Dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement".

Nous supposons que l'intention est de couvrir toutes sortes de dommage physique causé par un navire à des biens de tout genre, que le navire lui-même soit ou non en contact effectif avec les biens endommagés. Ceci s'appliquerait non seulement en cas d'abordage entre deux navires, ou contact entre un navire et un autre objet, tel qu'un pier, un dock ou une bouée, qui ne sont pas des navires, mais également au dommage causé par la houle provoquée par un navire marchant à une vitesse excessive sans qu'il y ait un contact effectif, et au cas d'un navire manœuvrant négligemment de telle façon que deux autres navires, dont aucun n'a été en contact avec le premier navire, s'aborderaient. Si telle est l'interprétation exacte de l'alinéa, l'Association peut se déclarer d'accord.

(b) "Pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire".

D'après le Droit anglais existant, un navire ne peut être saisi conservatoirement qu'à raison d'une créance du chef de perte de vies humaines ou lésions corporelles dans des cas dans lesquels le navire ou une partie du navire a été la cause active de la perte de vies humaines ou des lésions corporelles, e.g. comme résultat d'un abordage; par conséquent, le droit de saisie n'existe pas lorsque le navire a été simplement l'instrument passif, par exemple lorsqu'un arrimeur tombe dans un cale sans clôture; il n'existe pas davantage lorsque la personne lésée elle-même est tuée et n'est donc pas personnellement demandeur, mais que la créance est produite par ses dépendants. Sous ce rapport, le projet étend donc considérablement le droit de saisie du droit anglais; mais l'Association est disposée à approuver cette extension à la condition qu'il ne soit pas étendu de façon à permettre à un réclamateur, résidant ou ayant un siège d'affaires en Grande-Bretagne, de saisir-arrêter un navire britannique dans un port britannique si ce n'est à raison de créances pour lesquelles il peut pratiquer saisie d'après le droit existant.

[45]

L'article 2 du projet aurait cet effet s'il était amendé comme il est proposé plus loin.

(f) Le "Mortgage" et l'hypothèque d'un navire régulièrement conclus conformément à la loi du pavillon".

L'Association fait remarquer que "ou" doit être préféré à "et" dans cet alinéa. L'objection principale à cet alinéa vient de l'Association française; elle craint que les termes "régulièrement conclus conformément à la loi du pavillon" auraient pour effet d'obliger le juge, auquel le créancier demande l'autorisation de pratiquer la saisie d'un navire à raison d'un mortgage étranger, à s'enquérir de la validité de ce "mortgage" selon la loi étrangère applicable, avant de permettre la saisie. Ceci présente une difficulté, parce que, d'une part, d'après la procédure anglaise, l'ordonnance de saisie

serait accordée simplement sur l'affidavit du créancier, et la question de savoir si le "mortgage" est valable d'après la loi étrangère en question, serait tranchée au moment où se plaide le procès; d'autre part, l'Association ne peut se rallier à une Convention accordant compétence à un tribunal anglais pour exécuter un "mortgage" étranger qui n'est pas valable d'après le droit approprié. Si un navire est saisi dans une juridiction à raison d'un "mortgage" non-valable selon la loi de cette juridiction, il doit évidemment y avoir une phase de la procédure où le tribunal aura à déterminer si le "mortgage" est valable d'après la loi sous l'empire de laquelle il a été conclu, avant de prononcer jugement en faveur du créancier hypothécaire. Exactement de la même manière dans une affaire d'abordage un navire peut être saisi par un réclamateur dont, en fin de compte, le navire est jugé seul en faute, mais cette responsabilité n'est déterminée qu'au moment où l'action est plaidée et cette possibilité n'empêche pas le tribunal d'accorder l'autorisation de saisir le navire. L'Association pense qu'il y aurait moyen de parer à l'objection de l'Association française en ajoutant la disposition que voici:

"Etant entendu que la validité du "mortgage" d'après la loi du pavillon ne doit pas être déterminée par le tribunal ou autre autorité judiciaire au moment où l'ordonnance de saisie conservatoire est rendue".

(g) "Contrats relatifs à l'utilisation ou à la location d'un navire, par charte-partie ou autrement".

(h) "Contrats relatifs au transport de marchandises par un navire, en vertu d'une charte-partie, connaissement ou autrement".

[46]

(i) "Pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire".

Tous ces alinéas étendent un peu le droit de saisie conservatoire selon la loi anglaise, laquelle limite le droit de saisie pour ces créances aux cas ou ni un propriétaire ni un propriétaire partiel d'un navire n'est domicilié en Angleterre. Toutefois, l'Association serait prête à accepter cette extension si l'article 2 fait partie de la Convention.

(k) "Prêts à la grosse ou "respondentia".

L'Association recommande la suppression des mots "ou respondentia". "bottomry" aussi bien que "respondentia" sont très rares en ces temps modernes; et "respondentia" - un contrat similaire à l'hypothèque, par lequel on se procure de l'argent en cours de voyage sous la garantie du chargement, peut difficilement donner droit à saisir-arrêter le navire. Peut-être devrait-on insérer une disposition permettant à un propriétaire de cargaison, dont le bien a été gagé sans justification au cours du voyage, de faire valoir sa créance contre le navire.

(m)"fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien".

(n) "construction, réparations ou équipement d'un navire".

(p) "débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire".

Le droit de saisie conservatoire pour ce genre de créances est également restreint à des degrés divers dans le droit anglais actuel, mais l'Association est disposée à admettre ces extensions, sous réserve, toujours, de l'article 2, pourvu qu'il soit amendé comme il est suggéré ci-après.

Amendments to the Draft proposed by National Associations

Grande-Bretagne:

(f) Ajouter au texte proposé la phrase:
"étant entendu que la validité de l'hypothèque ou du mortgage, d'après la loi du pavillon, ne doit pas être résolue par le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire au moment où la saisie est pratiqué".
(k) Supprimer le mot "respondentia".

France:

(f) Suppression des mots: "légalement constitués conformément à la loi du pavillon".

Pays-Bas:

Insérer en tête des définitions et après les mots:
"Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées avec les significations indiquées ci-dessous" les mots:
"Navire" signifie tout bâtiment de mer considéré comme tel par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée ou devra l'être".
Ajouter un alinéa q) portant:
"primes d'assurance dues aux assureurs et contributions dues aux associations d'assurances mutuelles, à raison de l'assurance fournie relativement à l'exploitation d'un navire"

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 24 September 1951 A.M.

[216]

Mr. Alten (Norway). - Mr. President, following your instructions, I will deal with Article 1, with regard to which I should like to mention that the Norwegian delegation has submitted the report of the International Sub-Committee to the two central organisations, the Norwegian and Scandinavian shipowners in Oslo. Both these organisations would very much appreciate the conclusion of a general Convention on the arrest of ships provided, firstly, that the Convention could protect the shipowners against abuses of the right of arrest to which they are now **[217]** too often exposed in several countries and, secondly, that the Convention should achieve a substantial unification of the laws relating to arrest of ships. In these respects both organisations find that the draft is unsatisfactory, and therefore they have suggested to us that we should not support it, and the Norwegian delegation will comply with that request, because we entirely share the views of our shipowners.

It is intended, according to the report, to restrict the possibility of arresting the ship. That represents one part of the compromise which is mentioned in the report between the Anglo-Saxon and the Continental laws; but this compromise is more apparent than real, because the enumeration of the maritime claims in Article 1 is so wide that it comprises practically all claims for which a ship can be arrested. This is pointed out in the report of the International Commission. It widens the system according to British law. So far the Article is unsatisfactory to the shipowners.

Also I would like to make an observation of a more systematic character. The object of the work of our Association is unification of the Maritime law, and therefore there ought not to be unnecessary discrepancy between various Conventions, in this case between the present draft and the Convention on mortgages and privileges.

It seems also to be rather strange to base this enumeration upon British internal provisions which provide for the distribution of jurisdiction between the Admiralty Court and the Court of King's Bench of the Supreme Court of England. In my opinion, which is, I believe, also shared by the other Scandinavian delegations, it will be preferable to base the enumeration of Maritime claims on the Brussels Convention of 1926, Articles 1 and 2; but, as this Convention only deals with claims for money, it should be supplemented by claims for ownership or right to possession. Then there would be consistency between those Conventions. I think that the enumeration of Maritime claims in the Brussels Convention is wide enough for practical purposes as it stands.

M. le Président. - Je donne la parole à Mr. Miller pour résumer ce qui a été dit et aussi pour parler en son nom personnel.

Mr. Cyril Miller (Great Britain). - Mr. President, Ladies and Gentlemen, in view of what the last speaker, Mr. Justice Alten, said, I should like to say a few words as one who has spent his life representing shipowners. I understand that a number of people at the back of **[218]** the hall did not hear what Mr. Justice Alten said in his last speech. Therefore the President has asked me to make a resume of what he has said. Mr. Justice Alten told you that this convention has been submitted to the Norwegian Ship Owners Association, and, although they have not had sufficient time to study the project in any detail, they are opposed to it, for the main reason that Article 1, which sets out a code of maritime claims, is based on a list of maritime claims contained in an English statute. The Norwegian shipowners take the view that the list of maritime claims is far too wide and will expose their ships to greater risk of arrest than is the case at present. Upon those grounds the Norwegian Association is opposed to Article 1.

Now, Gentlemen, may I say a few words upon the Norwegian attitude from my own point of view of one who has spent his life, as I have said, representing shipowners. I must confess, with great respect to our very good friend, Mr. Justice Alten, that I do not understand the Norwegian point of view. Article 1 contains a list of maritime claims which in every country excepting, I suppose, Norway and England, is far more restrictive than the claims for which ships can be arrested at the present moment. At the present moment in every country in the world except Great Britain and, I assume, Norway, Mr. Justice Alten's ships can be arrested for practically any claim at all. How, then, can the Norwegian shipowners object to a convention which restricts the right of arrest? It does not widen it at all.

Our shipowners are prepared to accept this code of claims as being the types of claims for which their ships can be arrested in any country, with the proviso, upon which Mr. Justice Alten did not touch, of Article 2, that as regards the arrest of a ship in the country of its own flag by a national of that country the present law of the country shall not apply. That means to say that in Norway a Norwegian ship cannot be arrested by a Norwegian claimant excepting under the present Norwegian law; but, if this convention goes through, a Norwegian ship could not be arrested in any jurisdiction which adopted the convention excepting for these claims.

For that reason I must confess that we on the British side do not understand why the Norwegian shipowners object to a restriction of the right to arrest.

[219]

Mr. Asser. - What I have to say is that, with due respect to Mr. Alten, I think his suggestion is very dangerous. We are not here to make a convention only in the interests of shipowners, but in the interests of everybody concerned, and if we fail to strike a just balance between the interests of the shipowners and those of their creditors we shall fail, because in that case no government and no parliament will ratify a convention in which the interests of the maritime creditors have not been taken into account.

[220]

Mr. Pineus (Sweden). - Mr. President, we have all heard the remarks made by Mr. Justice Alten. On behalf of the Swedish delegation, might I say that we also have had very little time to discuss the subject at home. Nevertheless, we have had contact with the interested parties, and we have met with very little enthusiasm for this draft convention as it at present stands. I think it will be very hard to get it accepted at home in its present shape.

Mr. Justice Alten suggested, amongst other things, that the enumeration of the claims in Article 1 should conform to the Brussels Convention on Mortgages, and should follow the enumerations made there, to which might be added some more claims. I think that the Rapporteurs will rightly resent criticism of their draft convention, which has caused them such heavy and difficult labours. I think that it is only correct that they should defend it. Nevertheless, I think that it is a good point which Mr. Alten has made, to which we should rally, and there is hardly any seriousness or prestige involved in the International Maritime Committee, as we have made one convention enumerating claims, and we might well stick to that one.

A second point which I want to underline is with regard to something which should not really be discussed in relation to this article, which is the question of "sister ships". If we approve the convention including sister ships, I think it is just as well that a definition of "sister ships" should be given in Article 1. During the previous debates that has been suggested by Sweden, and we put it forward once again here.

[221]

Mr. Alten (Norway). - In reply to Mr. Miller, it is not right that our shipowners are against the proposed restriction of the right of arrest of foreign ships. Of course, we are willing to accept any restriction, but we suggest that there should not be unnecessary discrepancies made, and find that the enumeration contained in the Brussels Convention is quite sufficient for practical needs.

[222]

Mr. Koelman (Belgium) (translation). - As a representative of the Union of Belgian Shipowners, I must record the fact that we have been a little surprised by the opinion expressed by Mr. Justice Alten. What we Belgians would really like to have emphasized in the draft which has been submitted to us is the unification of the rules dealing with the arrest of seagoing vessels, and, as this draft really aims at that goal, we shall support it as it stands.

As far as the discrepancies with the list drafted in the convention concerning maritime liens and mortgages are concerned, I have not the list before my eyes, but it seems that it would be necessary, in order to be able precisely to iron out the difference

existing between the English and the Continental law, to draw up a larger list in order to define with sufficient precision all the cases which may come into being. We have worked very hard in elaborating the draft of this convention, and we hope that we have made a good job of it.

I should also like to reply to Mr. Justice Alten as far as his remarks dealing with sister ships are concerned, calling his attention to the fact that sister ships are exactly defined in Article 3, Item 1, of the draft convention, which says: "A claimant may arrest the ship herself in respect of which he alleges that a maritime claim arises or any other ship in the same ownership, even if she is ready to sail". Therefore the term "sister ship" has really been very well defined in Article 3, and I do not see any reason why we must include it in another part of the convention which has been submitted to us.

Mr. Loeff (Holland). - On behalf of the Netherlands Delegation I should like to make a small point, but I hope you will excuse me if I say that it is important. There is a tendency on the part of the Scandinavian countries to want uniformity between the convention on the arrest of ships and the convention on mortgages. In the case of the Netherlands Delegation that would be disastrous, for one very simple reason. The convention in respect of mortgages and liens has as one of its objects the enumeration of claims that are privileged. In **[223]** the present draft convention which we are discussing, with relation to the arrest of ships, certain priorities are dealt with. My point is that, if you have no priority, the more necessary it is to be able to arrest a vessel. That is my point.

Mr. Galvão Teles (Portugal) (*Translation*). - I should like to call your attention to a fact which involves a principle on which the convention is based. In the French text in Article 1 (paragraph 1) it is laid down that "maritime claim" shall mean a claim of a right arising and so on. Therefore it seems that the creditor has the right to claim before a Court that he should be allowed to make an arrest, and that the Court must give him this right. Instead of that it is necessary that the convention should establish a real balance between the interests of the debtor and of the creditor, and that is the real duty of the Court, which must have a discretionary power to do that. Therefore I think that we should consider the text of Article 4, which deals with the possibility of arresting a ship under the authority of the Court, and that some terms should be added in order to make sure that a balance between the arrester's rights and the shipper's rights should be established. I therefore suggest that in paragraph 1 of Article 1 the words "of probable right" or "of proved right" should be added in order to make the definition really precise.

[225]

M. de Grandmaison (France). - Two years ago in Amsterdam we tried to fill the gap between the Anglo-Saxon point of view and the Continental point of view so far as maritime claims were concerned. We thought that it was possible that men of good will meeting **[226]** together should be capable of elaborating an honourable compromise in which both parties would make sacrifices in order to reach general agreement. Therefore the Continental people were ready to abolish the right to arrest a vessel on a claim other than a maritime claim. I understood that the Anglo-Saxon people accepted the idea of granting facilities to arrest a sister ship for a claim concerning a ship other than herself.

We have worked very hard in the International Sub-Committee appointed to draft

a convention, and we have held two meetings, in Paris and Antwerp, in which all the representatives of all our organisations have taken part. Therefore I am surprised to hear the very honourable Justice from Norway say that his country has not had the opportunity of studying the draft in all its detail. We hoped at Amsterdam that we should be able to do a useful work. We did not want to waste time in fruitless discussion, but we wanted to do something positive and real. It seems that there are to-day some delegations who are opposed "in toto" to the project which has been submitted to you. I should like to call your attention to the fact that the real goal you want to achieve is the possibility of unification of maritime claims, and therefore it is necessary for the text to be drafted and accepted by the various countries concerned, maritime, banking, or whatever their interests may be. Therefore it is necessary to make a compromise. That is why the French Delegation completely disagrees with the point of view expressed by the Norwegian Delegation and gives its full support to the draft of the convention which has been submitted to us. I think that sacrifices have already been made on both sides, and if we really want to achieve the goal of the unification of maritime law it is necessary to approve the draft which has been submitted to us.

Mr. Boeg (Denmark). - Mr. President and Gentlemen, I want to say only two things. I do not know whether I rightly understood my honourable friend, Mr. Loeff. As far as we are concerned Denmark belongs to the Scandinavian countries, and at this moment Denmark is considering the text of this convention. I think I ought to say that the Scandinavian Countries are not quite in agreement on this point raised by Norway, and if we have not spoken before it should not be taken that there is complete agreement between the Scandinavian Delegations.

[227]

M. Giorgio Berlingieri (Italy) (Translation). - I should like to speak not only as a member of the International Sub-Committee but as a member of the Italian Association for Maritime Law as well. I should want to make only a small amendment to Article 1, which does not change anything so far as its contents are concerned, but which would make the contents more precise. I am not completely in agreement with Mr. de Grandmaison as far as the difference between the convention concerning mortgages and liens and the convention concerning the arrest of ships is concerned, because we cannot deny that each privileged claim existing on a ship becomes a maritime claim. For instance, in a claim concerned with damage to luggage, why could we not include that in the list of maritime claims? In Article 9 of the convention dealing with mortgages it is stated that the person claiming privilege is entitled to the arrest of the ship. Therefore it immediately becomes a maritime claim. It seems to me that we shall be justified in adding a list of such privileged claims into the list in Article 1 of the draft submitted to you, therefore making its contents as complete as possible.

Besides that, might I say that we completely agree with the attitude of M. de Grandmaison, and Italy gives her hearty support to the draft convention as it is submitted to us.

Mr. Andersson (Finland). - Mr. President and Gentlemen, I understand that the position now put forward is that there is one **[228]** Scandinavian point of view which is thought to be contrary to the point of view of the majority of the other delegations present. I think that, so far as the discussion has gone, no such suggestion can yet be put forward. I personally have great sympathy for Mr. Justice Alten's proposal that the

definition of maritime claims in this convention should as nearly as possibly correspond with the maritime liens having priority in the maritime liens convention. If the Rapporteurs will look at Article 1, you will see that there are subsections (a), (b), (c), (i), (j), (n), (o) and (p). Those are already in the maritime liens convention. The only difference is that we have in the arrest convention all the claims relating to ownership and contractual liabilities, like chartering a ship, and so forth. I think that the Scandinavian delegations including Finland, would be prepared to work further on this subject on these lines.

Mr. Miller stated that the present draft convention did not increase the number of cases where arrest was possible. The position at the present is that, according to Continental law, an arrest can be made for any claim on any property of a ship owner, but as far as regards Anglo-Saxon law the arrest of a ship can only be made if a lien exists. From correspondence which I have had with Mr. Miller I understand that, according to Anglo-Saxon law, there is only a small number of cases where an arrest can be made. Such cases will now be increased.

Then there is another big difference. Under the Continental laws one has to provide for security. Now in many cases a shipowner will not be able to obtain security in respect of damages for arrest. Therefore I think this convention would be more unfavourable to the shipowner in certain circumstances than the present legislation. It is correct to say, as M. de Grandmaison pointed out, that the convention on maritime liens always refers to privileges; but privileges expire, and then, in our opinion, the correct thing would be to have the same claims subject to arrest as have been provided in relation to maritime liens.

I should like once more to point out that the wording of Article 1 is not the only obstacle from the Scandinavian point of view to arriving at a convention. There are other things that are difficult.

My next point is with regard to the definition of "sister ship", which does not come in here.

M. Vladislav Brajkovic (Yougoslavie) (*Translation*).

[229]

First of all, I should like you to excuse the Yugoslavian Delegation for not having submitted in writing its observations, but we did not get all the documents in time, and, besides that, our country has not participated in your meetings since the meeting at Amsterdam. Therefore we have not had a meeting of our General Assembly, and I should like to call your attention to the fact that we are not authorized to act on behalf of our Association. Nevertheless, I should like to make some remarks which may give an opportunity of improving the draft of the convention, and to emphasize the problems which we must attack.

We give our unconditional support to the idea of the necessity to homologate the text of the different international conventions and to do all that is possible to make sure that no discrepancies in terminology arise in different States. Therefore we suggest that as far as possible the same words and the same **[230]** terms be used in different conventions dealing with maritime matters. Then we should like to call attention to (a) and (b) in paragraph (1) in Article 1, and suggest it should be made clear whether the responsibility is meant to be a penal or civil responsibility. That is an important question, because it has been put on the agenda of the United Nations, and I think it might be a good thing for us to reach a decision as far as that is concerned.

Then we should like the term "maritime enterprise" to be properly defined,

because very often difficulties arise when we want to decide exactly what represents the ownership, whether it is the person of the owner or the ship herself. As the words stand it would seem that the ship becomes a debtor at the same time.

We should also like the same terminology to be used as far as the definition of "sister ship" is concerned. We also suggest that no claim which is not a maritime claim can be allowed on a ship, and that the responsibility should be limited to maritime claims and to maritime claims alone.

Sir Gonne St. Clair Pilcher (Great Britain). - Mr. President and Gentlemen, so far the British Delegation as such has said nothing. The Rapporteur, Mr. Cyril Miller, was too modest to come forward and support his own report, and therefore he has asked me to say a word or two, very shortly. I propose to make what I say extremely short. I can do so very clearly, I think, by saying that in general the British Delegation finds itself in accord, and in complete accord, with what M. de Grandmaison said on the general principle of this convention. No doubt there will be little matters which will have to be adjusted and ironed out in discussion. May I also add this, that, whilst it appears logical to marry this convention to the convention on mortgages and liens, or it may at any rate appear logical to do so, I venture to fear that it is almost impossible. I need not, I think, stress the reasons why it is impossible to introduce, at any rate into British legislation, a power of arrest which will follow exactly the existing convention on mortgages and liens. I think it is no secret to say that, whilst about twenty years ago the British Government were making promises to put the mortgages and liens convention into effect, they failed to do so because, for one reason at any rate, they found it extremely difficult to incorporate into British statutes the effect of the mortgages and liens convention. My purpose in coming to the microphone was merely to give general approval on behalf of the British Delegation to the heroic work which is being performed by the International Sub-Committee and to say that in general the British Delegation approves of the draft, subject to small matters which will have to be discussed, and to stress **[231]** the fact that they feel that it is impossible to marry these two conventions in the fashion which has been suggested by one or two of the previous speakers.

M. le Président. - Plus personne ne demandant la parole, je déclare la discussion close.

A l'article 1er, la délégation néerlandaise propose un amendement:

"Insérer en tête des définitions et après les mots: "Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employés avec les significations indiquées ci-dessous" les mots: "Navire" signifie tout bâtiment de mer considéré comme tel par la loi de l'Etat contractant dans lequel la saisie est pratiquée ou devra l'être".

Je dois attirer votre attention sur le fait que la convention concerne la saisie des navires de *mer*. Je ne pense donc pas qu'il soit nécessaire de procéder à une discussion sur ce point.

La Délégation portugaise propose de dire:

"Créance maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance" en ajoutant les mots: "certain ou probable".

Au f) la Délégation portugaise propose de supprimer les mots: "légalement constitués conformément à la loi du pavillon".

Au f) la Délégation française propose la suppression des mots "légalement constitués conformément à la loi du pavillon".

[232]

Par contre, la Délégation britannique propose d'ajouter la phrase suivante: "étant entendu que la validité de l'hypothèque ou du mortgage, d'après la loi du pavillon, ne doit pas être résolue par le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire au moment où la saisie est pratiquée".

Au i) il y a une proposition de la Délégation belge d'ajouter les mots "y compris les bagages".

Au k) la Délégation britannique propose de supprimer le mot "respondentia".

Au o) la Délégation belge propose de remplacer ce texte par: "des personnes engagées à bord".

La Délégation hollandaise propose d'ajouter un alinéa q) portant: "primes d'assurance dues aux assureurs et contributions dues aux associations d'assurances mutuelles à raison de l'assurance fournie relativement à l'exploitation d'un navire".

Au IV, la Délégation italienne propose de supprimer:

"Personne ressortissant d'un Etat contractant" et d'abroger le IV.

Au V, il y a une proposition de M. T. Giannini, de la Délégation italienne qui vise à expliquer la définition de "demandeur".

Au V, il y a encore une proposition de la Délégation néerlandaise demandant la suppression des mots: "contre l'armateur d'un navire ou contre le navire lui-même".

La Délégation espagnole propose de remplacer le mot "créance" par "action" et de rédiger l'article 1er comme suit:

(texte non communiqué)

Si nous devons entamer ici la discussion de ces nombreux amendements, nous en aurons au moins pour trois heures.

Je propose donc à l'assemblée de désigner un sous-comité qui examinera ces divers amendements sous la présidence de M. Lilar et avec la participation de toutes les délégations qui ont déposé des amendements.

Quand le sous-comité aura terminé son travail, nous relirons l'article 1er avec tous les amendements définitivement proposés.

L'assemblée est-elle d'accord? (*Marques d'assentiment*).

Plenary Session - 24 September 1951

[234]

M. le Président. - La parole est à M. Lilar.

M. Lilar (Anvers). - La sous-commission que votre assemblée a constituée ce matin à l'issue de la séance, pour procéder à l'examen des amendements et pour vous soumettre un projet de rédaction de l'article 1er, s'est réunie à 2 heures. Je suis heureux de vous dire que ce travail est terminé et que les membres de la sous-commission sont en mesure de vous proposer un texte qui a rallié l'unanimité.

Voici comment sera libellé le texte de l'article 1er:

"Dans la présente convention, les expressions suivantes sont employées avec les significations ci-dessous:

[235]

1. "Créance maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance qui trouve son fondement dans l'une ou plusieurs des causes suivantes:

Les litera a), b), c), d), e) ne sont pas modifiés.

f) est libellé comme suit:

"toutes hypothèques maritimes et mortgages", les mots: "légalement constitués conformément à la loi du pavillon" venant à tomber suivant la suggestion de la délégation française, la délégation anglaise renonçant à son amendement à l'article 2.

g et h) sont maintenus.

i) est complété comme suit suivant la suggestion de la délégation belge: "pertes ou dommages aux marchandises transportées par un navire, *y compris les bagages*".

j) est maintenu.

k) prêt à la grosse, les mots "sur le navire ou sur la cargaison" étant supprimés.

Les autres litera de l) à p) sont maintenus dans le texte proposé.

L'addition d'un litera supplémentaire proposée par la délégation néerlandaise est retirée.

Le texte, tel qu'il vous est soumis aujourd'hui, a l'agrément des délégations qui avaient déposé des amendements en séance plénière de ce matin.

La sous-commission a donc l'honneur de vous proposer de voter le texte de l'article 1er, ainsi amendé.

M. Cyril Miller (Great Britain). - Mr. President and Gentlemen, the Sub-Committee which was appointed just before lunch has, we are thankful to say, completed its labours on Article 1 in the appropriate time of one hour. You have before you the text of the draft convention together with the suggested alterations prepared by M. Antoine Franck. I will ask you to be good enough to look at that in the English.

With regard to Article 1, there are no alterations until you get to sub-clause 1(f). Sub-clause 1(f) at present reads: "The mortgage **[236]** and hypothecation of any ship lawfully made in accordance with the law of the flag". The last few words have been deleted, and it now reads: "The mortgage and hypothecation of any ship".

Sub-clause (g) and sub-clause (h) remain unaltered.

Sub-clause (i) has an addition, which is as follows. I will read the whole clause with the addition. "Loss of or damage to goods carried in any ship, including passengers' baggage". For the benefit of the English Delegation I should point out that in every jurisdiction except possibly ours there is a right of arrest for the loss of passengers' baggage just as there is a right of arrest for loss of cargo. As far as our own jurisdiction is concerned, that is covered by the terms of the passengers' ticket, so that we really have nothing to worry about in that.

In sub-clause (k) the words "or respondentia" are deleted. "Respondentia" is an anomaly which has been unknown to the law of the sea for very nearly a hundred years, as far as I can ascertain, so there is no point in keeping it in.

Mr. Houston (U.S.A.). - Upon reporting to my colleagues the result of our Committee's deliberations I find that they feel that the deletion of the last words in paragraph (V), "against the owner of a ship or against the ship herself", casts some doubt upon the *in rem* liability, as it is known in our law. I personally went along with Mr. Miller in thinking that the subject-matter is sufficiently taken care of in the first paragraph of the Article. However, my colleagues feel that the omission of those last words introduces a doubt as to whether a claim may still be in force where the claim of the creditor is solely against the ship and not the owner, or *vice versa* if solely against the owner and not the ship. I would therefore ask that the last words "against the owner of a ship or against the ship herself" be reintroduced into the Article.

[237]

Mr. J. T. Asser (Amsterdam). - I do not think that it matters one way or the other whether the words are in or out. With due respect to Mr. Houston, I would ask him to read Article 2, which states that a ship may be arrested in respect of a maritime claim so that perhaps if you leave out the words in (V) "against the owner of a ship or against the ship herself", it may even have a wider meaning than if you leave the words in. Otherwise, I do not think that it matters very much one way or the other.

M. le Président (Translation). - Is this solution agreeable to you Mr. Houston? Do you insist upon the reintroduction of those words or not after that explanation which has been given to you, namely that the matter is all dealt with in Article 2, and therefore the words you are insisting upon are not necessary, because they do not cover anything which is not covered in the following Article, which provides that this convention shall apply to the arrest of all ships flying the flag of a contracting state?

Mr. Houston (U.S.A.). - I regret that I must ask for a vote on the subject.

M. Lilar (Anvers) (*Translation*). - I suggest that the American delegation only ask that the text should be left as it stands, and I think we should all be willing that that should be done. (*Agreed*).

M. de Grandmaison (France). - Nous sommes d'accord.

Mr. J. A. L. M. Loeff (Rotterdam). - Mr. President and Gentlemen, I desire to say something about that. Points may arise later on when we are dealing with further Articles. There is a difficulty about this in the Netherlands law. In the Netherlands law you can have a claim against an owner of a ship. You can have a claim against **[238]** a ship herself or against a man who is not the owner of the ship; but the claim may be enforceable against the ship herself. Therefore the Netherlands delegation propose to delete these words. We fear that these words "against the owner of a ship or against the ship herself" would be considered to give a complete list of the people or the things against which a maritime claim may be directed. Therefore we should have no objection if that paragraph 3 were to go and that something like this, as a formulation, should be substituted. "'Claimant' shall mean a person who alleges that a maritime claim exists in his favour even if the claim has to be directed against the ship herself".

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[87]

Projet de Convention Internationale sur la Saisie conservatoire des Navires de Mer

Article 1er

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous:

I. "Créance Maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance qui trouve son fondement dans l'une ou plusieurs des causes suivantes:

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;

c) assistance et sauvetage;
d) contestations relatives aux titres ou droits de propriété d'un navire;
e) contestations entre copropriétaires d'un même navire en ce qui concerne sa propriété, sa possession, son exploitation ou les produits de celle-ci;
f) toute hypothèque maritime et tout mortgage;
g) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;

[88]

h) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
i) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
j) avarie commune;
k) prêt à la grosse;
l) remorquage;
m) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
n) construction, réparations, équipement d'un navire;
o) salaires des Capitaine, officiers ou hommes d'équipage;
p) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire.

. . . . . .

Article 1.

The following words are employed in this Convention with the meanings set out below.

I. "Maritime Claim" shall mean a claim arising out of one or more of the following:
a) damage done by any ship either in collision or otherwise;
b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship;
c) salvage;
d) disputes as to title or ownership of any ship;
e) disputes between co-owners of any ship as to ownership, possession, employment or earnings of that ship;
f) the mortgage or hypothecation of any ship;
g) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;
h) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether under charterparty or otherwise;
i) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;
j) general average;
k) bottomry;
l) towage;
m) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;
n) construction, repair or equipment of any ship;
o) wages of Masters, Officers, or crew;
p) Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;

. . . . . .

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

[61]

M. Cleveringa (Netherlands) répète que cette Convention est un compromis ne pouvant satisfaire pleinement tout le monde. Aux Pays-Bas, il existe une tendance à élargir les créances maritimes prévues à l'article 1er. Lorsqu'il sera procédé à la discussion de cet article, la Délégation néerlandaise proposera un amendement destiné à y insérer les primes d'assurance et les contributions aux associations mutuelles d'assurance. Il ne s'agit là que d'une modification sans importance, qui n'empêchera pas la Délégation néerlandaise de se rallier au principe de l'article 1er.

Elle doit toutefois faire une proposition en sens contraire et demander la suppression de deux groupes de créances énumérées dans l'article 1. Comme l'ont déjà dit les Délégations britannique et norvégienne, les créances, a), b), c), les créances f) et suivantes sont tout à fait personnelles et n'ont pour but que de procurer de l'argent et non des droits sur le navire, comme c'est le cas pour les créances prévues sous d) et e). Il s'agit de deux matières tout à fait différentes et il serait préférable de supprimer de cette Convention les créances mentionnées sous les lettres d) et e). Les auteurs du projet s'en sont d'ailleurs rendu compte puisque, dans l'article 5, ils ont fait une exception à la règle relative à la main-levée de la saisie moyennant caution pour ce qui concerne les créances mentionnées sous ces lettres.

M. Berlingieri (Italy) déclare que le Gouvernement italien appuiera la Convention, mais doit faire cependant quelques réserves et demander certains éclaircissements. Les questions de détail seront examinées plus tard et actuellement la délégation italienne se bornera aux observations de caractère général:

1° Comme il l'a déjà fait observer aux Conférences d'Anvers et de Paris, il demande de rapprocher la Convention sur la saisie conservatoire de celle sur les privilèges et hypothèques. Il a été soutenu, notamment par M. de Grandmaison, que les créances qui donnent lieu à saisie sont beaucoup plus nombreuses que celles qui donnent lieu à privilège. C'est incontestable, mais ces dernières sont des créances maritimes. Pourquoi, dès lors, ne pas rapprocher les deux Conventions? Pourquoi ne pas permettre la saisie conservatoire pour toutes les créances qui sont privilégiées? Pourquoi exclure le droit de saisie pour les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation? Le privilège donne d'ailleurs droit à une saisie conservatoire. M. Berlingieri estime qu'il n'est pas douteux que l'article 9 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes lui donne raison sur ce point: il y est dit, en effet:

"Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit d'admettre dans leur législation, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance."

[62]

M. Garrigues (Espagne) reconnaît, au nom de la Délégation espagnole, que le travail pour l'unification des règles internationales en matière de saisie conservatoire est un travail extrêmement difficile, mais il croit que toutes les délégations sont d'accord sur les principes généraux. Il reste néanmoins à régler des questions de rédaction dans des matières qui ont une grande importance au point de vue matériel.

L'énumération des cas dans lesquels la saisie est possible est la première de ces questions. L'article 1er est un mélange de droits de natures très diverses, droits réels, droits personnels ou de créance. Il ne suffit pas de dire que dans tous les cas la saisie conservatoire peut avoir lieu car les limites et les conditions de la saisie ne sont pas les mêmes dans tous ces cas. La délégation espagnole se rallie aux observations de M. Alten et au projet d'amendement de l'article 3, distinguant entre les créances personnelles et les droits sur le navire.

[64]

M. Miller (Royaume Uni) expose les amendements proposés par la Délégation britannique au texte de l'article 1er:

1° Dans les cas déjà exposés par Sir Gonne, il faudrait renoncer au droit de faire une saisie conservatoire sur un "sister-ship";

2° La Délégation hollandaise, allant plus loin, veut supprimer les alinéas d) et e) de la Convention. Cette proposition est inadmissible, car elle empêcherait de faire des saisies conservatoires en Angleterre, même si le navire était anglais et le créancier également. Néanmoins, la Délégation britannique écoutera volontiers l'exposé des réserves néerlandaises;

. . . . . .

4° Il n'y a pas lieu d'admettre les primes d'assurance comme créances maritimes permettant la saisie conservatoire. En Angleterre, en effet, ce n'est pas l'armateur qui est responsable mais le courtier qui, à son tour, réclame les primes à l'armateur. Les polices d'assurance constituent une garantie suffisante. La Délégation britannique ne s'opposera pas néanmoins aux réserves que feraient d'autres pays;

5° Elle désire toutefois ajouter les frais de pilotage, car, en Angleterre, les créances des pilotes permettent la saisie conservatoire. Elle désire également ajouter à l'alinéa n) que les constructeurs et les réparateurs de navires auront le droit d'inclure tous frais de réparation;

Fifth Plenary Session - 6 May 1952

[67]

M. Asser (Pays-Bas), en réponse à l'intervention de M. Miller, désire faire quelques observations concernant le point de vue de la délégation néerlandaise sur l'énumération des créances maritimes:

1° M. Miller a annoncé que la Délégation britannique est d'accord pour ajouter à cette énumération les frais de dock et de pilotage. La Délégation néerlandaise se rallie à cette proposition, à condition, toutefois, qu'elle n'aboutisse point à des conséquences contraires à l'article 9 et n'affecte pas les droits que les autorités portuaires tiennent de leur droit national.

2° La Délégation néerlandaise maintient formellement la proposition d'ajouter aux créances prévues, les primes d'assurance et les contributions aux associations mutuelles d'assurances. M. Miller a exposé pour quels motifs la Délégation britannique ne pouvait se rallier à ce système: en pratique, les primes d'assurance sont dues par l'armateur au courtier, lequel exerce un droit de rétention sur la police d'assurance jusqu'au paiement de la prime. Ce n'est toutefois pas une raison suffisante pour refuser le droit à la saisie, car il s'agit d'une créance essentiellement maritime, et il n'existe pas de motif de refuser au courtier la protection accordée à de nombreux autres créanciers.

3° La Délégation néerlandaise veut restreindre la portée de la Convention aux saisies conservatoires et, pour les raisons déjà exprimées par M. Cleveringa, écarter de la Convention les saisies revendicatoires. Il y aurait donc lieu de supprimer les lettres d) et e) de l'alinéa 1er de l'article 1er. M. Miller a signalé les difficultés qui résulteraient, pour la Grande-Bretagne, de la limitation de la Convention aux seules saisies conservatoires. La Délégation néerlandaise propose, pour concilier les points de vue anglais et néerlandais, qu'on ajoute à la Convention le texte suivant: "Chacune des Hautes Parties Contractantes se réserve le droit de ne pas appliquer la Convention aux alinéas d) et e) concernant les saisies conservatoires et d'appliquer, pour les créances et les saisies résultant de celles-ci, leurs lois nationales".

M. Nicolic (Yugoslavia) fait d'abord remarquer qu'il existe une différence entre le texte français et le texte anglais du préambule, le texte français faisant mention de la compétence pénale, alors qu'il n'en est pas question dans le texte anglais. Il faudrait mettre le texte français en concordance avec le texte anglais.

Le Gouvernement yougoslave n'est pas d'accord avec l'inclusion, à l'article 1er, des créances d) et e), car ce ne sont pas à proprement parler des créances maritimes et elles devraient être omises. L'article 3 est inacceptable pour le gouvernement yougoslave, pour les raisons indiquées précédemment. Il estime que cette Convention n'est pas bien rédigée que les deux autres, et le gouvernement yougoslave demande son renvoi à une session ultérieure.

[68]

M. Miller (Royaume Uni) remercie M. Asser des observations très claires faites au nom de la Délégation néerlandaise.

1° En ce qui concerne le pilotage, il est certain que l'insertion de cette créance pourrait entraîner des difficultés, vu le texte de l'article 9. Mais il s'agit là d'une simple question de rédaction qui pourrait être résolue sans difficulté par la commission de rédaction, qui doit être nommée au sujet du projet sur la saisie conservatoire.

2° En ce qui concerne les primes d'assurance, le courtier est couvert, à Londres, par le fait qu'il peut garder la police, mais puisqu'il n'en est pas de même ailleurs, la Délégation britannique comprend qu'il peut être utile d'insérer une clause à ce sujet dans la Convention.

3° En ce qui concerne les créances d) et e), il existe une différence essentielle entre le droit italien et le droit néerlandais d'une part, et le droit britannique d'autre part. Celui-ci n'établit pas de différence entre la saisie conservatoire et la saisie revendicatoire. Il doit, dès lors, être possible pour les Britanniques, de pouvoir continuer à saisir les navires, en vertu d'une créance maritime. La Délégation britannique est d'accord pour introduire une réserve en faveur de certains pays comme l'Italie et les Pays-Bas.

M. de Grandmaison (France) désire faire remarquer que l'assemblée reprend les discussions de Naples, et qu'il y aurait intérêt à constituer dès à présent la commission de rédaction, qui examinerait uniquement les amendements écrits qui lui seraient communiqués.

Il remercie le délégué yougoslave d'avoir attiré l'attention sur l'erreur matérielle commise dans le préambule, qui était évidemment destiné à la convention sur la compétence pénale, et doit donc être remplacé.

Voici la réponse de la Délégation française aux diverses observations déjà faites:

1° Il serait en effet raisonnable de modifier l'énumération peu logique des

créances maritimes et de les reclasser en commençant par les créances personnelles, et en ajoutant les droits sur les navires. Il n'est toutefois pas d'accord pour exclure du champ d'application de la Convention les droits sur le navire. Il n'existe aucune raison de priver un créancier qui fait état d'un droit sur le navire de la possibilité d'arrêter provisoirement et conservatoirement un navire.

2° La Délégation française est, par contre, d'accord avec la proposition de M. Miller d'écarter, en ce qui concerne les créances d), e) et f), le droit de saisir un "sister-ship" et de ne permettre que la saisie du navire sur lequel porte la contestation.

[69]

3° La Délégation française accepte l'ajout des "dock charges" à l'énumération des créances maritimes et estime qu'il n'y a point de contradiction possible avec les termes de l'article 9. Le réparateur du navire qui a payé des frais de câle sèche, par exemple, pourra ajouter à sa créance le montant de ces frais.

4° Il lui apparaît également raisonnable d'y ajouter les droits de pilotage.

5° En ce qui concerne l'ajout des primes d'assurance, la Délégation française n'y fait point d'opposition irréductible, mais elle se permet de dire que le créancier de primes d'assurance n'a pas, à son avis, besoin de la saisie conservatoire, parce qu'il a fixé par contrat ses relations avec les assurés, en prévoyant généralement le paiement anticipatif des primes, ou en se réservant le droit, en cas de non-paiement, de suspendre l'assurance. Pour des raisons qui diffèrent donc de celles de la Délégation britannique, la Délégation française estime qu'il n'y a pas de nécessité absolue de comprendre les primes d'assurance parmi les créances maritimes qui permettent la saisie conservatoire.

. . . . . .

M. Giannini (Italie) attire l'attention sur la nécessité de coordonner autant que possible la rédaction du projet avec le texte de la Convention de 1910 sur l'abordage. A l'article 1er, m), du projet, on lit une formule qui, en substance, correspond à celle de l'article 2 de la Convention de 1910, tout en étant libellée en termes différents, ce qui devrait être évité. De même , à la lettre p) de l'article 1er du projet, on parle de débours pour le compte du navire ou de son propriétaire sans mentionner, dans ce dernier cas, le rapport entre ces débours et le navire ou la navigation, de sorte qu'on pourrait y inclure des dettes personnelles de l'armateur ou du propriétaire, ce qui serait une contradiction avec l'article 2 du projet. C'est au Comité de rédaction de tenir compte de ces remarques.

[70]

M. Miller (Royaume Uni), en l'absence de Chef de la Délégation désire dire ce que Sir Gonne aurait déclaré.

. . . . . .

Il reconnaît que l'énumération des créances maritimes n'est pas dans un ordre logique et prie l'assemblée d'excuser M. Asser et lui-même, qui n'ont pas eu le temps de rédiger le texte comme ils l'auraient voulu. Il faudrait faire revoir l'ordre par la commission de rédaction. Le plus important était de préciser nettement les créances permettant la saisie, et cela quel que soit leur ordre.

M. Garrigues (Espagne) fait remarquer qu'un accord serait intervenu pour rédiger l'article 1er en faisant la distinction entre les créances personnelles, d'une part, et,

d'autre part, les créances sur les navires, qui comprennent non seulement les droits réels comme l'hypothèque, mais aussi les privilèges maritimes. Pour ces derniers droits, il ne faudrait permettre que la saisie du navire qu'ils concernesnt, mais non la saisie d'un "sister-ship". Comme ces droits donnent toujours lieu à saisie, l'article 1er ne devrait énumérer que les créances personnelles et les privilèges qui ne donnent pas par eux-mêmes le droit de saisie. Ces privilèges devraient être précisés par la Convention.

Ninth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[102]

Article 1.

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous:

(1) "Créance Maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes:

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire:
c) assistance et sauvetage;

[103]

d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
g) avarie commune;
h) prêt à la grosse;
i) remorquage;
j) pilotage;
k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de câle;
m) salaires des capitaines et de l'équipage;
n) débours du capitaines et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;
p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;
q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.

Article 1.

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

(1) "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:

(a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;
(b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship;

(c) salvage;
(d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;
(e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;
(f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;
(g) general average;
(h) bottomry;
(i) towage;
(j) pilotage;
(k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;
(l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;
(m)wages of Masters, Officers, or crew;
(n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agent on behalf of a ship or her owner;
(o) disputes as to the title to or ownership of any ship;
(p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;
(q) the mortgage or hypothecation of any ship.

[104]

Aucun amendement n'étant déposé et personne ne demandant la parole au sujet de ces articles (articles 1 and 2), M. le Président Lilar les déclare adoptés.

ARTICLE 1	ARTICLE 1
Dans la présente Convention les expressions suivantes sont employées avec les significations indiquées ci-dessous:	**In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:**
. . . . .	. . . . .
2° "Saisie" signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.	**2° "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.**

CMI 1949 Amsterdam Conference
Report of the co-authors of the Questionnaire

Mr. J. T. Asser. . . . . . .

[532]

Further, Mr. Miller and I felt that we should not, at this stage, attempt to formulate any concrete proposals, much less prepare a draft convention, but that, before any proposals were made, all the national associations should have an opportunity of studying the matter and express an opinion on the principle, namely on the question whether or not unification is desirable and feasible. For that same reason, I think that I should equally abstain from submitting any resolution to the Conference. However, if you permit, I should like to state briefly certain questions which, in the opinion of Mr. Miller and myself, deserve special consideration. In the first place we would suggest that, at least for the present, unification be limited to the provisional arrest, "saisie conservatoire", of ships and that questions pertaining to attachment, "saisie exécutorie", be left out.

The reasons for this suggestions are: firstly, that the divergences in the municipal laws on the subject of attachment are not so great as to be a real hindrance to international trade. If I am correctly informed, in all civilised countries a judgment obtained against the debtor (in Anglo-Saxon countries, a judgment in an action "in personam") may be enforced against all the defendant's property, including all his ships, whether the action be one in respect of a maritime or of a non-maritime claim. Secondly, that by tackling the subject of attachment we might find ourselves faced with a number of highly intricate questions of private international law, such as questions pertaining to the international recognition and enforcement of judgments, questions of "litispendentia" and so on, all of which might tend to slow up the work unnecessarily.

Mr. Cyril Miller. . . . . . .

[535]

I particularly want to endorse what Mr. Asser has said: that whatever we do about this subject we should confine ourselves to recommendations and deliberations upon the unification of the law relating to what we in England call "arrest" and what in the continental system is called "saisie conservatoire". We should not, I think, make any recommendations with regard to the other form of "saisie" ("saisie exécutoire"), which we in England call "attachment", because to do that would be to make recommendations upon a matter which is purely one of procedure, and it is quite impossible to attempt, and indeed undesirable, to unify the law of procedure. One has only to reflect that a procedure which is familiar and has been familiar to a French Court for centuries could not possibly be applied by a British Court, because it would be completely contrary to the procedure of that Court in which we British lawyers are all trained, whereas, with regard to substantive law, this can be changed, although I do not say it can be done easily. That is what the Comité Maritime is for. It can be changed without alteration in the procedure of the Court. That is why I endorse what Mr. Asser has said. We would confine ourselves to "saisie conservatoire".

Having studied the very careful and informative reports that we have received from other countries, it looks as if English law is in the minority as regards the differences between the laws of the various maritime countries. That is due, I think, to the fact that in English law this question of **[536]** arrest is purely maritime; it is not part of our general law as it is in other countries. We make a distinction between arrest in maritime law and arrest of any other form of property. As regards arrest of any other form of property, we have no such procedure at all. Property in England can only be arrested after judgment has been given, and that, of course, is "saisie-exécution". The only way in which an executor in England can obtain security before an action is brought is in a limited number of cases in which ships are involved. That is the first great difference.

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

II. - "Saisie" signifie une saisie pratiquée pour sûreté d'une créance ou d'un droit allégué.

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[88]

Article 2.

. . . . . .

II. - "Saisie" signifie une saisie pratiquée pour sûreté d'une créance ou d'un droit allégué.

. . . . . .

Article 2

. . . . . .

II. -"Arrest" shall mean an arrest made to secure a claim.

. . . . . .

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

[60]

Dr. Joel (Allemagne) . . . . . La Délégation allemande désirerait des éclaircissements sur quelques points:

. . . . . .

2° il conviendrait de définir, plus clairement que dans l'alinéa II de l'article 1er, le terme "saisie". Il serait possible de s'inspirer de l'article 2, paragraphe 1er, de la Convention de 1933 sur les avions et aéronefs;

[64]

M. Miller (Royaume Uni). Expose les amendements proposés par la Délégation britannique au texte de l'art. 1:

. . . . . .

3° Elle est également d'accord avec l'avis des Délégations espagnole et norvégienne. La définition de la saisie conservatoire n'est pas assez précise et la Délégation britannique présentera un amendement au Comité de rédaction;

. . . . . .

La délégation britannique désire également répondre aux questions de la Délégation allemande:

. . . . . .

b) le terme saisie devrait être défini plus exactement par le Comité de rédaction;

Fifth Plenary Session - 6 May 1952

[68]

M. de Grandmaison (France). . . . . .

Voici la réponse de la délégation française aux diverses observations déjà faites:

. . . . . .

[69]

6° Au sujet de la définition du terme "saisie", la Délégation française estime qu'il n'est point nécessaire de la modifier, du moins en ce qui concerne le texte français. Le projet de convention est un projet qui concerne la saisie conservatoire des navires, ce qui exclut les autres saisies prévues par la loi française, comme la saisie-exécution, la saisie-arrêt. Si, dans la Convention, on emploie le terme "saisie" tout court, sans ajouter "conservatoire", c'est simplement pour alléger le texte de la Convention. La définition insérée dans l'article 1er ne permet pas de douter du sens du mot "saisie": c'est la saisie conservatoire. D'ailleurs, le mot "sister-ship" est aussi employé dans un sens qui n'est pas son véritable sens et signifie ici: "autre navire appartenant au même propriétaire ou au même armateur". Si l'assemblée désirait cependant une définition plus complète, c'est la commission de rédaction qui devrait s'en occuper.

Ninth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[103]

Article 1

. . . . . .

(2) "Saisie" signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.

. . . . . .

Article 1

. . . . . .

(2) "Arrest" means the detention of ship by judicial precess to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.

. . . . . .

[104]

Aucun amendement n'étant déposé et personne ne demandant la parole au sujet de ces articles (articles 1 and 2), M. le Président Lilar les déclare adoptés.

ARTICLE 1	ARTICLE 1
Dans la présente Convention les expressions suivantes sont employées avec les significations indiquées ci-dessous:	**In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:**
. . . . .	. . . . .
3° "Personne" comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les administrations et établissements publics.	**3° "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.**

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

III. - "Personne" comprend toute personne physique, société de personnes ou de capitaux.

Comments on the Draft by National Associations

Netherlands

[61]

Article 1 (III): Le texte français de l'article 1, sous (III) traduit "partnership and bodies corporate" en "société de personnes ou de capitaux". La Commission Néerlandaise n'est pas sûre de ce que le texte français corresponde exactement au texte anglais et s'autorise à demander si "personne morale" ne rendrait pas mieux le sens que "sociétés de capitaux".

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[88]

Article 1

. . . . . .

III.. - "Personne" comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux et les Etats et pouvoirs publics.

. . . . . .

Article 1

. . . . . .

III. - "Person" shall include individuals, partnerships and bodies corporate, and Governments and their Departments.

. . . . . .

Diplomatic Conference - May 1952
Ninth Plenary Conference - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[103]

Article 1

. . . . . .

III.. - "Personne" comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les Administrations et Etablissements publics.

. . . . . .

Article 1

. . . . . .

III. - "Person" includes individuals, partnership and bodies corporate, Governments, their Departments and Public Authorities.

. . . . . .

[104]

Aucun amendement n'étant déposé et personne ne demandant la parole, au sujet de ces articles (article 1 and 2), M. le Président Lilar les déclare adoptés.

ARTICLE 1	ARTICLE 1
Dans la présente Convention les expressions suivantes sont employées avec les significations indiquées ci-dessous:	**In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:**
. . . . .	. . . . .
4° "Demandeur" signifie une personne invoquant à son profit l'existence d'une créance maritime.	**4° "Claimant" means a person who alleges that a maritime claims exists in his favour.**

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

V* - "Demandeur" signifie une personne invoquant, à son profit, l'existence d'une créance maritime contre l'Armateur d'un navire ou contre le navire lui-même.

Comments on the Draft by National Associations

Italy

[66]

D'autre part, ces mêmes précédents ne peuvent faire de doute sur ce que les formules des articles 1, 2, 3 (1) du Projet n'imposent aux ressortissants des Pays contractants qu'une seule et unique condition pour obtenir la saisie: d'alléguer un droit ou une créance née d'une ou de plusieurs des causes énumérées à l'art. 1.

En effet, il peut y avoir, dans les législations nationales, des conditions et des limitations qui imposent au demandeur non seulement l'allégation sérieuse du droit ou de la créance, mais aussi l'allégation sinon la preuve de l'existence d'une situation de droit ou de fait précisée par la loi. Par exemple, le code italien de procédure civile exige en principe: a) que pour obtenir la saisie conservatoire le créancier doit prouver que la situation de son débiteur donne motif à craindre la perte des garanties patrimoniales de la créance; b) que pour obtenir la saisie judiciaire le demandeur doit prouver qu'il convient de garder, ou gérer et administrer, le bien saisi.

Or il est évident que, sous le régime juridique de la convention, le demandeur ne devra ni alléguer ni prouver l'existence de ces conditions supplémentaires. L'art. 7 du Projet dispose que la procédure à suivre pour la saisie des navires est réglée par la loi de l'Etat dans le ressort duquel la saisie est demandée ou pratiquée; mais il est évident que cela ne regarde que la forme et n'a aucune influence sur le droit d'obtenir la saisie et sur les conditions juridiques qui donnent titre à faire valoir ce droit, cela étant réglé par la Convention. Il faut ajouter que, pour ce qui regarde la législation italienne, cette interprétation du Projet peut être acceptée sans difficulté parce que, à côté du principe

---

* Paragraph IV of Article 1 contained the following definition of "Personne ressortissant d'un Etat Contractant":
IV. - "Personne ressortissant d'un Etat Contractant" signifie une personne ayant son domicile ou son principal établissement dans un des Etats Contractants.

général du Code de **[67]** procédure exposé plus haut, la loi italienne admet, par voie d'exception, le principe qu'une saisie peut être autorisée par le Juge, sur la seule considération de la qualité du droit ou de la créance allégués par le demandeur: ce qui arrive par exemple dans cette même matière du droit maritime, lorsque la saisie est censée être le seul moyen pour l'exercice du droit de privilège.

Netherlands

[61]

Article 1 (V): La Commission se demande si la fin de l'article 1 (V) "contre l'armateur d'un navire ou contre le navire lui-même" n'est pas superflue; elle pourrait avoir une portée restrictive.

Amendments to the Draft proposed by National Associations

Netherlands

V. - Suppression des mots: "contre l'armateur d'un navire ou contre le navire lui-même".

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 24 September 1951 A.M.

M. Lilar.

[235]

Le paragraphe V devient: "Demandeur signifie une personne invoquant, à son profit, l'existence d'une créance maritime", les mots qui suivent étant supprimés.

Plenary Session - 24 September 1951 P.M.

[256]

Mr. Spiliopoulos (Athènes). - Je n'aurais pas pris la parole s'il ne se posait pas une question de principe au sujet des quelques termes que je désire voir modifier au I de l'article 3.

Ma question est celle-ci. Est-ce que pour la créance citée au I on peut obtenir une saisie d'un navire sans que le tribunal apprécie l'opportunité de cette mesure?

La délégation italienne dit, notamment, que le code de procédure civile exige, en principe, que pour obtenir la saisie conservatoire, le créancier doit prouver que la situation de son débiteur lui donne des raisons de craindre la perte de sa créance. Elle ajoute que, sous le régime juridique de la convention, le demandeur ne devra ni alléguer, ni prouver l'existence de ces conditions supplémentaires. Et elle dit encore plus loin: "Il faut ajouter que, pour ce qui concerne la législation italienne, cette interprétation du projet peut être acceptée sans difficulté parce que, à côté du principe général du Code de procédure civile italien, la loi italienne admet, par voie d'exception, le principe qu'une saisie peut être autorisée par le juge, sur la seule considération de la qualité du droit ou de la créance allégués par le demandeur, ce qui arrive, par exemple dans cette même matière du droit maritime, lorsque la saisie est censée être le seul moyen pour l'exercice du droit de privilège".

[257]

Je désirerais avoir une explication à ce sujet. Cette convention peut-elle conférer, de toute façon, le droit de saisie quand il y a une créance énumérée à l'article 1; ou bien, pour que cette saisie soit conférée, faut-il que les autres conditions de procédure existent telles qu'elles sont appliquées dans la plupart des Etats continentaux?

Je propose de substituer aux mots: "peut saisir ce navire", les mots: "peut demander la saisie de ce navire". Dans ce cas là, il n'y a plus d'équivoque et la saisie ne peut être pratiquée que si les autres conditions existent.

M. le Président. - La parole est à M. Lilar.

M. A. Lilar (Anvers). - Les travaux de notre Commission ont signalé, à plusieurs reprises, que la Convention ne pouvait jamais avoir pour portée d'enlever au tribunal de n'importe quel pays ordonnant une saisie conservatoire la possibilité de juger de l'opportunité de la saisie et du mérite de la demande qui lui était présentée.

Ces réflexions, qui ont été répétées bien souvent et qui répondent à la question de M. Spiliopoulos, se trouvent réalisées par l'article 4 de la convention qui dit: "Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat contractant dans lequel la saisie est pratiquée".

Nous serons donc unanimes pour dire que lorsque nous subordonnons la saisie à l'autorisation d'un tribunal, cela signifie que nous donnons à ce tribunal le droit d'examiner la demande qui lui est soumise et de décider de sa valeur.

Toute la convention est inspirée de cet esprit et, dans ces conditions, nous croyons pouvoir demander à notre collègue de ne pas insister sur son amendement, puisqu'il est bien acquis que le soin d'ordonner la saisie est laissé à l'appréciation du tribunal. (*Applaudissements*).

M. Spiliopoulos. - Je ne veux pas insister sur mon amendement. J'ai simplement demandé votre avis pour être éclairé, étant donné que la délégation italienne, dans son rapport, a soutenu un point de vue opposé à celui que vous venez de développer.

Toutefois, après les explications qui viennent d'être données, je partage votre point de vue.

M. le Président. - La parole est à M. Berlingieri.

[258]

M. Giorgio Berlingieri (Gênes). - A mon avis, les éclaircissements demandés par M. Spiliopoulos avaient quelque fondement, J'estime, en effet, que pour autoriser une saisie, il faut réunir le concours de plusieurs conditions. Une créance est une chose; l'apparence d'une créance en est une autre. C'est pourquoi il faut être bien précis et le juge doit examiner s'il y a au moins une apparence de créance, car le créancier court un danger en cas de demande non justifiée.

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[88]

Article 1

. . . . . .

V. - "Demandeur" signifie une personne invoquant, à son profit, l'existence d'une créance maritime contre l'Armateur d'un navire ou contre le navire lui-même.

. . . . . .

Article 1

. . . . . .

V. - "Claimant" shall mean a person who alleges that a maritime claim exists in his favour against the owner of a ship or against the ship herself.

Diplomatic Conference - May 1952
Ninth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[103]

Article 1

. . . . . .

(4) "Demandeur" signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

. . . . . .

Article 1

. . . . . .

(4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

. . . . . .

[104]

Aucun amendement n'étant déposé et personne ne demandant la parole au sujet de ces articles (article 1 and 2), M. le Président Lilar les déclare adoptés.

ARTICLE 2	ARTICLE 2
Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, autorités publiques ou autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.	**A ship flying the flag of one of the contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.**

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

Article 2.

Un navire battant pavillon d'un des Etats Contractants ne peut être saisi dans la juridiction de l'un des Etats Contractants qu'en vertu d'une créance maritime alléguée telle qu'elle est définie au § 1er de l'Article 1er.

. . . . . .

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

[2]

Le premier et le plus important des problèmes que la Commission internationale a eu à résoudre concerne le champ d'application de la Convention. On se souviendra de ce que cette question donna lieu à de multiples difficultés lorsque le sujet de la saisie fut pris en considération par le Comité Maritime International avant la dernière guerre. C'est ici que les divergences entre la législation britannique et la législation continentale en matière de saisie-conservatoire des navires apparaissent le plus nettement. Aujourd'hui, sous l'empire de la loi britannique, un navire ne peut être saisi qu'en vertu d'une créance dite "maritime"; en outre, aucun navire, autre que celui auquel se rapporte une créance maritime, ne peut être saisi en vertu de cette créance, même s'il appartient au même propriétaire; d'autre part, la législation de la plupart des pays continentaux **[3]** permet la saisie de tout navire appartenant à un même propriétaire en vertu de toute créance, qu'elle soit de nature maritime ou non maritime.

Dès le début, il a semblé que la seule chance de réaliser l'unité internationale résidait dans un compromis entre les deux systèmes légaux. En proposant ce

compromis dans le texte du projet la Commission internationale s'est inspirée des très heureuses suggestions faites par Monsieur Jean de Grandmaison, au cours du brillant discours qu'il prononça à la Conférence d'Amsterdam, suggestions qui furent appuyées par le Vice-Président du Comité Maritime International. La solution ainsi proposée a été adoptée par la Commission Internationale: d'une part elle n'autorise la saisie d'un navire qu'en vertu d'un certain nombre de créances, dites "maritimes", tandis qu'elle consacre le droit de saisir, en vertu de ces créances, un autre navire ("sister-ship") que celui auquel la créance se rapporte et qui appartient au même propriétaire.

. . . . . .

[6]

Dans cet article est déposé un des principes fondamentaux de la convention, à savoir, qu'un navire battant pavillon d'un des Etats Contractants ne peut être saisi dans le ressort de l'un ou de l'autre des Etats Contractants qu'en vertu d'une créance maritime. Il en résulte qu'il est interdit de saisir un navire en vertu d'une créance autre que les créances maritimes mentionnées au premier alinéa de l'article 1.

Article 9.

La Convention ne s'applique pas aux saisies effectuées par des Gouvernements ou autres Autorités Publiques en vertu de créances pour taxes, droits ou amendes prévus par les lois et règlements.

Comments on the Draft by National Associations

France

[28]

Article 2

Cet article précise que la saisie conservatoire ne peut être autorisée qu'à raison d'une créance maritime.

C'est là un des compromis les plus importants auxquels on soit arrivé depuis Amsterdam.

Dans les législations continentales, et dans le droit français en particulier, la saisie conservatoire est possible quelle que soit la nature des créances alléguées; mais, par contre, l'article 215 du code de commerce interdit la saisie d'un bâtiment prêt à faire voile, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire.

L'Association française a décidé de se rallier dès 1949 à la solution proposée, c'est-à-dire de n'autoriser la saisie qu'à raison de créances maritimes et, par ailleurs, d'accepter la saisie d'un bâtiment prêt à faire voile, pour toutes créances maritimes, ainsi que le prévoit l'article 3 du projet de convention.

Italy

[65]

1) - Pour ce qui regarde l'Italie, ce qui représentait l'obstacle le plus grave à l'unification internationale de l'institution de la saisie conservatoire sur navires, ne consistait pas, comme pour d'autres Etats - et nous verrons cela plus loin - dans le dédommagement en cas de saisie non justifiée. Quoiqu'il s'agisse là d'une controverse

qui avait fait sombrer précédemment le projet primitif, l'obstacle consistait pour nous plutôt en ce que, tandis que dans le droit anglo-saxon seulement un "maritime claim" pouvait donner lieu à la saisie d'un navire, dans le droit italien, de même que dans celui de plusieurs autres Etats continentaux, le navire ne cesse de faire partie du patrimoine du débiteur sur lequel, sauf les préférences que la loi exige ou accorde, **tous** les créanciers ont le droit de trouver leur satisfaction; de là, il découle la possibilité que le navire soit un objet de saisie de la part aussi de créanciers non maritimes.

En effet, quelque grand que fût l'esprit de sacrifice dont pouvait être animée l'Italie devant l'autel de l'unification, il ne paraissait guère possible que nous puissions jeter par-dessus bord un principe qui est absolument fondamental.

Au contraire, le projet a réussi, par une formule de toute habileté, à contourner l'obstacle moyennant son art. 2. - Cet article établit qu'un navire qui bat pavillon d'un des Etats contractants peut être saisi dans la juridiction d'un des Etats contractants uniquement à cause d'un crédit maritime; l'article ajoute que la convention sera appliquée à la saisie de n'importe quel navire battant pavillon d'un Etat contractant.

[66]

Cela signifie déjà que tandis qu'un créancier italien pourra continuer à saisir le navire de son débiteur italien, même au cas ou sa créance ne figure pas dans la liste contenue dans l'art. 1 de la Convention, il ne pourra pas en être de même de la part d'un créancier qui appartient à un autre Etat Contractant; celui-ci, ni en Italie, ni dans la juridiction de n'importe quel autre Etat Contractant, ne pourra procéder à la saisie conservatoire d'un navire italien, sauf en vertu d'une des créances énumérées précisément à l'art. 1.

La seconde partie du même article précise encore cette pensée, quoique cela ne paraisse pas tout à fait nécessaire: on y dit que la Convention ne devra pas être appliquée à la saisie de n'importe quel navire dans la juridiction de l'Etat de son propre pavillon, sauf au cas ou le créancier appartient à un autre Etat Contractant.

United Kingdom

[43]

1. - Avant de présenter le présent rapport, l'Association britannique de droit maritime a eu l'avantage de pouvoir étudier les rapports français et belge et de recevoir des rapporteurs des renseignements complémentaires au sujet de certains points. L'Association britannique est en faveur des deux principaux objectifs de la Convention, qui sont notamment d'étendre à toutes les juridictions le droit de saisir conservatoirement tous les navires appartenant au même armement que le navire à raison duquel une créance subsiste et de restreindre, devant toutes juridictions, le droit de saisir conservatoirement soit le navire en cause, soit un "sister-ship" (cette expression étant employée chaque fois dans ce rapport pour désigner un autre navire appartenant au même propriétaire, bien que ce ne soit pas la signification exacte) seulement à raison de créances nettement maritimes. L'Association britannique est partisan du but de la convention, qui est tout d'abord de limiter et de définir les catégories de créances maritimes pour lesquelles un navire peut être saisi conservatoirement, ensuite de spécifier dans quelles circonstances un navire ou "sister-ship" peut-être saisi et mainlevée de cette saisie peut être donnée moyennant caution ou autre garantie; finalement de prévoir certaines exclusions générales de l'application de la Convention.

Amendments to the Draft proposed by National Associations

Article 2

United Kingdom

Remplacer le texte proposé par:
"Un navire battant pavillon de l'un des Etats Contractants ne peut être saisi dans la juridiction de l'un des autres Etats Contractants qu'en vertu d'une créance maritime alléguée, et la présente Convention s'applique à la saisie de tous navires battant pavillon d'un Etat Contractant.
Un navire battant pavillon d'un Etat non Contractant peut être saisi dans la juridiction de l'un des Etats Contractants en vertu d'une créance maritime ou de toute autre créance en vertu de laquelle un navire peut être saisi sous l'empire de la loi de l'Etat où la saisie est pratiquée, mais la présente Convention ne s'applique pas à la saisie d'un navire dans la juridiction de l'Etat dont il bat le pavillon, par un demandeur qui a sa résidence ou le centre de son activité commerciale dans cet Etat".

Article 9

United Kingdom

Remplacer le texte par la disposition suivante:
"La présente Convention ne s'applique pas aux réclamations des Gouvernements ou autres pouvoirs publics à raison de taxes, impôts ou pénalités dus sous l'empire d'une loi ou d'un règlement, et la Convention n'affectera pas les droits que les autorités portuaires tiennent de leur loi nationale."

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 24 September 1951

[250]

Mr. Cyril Miller (London). - Mr. President and gentlemen, all this trouble, which has now occupied nearly three-quarters of an hour, arose entirely out of differences in methods of legislation. The difficulty with our Italian and French friends is this: if a convention is adopted, that convention becomes part of the law of Italy or France as a convention, whereas with us a convention as a convention means nothing whatever. It has to be translated into the terms of a British Act of Parliament, and as such it applies to everybody. With certain continental nations (I gather Italy and France are examples) a convention as a convention becomes part of the law of France or Italy, and cannot be applied to any State which is not a signatory to the convention, whereas with us we do not care, providing we decide to adopt a convention, who signs it; we make it part of the law of England.

The reason why we are insisting upon the second paragraph of our amendment, over which there has been such discussion and disapproval, is that in England, and in England alone, the right of arrest is restricted. Therefore a non-contracting State-ship, say an Argentine ship, can only be arrested in England for the present very narrow

types of claim for which the English law permits arrest, whereas a French ship could be arrested for any type of claim set out in article 1. Speaking purely from the British point of view, if we are going to adopt this convention, I most certainly want to be able to arrest an Argentine ship in a British port just as much as our ships can be arrested in other ports. I do not want, and I do not think that any of the British delegation want, a distinction between nationalities. If the sister-ship of one country and one flag can be arrested in our ports, then the sister-ships of all flags can be arrested.

The solution proposed by M. Ripert is this. He says: Let us pass the first paragraph of article 2 as it now appears in the convention. Then let us refer the remainder, together with the British amendment, to a sub-committee. I think, if I may say so, that that is a good idea, providing that the sub-committee meets before the conference closes. Personally, I should have thought that the solution was this. If the **[251]** British amendment to the second paragraph is objectionable to our Italian and French friends, then let us put it in a protocol to the convention, which means that any State is entitled to adopt that protocol as part of its law. Only one State will want to do so, and that will be Great Britain, because in all the other jurisdictions there is a sufficiently wide power of arrest. That, I suggest, is the best and simplest solution. A protocol cannot possibly hurt the continental nations in any way. They need not adopt it, but we most certainly should.

[247]

M. Georges Ripert (Paris). - Je crois que la Conférence se trouve en présence d'une difficulté qui tient uniquement à une question de méthode juridique.

J'ai entendu les explications précédentes et j'ai lu les projets d'amendements. Il me semble que tout le monde a raison, mais que l'on ne parle pas de la même chose.

Dans l'article 2 de cette convention se trouve une disposition de fond d'une importance capitale: c'est qu'un navire d'un Etat contractant ne peut être saisi dans un port d'un autre Etat contractant qu'en vertu des créances prévues par la Convention.

C'est là la règle de protection et c'est pourquoi cette convention est indivisible. Elle n'est discutée par personne et si nous bornions à cela l'article 2, il serait unanimement approuvé.

[248]

Malheureusement, il y a le paragraphe 2 qui est tout à fait étranger à la question. Ce paragraphe veut trancher la question de l'application internationale de la convention et vous savez que dans de précédentes conventions, cette question n'a pas toujours été heureusement résolue, tant et si bien que dans la convention sur les connaissements, par exemple, les plus grands doutes subsistent. Il est donc indispensable de la résoudre; mais c'est là une autre question et il conviendrait de nommer une Commission composée des auteurs des amendements pour qu'ils se mettent d'accord sur un texte qui déterminera dans quelles hypothèses la convention sera applicable.

Nous verrons alors si on peut l'appliquer à des navires d'un Etat non contractant et dans quelle mesure il faut l'appliquer, à raison, par exemple, de la nationalité du demandeur.

Mais à vouloir mélanger ces deux questions qui sont différentes, puisque l'une est une question de fond et l'autre une question d'application de convention internationale, je crains que nous ne fassions pas de bon travail. Car toutes les discussions qui ont eu lieu montrent que nous dévions de notre tâche qui était de poser

les règles sur la saisie conservatoire des navires et les règles de l'article 2 sont excellentes en elles-mêmes si on n'y ajoute rien.

Je propose donc que l'on vote sur le premier paragraphe de l'article 2 et que l'on confie à une Commission le soin de décider dans quelles conditions la convention sera applicable par une disposition introduite à la fin de la convention. *(Applaudissements).*

[249]

Mr. Oscar R. Houston (New-York). - As I understand the difference between the British position on the one hand and the French and Italian on the other, it is the not unusual situation where the Italians and the French are strictly logical and correct, and the result of their view is to give to a vessel belonging to a non-covenanting country privileges in Britain which would be denied to a contracting country. The British position has considerable logical difficulty in that it applies to non-contracting States some of the terms of the convention, but it does result in that in Britain a non-contracting ship has no advantage over a contracting ship. It seems to me that for the practical ends of justice the British proposal is about right. However, I think that Mr. Ripert has made the balance of the discussion unnecessary by moving the adoption of the first part of the resolution and referring the rest to a committee, which proposal would, I think, be quite agreeable to us.

[253]

The President. - May I interpret the cheers as agreeing that we vote now on the first part of article 2 as it stands in the first part of the draft? Do you agree? *(Agreed).*

M. le Président. - Je mets donc aux voix le premier alinéa de l'article 2 tel qu'il est présenté par la Commission Internationale. *(Adopté-Carried)*

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[88]

Article 2.

Un navire battant pavillon d'un des Etats Contractants ne peut être saisi dans la juridiction de l'un des Etats Contractants qu'en vertu d'une créance maritime alléguée telle qu'elle est définie au § 1er de l'Article 1er.

Article 2.

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of one of the other Contracting States only in respect of a maritime claim, as defined in Article 1.

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

[58]

Sir Gonne St. Clair Pilcher (Royaume Uni) estime que l'on aborde le point capital de la Conférence. Il rend hommage au travail de la Délégation française, qui est l'auteur du projet de cette Convention. Ce projet constitue un compromis entre deux courants juridiques divergents:

1° les législations continentales ont renoncé au droit séculaire de saisir toute propriété de l'armateur se trouvant sous leur juridiction, pour limiter la saisie aux navires intéressés ou à un seul "sister-ship" (navire appartenant au même armateur);

2° les Britanniques ont accepté d'admettre la saisie non seulement du navire auquel la créance se rapporte mais aussi d'un "sister-ship".

La Délégation anglaise espère que l'unanimité se fera sur ce compromis.

[59]

M. de Grandmaison (France). Le texte actuellement soumis à la Conférence est d'une importance extrême. Il consacre deux règles:

1° le projet ne permet la saisie d'un navire que pour des créances maritimes, à l'exclusion de toute autre créance, que l'on peut appeler terrestre. C'est un sacrifice des pays continentaux, dont profiteront considérablement les pays d'armateurs;

2° les navires pourront être saisis même s'ils sont prêts à faire voile. C'est une nécessité pratique, car c'est généralement dans un port d'escale que le créancier pourra faire valoir ses droits. Les intérêts du navire saisi et de la cargaison sont néanmoins protégés puisqu'il suffira de donner une caution pour obtenir la main-levée de la saisie.

[60]

M. le Dr. Joel (Allemagne) souligne que, dans sa forme actuelle, la Convention diffère de la législation allemande, qui permet de saisir n'importe quel navire appartenant à un propriétaire pour n'importe quelle créance que l'on a contre lui. Néanmoins, la Délégation allemande est d'accord pour accepter le projet limitant la saisie de navires aux créances maritimes.

Ninth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[104]

Article 2.

Un navire battant pavillon d'un des Etats Contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat Contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, Autorités publiques ou Autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

Article 2.

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Aucun amendement n'étant déposé et personne ne demandant la parole au sujet de ces articles, M. le Président Lilar les déclare adoptés.

ARTICLE 3	ARTICLE 3
1° Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 et de l'article 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.	**1° Subject to the provisions of § 4 of this Article and of Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, 1°, o), p) or q).**

CMI 1949 Amsterdam Conference
Report of the co-authors of the Questionnaire

Mr. Cyril Miller. . . . . . .

[536]

The second difference - and it is one upon which the Conference may well desire to make a recommendation - is this: in England it is only possible to arrest by "saisie conservatoire" the particular ship with which the contemplated action is concerned. You cannot arrest, in the case of a collision, a vessel in the same ownership; you must arrest that actual vessel which was in collision.

I think - and I shall be corrected if I am wrong - that in all other jurisdictions the question of arrest depends upon who is the owner of a ship, and if he is the owner of several ships, then any one of his vessels may be arrested in order to assure the creditor. It may be that the Conference will express the opinion that the laws of maritime countries should be unified in that important respect.

M. Jean de Grandmaison. . . . . . .

[548]

Mais si l'on demande aux législations continentales cette concession, et de s'aligner sur les lois américaine et écossaise, par contre il nous semble raisonnable de demander à nos amis anglais de consentir, de leur côté, une concession en admettant que le créancier maritime soit autorisé à pratiquer une saisie conservatoire sur tout navire de son débiteur, même si la créance n'a pas pour cause l'exploitation de ce même navire. Il faut rappeler en effet que la saisie conservatoire présente ce puissant intérêt pour le créancier de pouvoir obtenir un gage - ou une caution qui s'y substitue - d'un débiteur souvent étranger et dont les navires sont, en pratique, les seuls biens qui puissent être utilement saisis. Or il n'est pas toujours possible à un créancier maritime de saisir le

navire dans l'exploitation duquel sa créance trouve sa cause; ce navire a pu partir avant toute saisie, il peut avoir péri; le créancier peut être domicilié très loin du port où touche le navire qu'il faudrait saisir.

Pour quelles raisons refuserait-on à ce créancier le droit de saisir conservatoirement un autre navire de son débiteur? C'est peut-être pour lui l'unique moyen de se faire payer ultérieurement. Il est normal, au surplus, que tout le patrimoine maritime du débiteur soit affecté à la garantie de toutes ses dettes maritimes.

Enfin les chargeurs de marchandises sur un navire ne peuvent s'étonner que ce navire puisse être saisi conservatoirement pour toute dette maritime de l'armateur, même étrangère à l'exploitation de ce navire, puisque cette faculté de saisie constitue leur propre garantie et qu'ils en sont les bénéficiaires les plus fréquents.

Mr. President, I translate briefly my remarks in English . . . . . .

[549]

On the other hand, we suggest that our English friends make a similar sacrifice in admitting that, in case of a maritime debt, every ship belonging to the debtor may be arrested, even if the debt does not find its cause in the operation of the ship arrested.

The ship in whose operation the debt has arisen, may be lost, she may have left the port and if you refuse to the creditor the right to arrest another ship of the debtor, he may lose all hope to get paid. Therefore, the compromise seems to me to be a very fair one. In consequence we move that the continental and the British delegations should adopt the United States' and Scottish formula as a basis for the Convention contemplated, and we suggest that a Sub-Committee should be appointed to prepare a draft convention which can be discussed at the next Conference of the International Maritime Committee.

Sir Gonne St. Clair Pilcher. . . . . . .

[552]

But the essence of the unification of maritime law consists, as we all know, in compromise, and if I may say so as my own personal view, I should like most heartily to support what Mr. de Grandmaison said. It seems to me that Great-Britain at the moment, finding herself the only maritime nation in the world, which does not permit the seizure of another ship in the same ownership in respect of a maritime debt, ought very seriously to consider whether she would not make a concession in that respect in return, in the manner which Maitre de Grandmaison mentioned, namely, that the right or arrest should be confined to maritime debts arising out of the particular maritime adventure, and should not be extended to debts which have nothing whatever to do with it.

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

Article 3.

1. - Tout demandeur, qui se prévaut d'un droit ou d'un créance maritime sur un navire, peut saisir ce navire ou tout autre appartenant aux mêmes armateurs, alors même que le navire serait prêt à faire voile.

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

[6]

Le premier alinéa de cet article consacre le droit de saisir n'importe quel navire du propriétaire à charge de qui une créance maritime est alléguée. Les mots "alors même que le navire serait prêt à faire voile" se justifient par la considération que la loi française interdit la saisie d'un navire dans la circonstance envisagée, alors que la Commission Internationale estime que cette interdiction ne se justifie pas sur le plan de la Convention.

Comments on the Draft by National Associations

Italy

[71]

3) - Pendant les discussions qui menèrent à l'application du projet, notre délégué avait déjà déclaré, en ligne générale, son assentiment sur d'autres points moins essentiels de l'adaptation entre le projet de convention et la loi italienne; on ne saurait arriver ici à des déterminations différentes.

Ainsi, par exemple, lorsqu'on prévoit à l'art. 3 que la saisie peut frapper même un navire "prêt à faire voile"; ainsi encore lorsque pour qu'un autre navire appartenant au même armateur puisse former objet de saisie de la part de celui qui avance des réclamations maritimes ("maritime claims") sur un navire différent, on exige que ce navire appartienne au même armateur dans sa totalité, les législations étrangères ignorant la saisie de simples "parts" (carati) de navires.

Netherlands

[62]

Article 3 (I): Le texte actuel de cet alinéa n'est exact que pour autant que la demande est dirigée contre le propriétaire véritable du navire; il ne l'est plus lorsqu'une personne autre que le propriétaire est responsable. C'est pourquoi la Commission propose d'établir une concordance plus parfaite entre l'article 3 (I) et l'article 3 (V) et de rédiger l'article 3 (I) comme suit:

> "Sous réserve des dispositions de l'alinéa V du présent article, tout demandeur, qui se prévaut d'un droit ou d'une créance maritime sur un navire, peut saisir ce navire ou tout autre appartenant à son débiteur, alors même que le navire serait prêt à faire voile".

United Kingdom

[49]

Article 3.

(I) "Un demandeur peut saisir conservatoirement le navire même à raison duquel il prétend qu'une créance maritime naît, ou tout autre navire appartenant au même propriétaire, même s'il est prêt à partir".

Cette disposition soulève un point très important signalé par l'Association néerlandaise. Cet alinéa ne précise pas la situation qui se présente dans le cas -

nullement rare - où le navire, à propos duquel naît une créance maritime, est transféré à un autre propriétaire avant la saisie; ceci acquiert une grande importance si le droit de saisir est étendu à des "sister-ships". L'Association pense que la Conférence sera d'accord sur les propositions suivantes:

Si A possède deux navires - navire I et navire II - et qu'alors que le navire I appartient encore à A, une créance maritime naît sur ce navire; et puis

(1) Si A vend le navire I à B, la créance maritime continue à suivre le navire et celui-ci peut être saisi de ce chef - sauf fixation d'un délai éventuel pour intenter cette procédure, d'après la loi nationale - bien que ce navire appartienne actuellement à B; mais aucun autre navire de B ne peut être saisi à raison de cette créance maritime.

Il faudrait cependant la réserve que, bien qu'il soit peu douteux que les principales créances maritimes telles qu'abordage, sauvetage et similaires continuent à suivre le navire, comme cela a toujours été le cas, on peut discuter le point de savoir s'il doit en être ainsi dans tous les cas.

(2) Le navire II est sujet à saisie pour la créance maritime née à raison du navire I, à condition que le navire II appartienne encore à A au moment de la saisie.

(3) Si A vend le navire II (même à B) avant la saisie, la créance maritime, née sur le navire I, ne peut être exécutée par la saisie du navire II.

(4) Si A achète un troisième navire (III) après la naissance d'une créance sur le navire I, ce navire III peut être saisi à raison de la créance maritime sur le navire I, même si le navire a déjà été vendu par A.

Le but de la convention doit donc être de donner à un demandeur, ayant une créance maritime, le droit de saisir conservatoirement:

(a) le navire à raison duquel la créance maritime est née, quelqu'en soit le propriétaire au moment de cette saisie (sous réserve évidemment de la limitation du délai) et

[50]

(b) tout navire qui, au moment de la saisie, appartient à une personne qui était le propriétaire du navire relativement auquel la créance maritime est née, au moment de la naissance de cette créance.

C'est pourquoi l'Association proposera à ce paragraphe un amendement conçu comme suit:

"Un demandeur peut saisir conservatoirement le navire à raison duquel il allègue qu'une créance maritime est née, ou tout autre navire qui, au moment de la saisie, appartient à la personne qui était propriétaire du navire au moment de la naissance de la créance maritime".

Amendments to the Draft proposed by National Associations

United Kingdom

I. - "Tout demandeur qui se prévaut d'un droit ou d'une créance maritime sur un navire, peut saisir ce navire ou tout autre qui, au moment où la saisie est pratiquée, appartient au même propriétaire que celui qui était propriétaire du navire sur lequel existe le droit ou la créance maritime au moment où celle-ci est née".

Netherlands

I. - Ajouter au début du paragraphe les mots:
"Sous réserve des dispositions de l'alinéa V du présent article".

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 24 September 1951

[254]

M. le Président. - Nous passons à l'examen de l'article 3.

Au I de cet article, il y a une proposition d'amendement de la Grande-Bretagne conçu comme suit:

"Tout demandeur qui se prévaut d'un droit ou d'une créance maritime sur un navire, peut saisir ce navire ou tout autre qui, au moment où la saisie est pratiquée, appartient au même propriétaire que celui qui était propriétaire du navire sur lequel existe le droit ou la créance maritime au moment où celle-ci est née".

Au I de cet article, la délégation néerlandaise propose l'amendement que voici:

"I. Ajouter au début du paragraphe les mots: "Sous réserve des dispositions de l'alinéa V du présent article".

Je viens de recevoir du représentant hellénique l'amendement suivant au I:

"Substituer aux mots "peut saisir" les mots "peut demander la saisie de".

[260]

Mr. Cyril Miller (London). - Mr. President and gentlemen, this amendment, although it is under the name of Great Britain, is an amendment for which we are indebted to the Netherlands Association, or, rather, to one particular member of it. As subclause (I) of article 3 is at present drafted it reads in this was: "A claimant may arrest the ship herself in respect of which he alleges that a maritime claim arises or any other ship in the same ownership, even if she is ready to sail". It was pointed out that, supposing ship A was subject to a maritime claim through collision and was then sold, as that subclause at present reads the unfortunate buyer of that ship might have another ship in his ownership arrested. That, of course, is not what we wanted to achieve. We must accept the fact that if the ship which is concerned with the casualty or occurrence is sold, the maritime lien passes with her and remains upon her in whose ever hand she may be for two years; but it would be very hard luck on the buyer of a vessel which was susceptible to a maritime claim if, by resale, he rendered all the rest of his fleet liable to arrest.

I must confess that I completely missed this point when we made the final draft of the convention, and even Mr. Asser missed it, too. We were reminded of it by a member of the Netherlands delegation, and accordingly we redrafted the subclause as follows: "A claimant may arrest the ship in respect of which he alleges that a maritime claim arises or any other ship which at the time of her arrest is owned by the person who was the owner of the particular ship at the time when the maritime claim arose". We hope that that covers the situation entirely. The particular ship is always arrestable in whose ever hand she may be, subject to the limitation of time; but so are vessels in the ownership of a man, the shipowner, in whose ownership the vessel was at the time she became subject to the maritime lien. It is a very difficult thing to put simply, but I think you all understand what I mean. I do not think that there will be much objection to this amendment. It expresses, I hope, what we all intend.

[261]

M. le Président. - Je vais mettre aux voix cet amendement.

M. Ripert. - Il y aurait lieu de revoir la rédaction du texte français.

M. W. Koelman. - D'autant plus que ce texte français ne semble pas être la traduction exacte du texte anglais.

M. Boeg. - Nous pourrions adopter le texte anglais et faire ensuite la toilette du texte français. *(Marques d'assentiment).*

M. le Président. - Je prierai donc M[e] de Grandmaison de bien vouloir préparer un texte français de cet amendement.

M. de Grandmaison. - Je suis à votre disposition.

M. le Président. - Je mets donc aux voix le texte anglais. *(Adopté-Carried).*

Plenary Session - 25 September 1951 P.M.

M. le Président. . . . . . .

[314]

Le président de la délégation britannique désire prendre la parole au sujet de deux questions concernant les articles 1 et 3 de la convention sur la saisie.

La parole est à Sir Gonne St. Clair Pilcher.

Sir Gonne St. Clair Pilcher (Royaume Uni). - Gentlemen, the President has been good enough to allow me to say a word or two really by way of apology on behalf of the British Delegation, because I am afraid that we did not quite appreciate the full implication of a certain matter to which I just want to draw the conference's attention. In article 1 there are set out, as you know, a large number of claims which are called in the convention "maritime claims". Of those claims, some four only call for maritime liens. The peculiarity of English law with regard to a maritime lien is that it is inchoate from the moment of the accident, if it be a collision, or the salvage if it be a salvage claim, or from a *declaratus* if it be a *declaratus.* Some of the other matters which constitute maritime claims under article 1 are matters in which the English Admiralty Court has jurisdiction *in rem* - what we call maritime liens proper. The peculiarity in English law of a maritime lien is that it follows the ship into the hands of a bona fide purchaser at value; that is to say if it is subject to a collision, a salvage claim or any other claim which is a real maritime lien, and the owner sells the ship, the ship is cumbered with that claim in the hands even of a bona fide purchaser for value.

With regard to all the other matters over which the Admiralty Court has jurisdiction *in rem*, that situation does not obtain. If the ship is subject to a cargo claim or a claim under a charter party and the owner sells the ship, the ship is thereafter free of the claim in the hands of the purchaser.

It was really the diligence of Mr. Justice McNair in the first place which led us to appreciate this point. If, therefore, the effect of the convention article 1 and article 3 (I) is this, which I take it to be as at present drafted, that claims which are not true

maritime liens under English law are still intended to follow the ship in the hands of a bona fide purchaser for value, then it is a distinction which the English delegation would, I think, find almost impossible to accept. I understand that in certain continental jurisdictions, the French jurisdiction, for example, all types of claims which are covered by the Mortgages and Liens Convention, some of which are maritime liens **[315]** and some of which are not, follow the ship into the hands of a bona fide purchaser for value. Our law on that topic is peculiar and a little unusual. I gather that it is in fact peculiar to English law. Therefore the British Association would be glad if that matter might be taken care of in the drafting committee and if they might be permitted to suggest the introduction of some form of words which would safeguard their position and would not bring about the situation that partly does obtain in some of the continental countries and possibly America, whereby all maritime claims as such in article 1 of the convention follow into the hands of a bona fide purchaser for value.

I am very much obliged to the President for allowing me to say this. I thought it proper that it should be said in open conference, because it is not strictly a drafting point. I apologize on behalf of the British delegation because we did not mention the matter when articles 1 and 3 were being discussed.

M. le Président. - Je vous propose de renvoyer cette question au comité de rédaction et d'examiner ensuite le texte définitif en séance plénière. L'Assemblée est-elle d'accord? (*Assentiment*).

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[89]

Article 3

1. - Sans préjudice des dispositions du paragraphe V, tout demandeur qui se prévaut d'une créance maritime peut saisir soit le navire auquel cette créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt a faire voile.

. . . . . .

Article 3

1. - Without prejudice to the provisions of para V of this Article a claimant may arrest either the particular ship in respect of which he alleges that a maritime claim arises or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the arrested ship may be ready to sail.

. . . . . .

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

[59]

Sir Gonne St. Clair Pilcher (Royaume Uni). Il signale directement que le Gouvernement de Sa Majesté voudrait voir modifier deux points. Le droit de saisie

d'un "Sister-ship" doit être limité de manière à exclure les cas suivants:

1° l'hypothèque maritime;

2° les cas de copropriété dans les créances prévues à l'article 1er, sous les lettres a) et f).

Dans le cas de l'hypothèque, il ne paraît pas possible de permettre la saisie d'un navire autre que celui sur lequel l'hypothèque a été prise. En ce qui concerne les alinéas a) et f), celui qui prétend avoir des droits de copropriété sur un navire ne peut pas faire valoir ces droits sur un autre navire.

[60]

M. Nikolic (Yugoslavie) réitère les réserves faites à la Conférence de Naples par la Délégation yougoslave. Comme il a été dit à la Conférence de Venise, c'est le navire seul qui est débiteur. D'ailleurs, de nombreuses institutions maritimes s'attachent au navire lui-même, par exemple les questions de limitation de la responsabilité, d'avaries communes, des collisions entre navires appartenant à un même propriétaire. Il serait logique de considérer dans la présente Convention chaque navire comme une entreprise particulière. D'autre part, la notion d'armateur et de propriétaire est très différente d'un pays à un autre, suivant les conditions politiques et sociales. C'est ainsi, par exemple, qu'en Yougoslavie tous les navires appartiennent au patrimoine national. Un code maritime est actuellement en préparation en Yougoslavie et, d'après ce qu'on peut prévoir, à chaque navire sera attachée la notion d'armement correspondant à l'état publicitaire du navire comme individualité de fait et de droit. C'est pour ces raisons que la Délégation yougoslave propose de supprimer le principe de la saisie de "sister-ship".

[62]

M. Garrigues (Espagne) . . . . . .

La Délégation espagnole se rallie également à l'avis de la Délégation britannique au sujet de la question du "Sister-ship". Il ne serait pas équitable de permettre la saisie d'un "Sister-ship" dans les cas de l'hypothèque. La saisie est dans ce cas plutôt un commencement d'exécution sur l'objet d'un droit réel tandis que, en matière de créance personnelle, la saisie est une simple mesure de garantie sur n'importe quelle partie du patrimoine du débiteur. Il serait donc nécessaire de modifier le texte de l'article 1er pour établir nettement la distinction entre les droits réels et les droits personnels comme fondement d'une saisie conservatoire.

La Délégation espagnole se réserve de revenir sur cette question et de discuter les points de détail quand cet article sera examiné.

M. Alten (Norvège) désire faire remarquer que, s'il ne peut être question, en cas d'hypothèques ou de mortgages, de saisir un autre navire que celui sur lequel porte l'hypothèque ou le mortgage, il y a néanmoins lieu de tenir compte du cas où l'hypothèque pourrait être sans valeur, par exemple, parce que le navire a coulé ou brûlé ou parce que la valeur du navire ne couvre plus le montant de l'hypothèque. Dans ce cas, le créancier pourra faire valoir sa créance personnelle en saisissant n'importe quel autre navire appartenant au débiteur. Cela va de soi, mais la distinction est essentielle et M. Alten apprécie beaucoup l'appui de la Délégation espagnole.

Fifth Plenary Session - 6 May 1952

[72]

M. Miller (Royaume Uni) estime qu'il serait utile de préciser la portée de l'article 3. Il suggère de reprendre la proposition britannique appuyée par la Délégation française, et d'exclure la saisie d'un "sister-ship" dans les cas de copropriété et d'hypothèque.

[73]

M. Asser (Pays Bas) désire faire connaître le point de vue de la Délégation néerlandaise en ce qui concerne la saisie d'un sister-ship pour les créances visées sous les lettres d), e) et f) de l'alinéa 1er de l'article 1er:

1° Le gouvernement néerlandais est d'accord pour adopter la proposition britannique relative aux lettres d) et e), sous réserve de ce qu'il a dit ce matin, et sous réserve des observations de M. de Grandmaison, en ce qui concerne les créances basées sur une contestation entre copropriétaires de navires au sujet de l'exploitation du navire ou du produit de celle-ci. Il s'agit, dans ces cas, non d'une saisie revendicatoire, mais d'une saisie conservatoire ordinaire, car il s'agit seulement d'obtenir une garantie pour le paiement d'une somme d'argent.

2° En ce qui concerne les créances pour hypothèques ou mortgages, la Délégation néerlandaise n'est pas d'accord pour qu'on supprime la possibilité de saisir un "sister-ship". En droit néerlandais, comme dans la plupart des droits continentaux, l'hypothèque n'est qu'un droit accessoire, donné au créancier ou prêteur d'une somme d'argent. Il serait, tout d'abord, extraordinaire d'enlever au créancier privilégié un droit qui appartient à tout créancier chirographaire. Mais il y a plus: supposons qu'une banque de crédit maritime néerlandaise accorde un crédit maritime à un armateur étranger propriétaire de quatre navires et, qu'en garantie de ce prêt, un de ces quatre navires soit grevé d'une hypothèque. Si le navire coule, et si, pour une raison ou une autre, la police d'assurance est nulle, le prêteur n'a plus de gage et ne peut se prévaloir de l'existence d'une indemnité d'assurance. Il serait donc forcé, quoique créancier privilégié, d'agir devant le tribunal du domicile du débiteur. Cette solution serait contraire à la justice et au bon sens. Aussi la Délégation néerlandaise se prononce-t-elle, sur ce point, contre la proposition britannique.

[75]

M. Anderson (Finlande) soumet à l'assemblée un cas concret relatif à l'application de l'article 3, paragraphe 1er: un navire A, appartenant à B, est réparé par C en janvier 1952. Le paiement est prévu pour février 1954. Après la réparation, B vend le navire à D. Le paiement n'étant pas fait, C saisit le navire A entre les mains de D en février 1954. L'article 3 est-il appli-**[76]**cable et la saisie conservatoire est-elle possible? Si le navire est restitué et si la saisie a occasionné des frais, qui devra les supporter? Il estime qu'il faudrait modifier le texte de l'article 3 pour renvoyer à l'article 11. Si l'amendement de M. Alten, concernant ce cas, n'est pas accepté, il demande qu'il soit fait dans l'article 3, paragraphe 1er, une référence à l'article 11, référence qui pourrait être rédigée comme suit: "sans préjudice de l'alinéa III, mais sous réserve des dispositions de l'article 11".

Ninth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[104]

Article 3

(1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe (4) et de l'article 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier, à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

. . . . . .

Article 3

(1) Subject to the provisions of para (4) of this Article and of Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, (1), o), p) or q).

. . . . . .

Tenth Plenary Session - 9 May 1952

[108]

M. Asser (Pays Bas), au nom de la délégation néerlandaise propose deux amendements à l'article 3. Le premier porte sur le paragraphe 1er et le second sur le paragraphe 3.

Le premier amendement consiste à supprimer les mots "ou (q)" dans le premier paragraphe. Cette suppression permettrait de saisir un sister-ship en raison d'une créance hypothécaire ou d'un mortgage. M. Asser a déjà expliqué précédemment pourquoi il n'apparaît pas conforme à la justice ni à l'équité de refuser à un créancier hypothécaire de saisir un sister-ship, alors qu'on donne ce droit à un créancier chirographaire de créance maritime. Le point est important dans l'économie néerlandaise.

M. Miller (Royaume Uni) regrette de ne pouvoir appuyer le premier amendement de la délégation néerlandaise, mais lui suggère d'inclure une clause semblable dans l'article 12 relatif aux réserves.

[109]

M. le Président Lilar met ensuite au vote le premier amendement néerlandais, qui consiste à supprimer au n° 1 de l'article 3 les mots "ou (q)". Cet amendement est rejeté par 5 voix contre 3 et 12 abstentions.

ARTICLE 3	ARTICLE 3
2° Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même personne.	**2° Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.**

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

II. - Des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes.

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[89]

Article 3

. . . . . .

II. - Des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

. . . . . .

Article 3

. . . . . .

II. - Ships shall be deemed to be in the same ownership for the purpose of this Convention, when all the shares therein are owned by the same person or persons.

. . . . . .

Diplomatic Conference - May 1952
Ninth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[104]

Article 3

. . . . . .

(2) Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

. . . . . .

Article 3

. . . . . .

(2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.

. . . . . .

ARTICLE 3	ARTICLE 3
3° Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.	**3° A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant; and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.**

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

IV. - Un navire ne peut pas être saisi par le même demandeur plus d'une fois pour la même créance, dans le ressort d'un ou de plusieurs tribunaux d'un quelconque des Etats Contractants.

Report of the CMI International Committee to the 1951 Naples Conference

[7]

Le quatrième alinéa affirme le principe qu'un navire ne peut être saisi plus d'une fois par le même demandeur et pour la même créance dans le ressort d'un ou de plusieurs tribunaux d'un quelconque des Etats Contractants. Cette règle a provoqué

une vive opposition de la part du délégué néerlandais, qui a souligné le côté injuste de la disposition dans les cas où la garantie disparaît ou se trouve diminuée par suite de circonstances indépendantes de la volonté du saisissant. La majorité des membres de la Commission ont cependant été d'avis que le risque de la perte totale ou partielle de la garantie ne peut balancer les graves inconvénients d'une seconde saisie et ce d'autant moins que dans la plupart des cas les intérêts d'un tiers innocent - propriétaire de la cargaison - se trouvent engagés. C'est pourquoi il a été décidé de ne pas modifier le texte de cet alinéa.

Comments on the Draft by National Associations

France

[28]

Article 3.

Une discussion importante a eu lieu au sujet du paragraphe IV de l'article 3. Le texte adopté par la Commission est le suivant:

"Un navire ne peut être saisi plus d'une fois par le même demandeur pour la même créance maritime et dans aucun des Pays contractants".

L'adoption de ce texte a motivé des réserves de diverses délégations, qui se sont réservé le droit d'en discuter devant la Conférence.

L'Association française estime qu'il y a lieu de tenir compte tout d'abord des inconvénients graves que présenteraient des saisies successives d'un même navire pour la même créance.

Chaque saisie, en effet, interrompt le voyage et entraîne fatalement des frais et des retards très préjudiciables.

Cependant, n'est-il pas rigoureux d'interdire purement et simplement toute saisie si une première saisie a été autorisée, quel que soit le montant de la garantie obtenue en échange de la mainlevée?

Il semble tout d'abord qu'il soit nécessaire de préciser que, pour une **[29]** même créance, un demandeur qui a été autorisé à saisir un navire appartenant à son débiteur puisse saisir un autre navire appartenant à son même débiteur, pour garantie de la même créance, au cas où il estime n'avoir pas obtenu une garantie suffisante.

Le texte de la Commission sur ce point est clair. Il ne vise que la saisie d'un même navire, par un même demandeur et pour une même créance. Il ne fait donc aucun doute que l'on puisse, le cas échéant, saisir un autre navire pour la même créance. L'Association française demandera à la Conférence de se dire bien d'accord sur ce point.

Cependant, on peut examiner la question de savoir si la règle posée dans le paragraphe IV de l'article 3 doit être maintenue dans sa rigueur.

Au cas où, par exemple, le Juge qui a autorisé la première saisie en a donné mainlevée contre une caution insuffisante, ne serait-il pas utile d'autoriser la possibilité d'une seconde saisie, et ne devrait-on pas ajouter au paragraphe IV un second alinéa ainsi rédigé: "Si le juge estime que la première saisie ne donne pas au créancier une garantie suffisante, il pourra, en ce cas, et seulement en ce cas, autoriser une nouvelle saisie conservatoire du même navire ou de tout autre navire appartenant au débiteur présumé".

Netherlands

[62]

Article 3 (IV): L'adoption de l'article 3 (IV) serait désastreuse pour les créanciers hypothécaires. Aux Pays-Bas plusieurs banques importantes se spécialisent dans la fourniture de prêts, garanties par des hypothèques sur navires; il arrive fréquemment qu'après la saisie du navire, à raison du retard dans le paiement des arrérages, un arrangement intervient et que le navire est libéré. Ces prêts couvrent parfois une période de dix ou de vingt années; il serait inadmissible qu'après cette saisie et sa mainlevée, toute autre saisie soit interdite durant toute la durée du prêt; c'est pourtant à quoi aboutirait l'article 3 (IV). La disposition d'ailleurs présente les mêmes inconvénients dans d'autres cas, celui d'un abordage par exemple, ou après qu'une caution a été fournie, une nouvelle saisie peut devenir nécessaire et équitable; il en serait ainsi lorsque le cours du change aura varié ou que la garantie sera devenue insuffisante par suite de l'accumulation des intérêts, ou que la caution sera déclarée en faillite etc.

United Kingdom

[50]

Paragraphe IV. - "Un navire ne peut être saisi conservatoirement plus d'une fois dans une ou plusieurs juridictions de l'un des Etats contractants à raison de la même créance maritime".

L'Association note avec beaucoup de sympathie le commentaire de ce paragraphe fait par l'Association française, qui appuie "emphatiquement" cette disposition, avec ce tempérament que le Juge, devant lequel la seconde demande de saisie conservatoire est portée, devrait pouvoir accorder cette seconde saisie **seulement** au cas où il estimerait insuffisante la caution ou la garantie fournie lors de la première saisie. L'Association suppose que l'Association française a en vue des cas comme ceux où, sans faute de la part du demandeur, la première caution s'avère insuffisante, p. e. au cas de dépréciation soudaine de la monnaie dans laquelle elle a été donnée; d'autre part, de l'avis de l'Association, il est en toute circonstance très accablant pour un propriétaire de navire de devoir fournir une garantie plus d'une fois à raison de la même créance maritime et il y a de bons arguments en faveur de la thèse que, si un demandeur choisit une juridiction déterminée pour y saisir une navire et se faire remettre une caution ou autre garantie, il n'a qu'à s'en contenter. Toutefois on doit se rendre compte que souvent ce n'est pas une question de choix, mais bien de l'endroit dans lequel le demandeur trouve le navire. On comprend que certaines Associations préféreraient supprimer ce paragraphe et laisser la question à la "lex fori" ou "lex arresti". L'Association britannique serait disposée à se déclarer d'accord en ce qui concerne sa loi nationale qui prévoit que, lorsqu'un navire a été saisi une fois (que ce soit dans une juridiction anglaise ou dans une juridiction étrangère) ou lorsque son propriétaire a fourni une caution ou autre garantie afin d'éviter une menace de saisie, il est contraire à la bonne foi que le même demandeur saisisse de nouveau pour la même créance; et que s'il **[51]** le fait, la seconde saisie sera déclarée nulle, à moins qu'avant que la seconde saisie fût pratiquée, il eût été donné main-levée de la caution ou garantie originale, ou que des circonstances exceptionnelles ne justifient la seconde saisie. Pour autant que l'Association sache, devant les tribunaux anglais on n'a jamais établi pareilles circonstances justifiant une seconde saisie.

Mais désirant donner satisfaction à un désir louable de l'Association française, l'Association britannique proposerait d'amender ce paragraphe comme suit:

"Un navire ne peut-être saisi et caution ou autre garantie ne sera donnée plus d'une fois dans une ou plusieurs juridictions de l'un des Etats contractants à raison de la même créance maritime produite par le même demandeur; lorsqu'un navire a été saisi dans l'une de ces juridictions, ou lorsqu'une caution ou autre garantie a été fournie dans cette juridiction soit pour obtenir mainlevée de la saisie, soit pour éviter une menace de saisie, toute saisie subséquente du navire ou d'un autre navire du même armement, par le même demandeur pour la même créance maritime, sera déclarée nulle et le navire sera libéré par le tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente de cet Etat, à moins que le demandeur ne puisse établir à la satisfaction du tribunal ou d'une autorité judiciaire compétente que mainlevée définitive de la caution ou autre garantie a été donnée avant la seconde saisie ou qu'il y ait une autre bonne raison de maintenir la seconde saisie".

On se rend compte que différents tribunaux interpréteront de façon variée le terme "bonne raison" mais il n'y a pas moyen de l'éviter. Par exemple, l'Association doute que le simple fait que la monnaie en laquelle la caution ou la garantie originale a été fournie, a subi une dépréciation depuis lors, serait considéré par un tribunal anglais comme étant une "bonne raison" pour une seconde saisie.

Mais une convention internationale ne peut pas se mêler de conceptions nationales de politique économique. L'Association désire aussi appuyer énergiquement la proposition, contenue dans cet amendement, qu'un "sister-ship" ne pourra être saisi par le même créancier pour la même créance maritime pour laquelle un navire du même propriétaire a été saisi précédemment.

Enfin, ce paragraphe peut donner lieu à difficulté en ce qui concerne **[52]** les créances hypothécaires. Si le débiteur hypothécaire reste en défaut de payer les intérêts déterminés, le créancier peut saisir régulièrement le navire non seulement pour les intérêts échus mais aussi pour l'entièreté du capital encore dû, si alors les intérêts sont payés, le créancier hypothécaire se contenterait normalement de donner mainlevée et, au cas d'un défaut subséquent de paiement des intérêts, il pourrait de nouveau saisir le navire à raison du non-paiement des intérêts dus, parce qu'il ne s'agit évidemment pas là de la même créance maritime.

L'Association apprend toutefois que certains intérêts bancaires craignent que ce paragraphe puisse empêcher un créancier hypothécaire de saisir une seconde fois le navire pour une créance comprenant une demande en remboursement du capital pour le motif que ce serait la même créance maritime. L'Association n'est pas de cet avis, mais est disposée à appuyer tout amendement évitant cette conséquence sans affecter le principe général.

Amendments to the Draft proposed by National Associations

United Kingdom

IV. - "Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants pour la même créance et par le même demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire ou de n'importe quel autre navire appartenant au même propriétaire, par le même demandeur et pour la même

créance maritime, sera annulée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal et/ou de toute autre autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la seconde saisie n'ait été pratiquée, ou qu'il y a une autre raison valable pour maintenir la seconde saisie".

France

IV. - Ajouter:

"Si le Juge estime que la première saisie ne donne pas au créancier une garantie suffisante, il pourra, en ce cas, et seulement en ce cas, autoriser une nouvelle saisie du même navire ou de tout autre navire appartenant au débiteur présumé".

Netherlands

IV. - Supprimer la disposition ou en modifier le texte.

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 24 September 1951

[254]

M. le Président. - Au paragraphe IV, la Grande-Bretagne propose le texte suivant:

IV. - "Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats contractants pour la même créance et par le même demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution **[255]** ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire ou de n'importe quel autre navire appartenant au même propriétaire, par le même demandeur et pour la même créance maritime, sera annulée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal et/ou de toute autre autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la seconde saisie n'ait été pratiquée, ou qu'il y a une autre raison valable pour maintenir la seconde saisie".

Au IV, la délégation française propose d'ajouter:

"Si le juge estime que la première saisie ne donne pas au créancier une garantie suffisante, il pourra en ce cas et seulement en ce cas, autoriser une nouvelle saisie du même navire et/ou tout autre navire appartenant au débiteur présumé".

De son côté, la délégation hollandaise propose de supprimer la disposition du paragraphe IV ou d'en modifier le texte.

[258]

M. le Président. - Le paragraphe IV de l'article 3 dit:

"Un navire ne peut pas être saisi par le même demandeur plus d'un fois pour la même créance, dans le ressort d'un ou de plusieurs tribunaux d'un quelconque des Etats contractants".

Ce texte doit être compris en ce sens que si, après l'examen de la demande de saisie, le tribunal ordonne la saisie sans fondement, c'est-à-dire sans que la demande

soit justifiée, il faut s'interesser aux conséquences de la demande non justifiée.

Les rapporteurs sont-ils d'accord à ce sujet?

Mr. Edvin Alten (Oslo). - Art. 3 on arrest of sister-ships is part of a compromise which contains this sacrifice on the part of the British delegates. When I see how happy they look I feel that the sacrifice is not too hard a one. For my part I do not attach much importance to the whole article, because it is very easy, under the constitution of some shipping companies with limited liability, to avoid the arrest of sister-ships; but, in principle, I am in favour of the article. I make no proposal, but I will ask the committee if it has considered whether it shall apply to claims other than claims for money as, for instance, claims for ownership. This is a point which is not mentioned in the report of the international committee. I cannot see that, when the ownership of ship A is in dispute, it is of any use to arrest a sister-ship B, because the judgment relating to this A cannot be executed in relation to the other ship.

[261]

M. le Président. . . . . . .

Nous passons au paragraphe IV auquel la délégation française propose d'ajouter:

"Si le juge estime que la première saisie ne donne pas au créancier une garantie suffisante, il pourra, en ce cas, et seulement en ce cas, autoriser une nouvelle saisie du même navire ou de tout autre navire appartenant au débiteur présumé".

La délégation néerlandaise propose de supprimer la disposition du par. IV ou d'en modifier le texte.

Mr. Herb. Andersson (Helsingfors). - Mr. President and gentlemen, now you have agreed to alter paragraph (I) of article 3, should not then the wording of article (II) be correspondingly altered? You **[262]** have the definition of "ownership", and that word is left out of paragraph (I) now.

Mr. J. T. Asser (Amsterdam). - Gentlemen, I think it is only a question of drafting. As originally drafted the first paragraph contained the word "ownership"; the amended version of the text does not contain the word "ownership"; it uses the term "owned by". I think it would be better to bring back the word in the first paragraph, "ownership"; but it is only a question of drafting.

M. le Président. - Je prie la délégation néerlandaise de me dire si elle présente des propositions formelles de modifications au texte du paragraphe IV de l'article 3 ou si elle présente un texte nouveau.

Mr. Loeff. - I propose that Mr. Miller should speak first as I think he has a good proposal to make.

M. le Président. - Je donne donc la parole à Mr. Miller.

Mr. Cyril Miller (London). - Mr. President and gentlemen, this point we, as Rapporteurs, found the most difficult of all: and that is saying something to the conference. We were very much impressed by the excellent report, if I may say so, of the French delegation, which laid particular stress upon the injustice of a vessel being arrested more than once in respect of the same maritime claim. The French delegation supported whole-heartedly the original project, which was that a ship should not be

arrested more than once, in any one or more of the jurisdictions of the contracting States, in respect of the same maritime claim by the same claimant; but at the same time one has the other point of view to look at. It may well be that a claimant who arrests a ship (and the claimant who most usually arrests the ship is, of course, the underwriter, who wants to be sure of recovering from the ship everything in reference to his rights and obligations) does not choose the place where he arrests the ship at all; he arrests her where he can find her. He does not know where the ship is next going or when he is likely to get her within a civilised jurisdiction again within the statutory two years. Therefore we felt that it was not correct to impose an absolute limitation upon what I may compendiously call "double arrest". There is much to be sympathised with in the very strong case made by the French delegation.

We therefore drafted, somewhat tentatively and leaving fully open for discussion, paragraph (IV), which is before you, and with which **[263]** I will not occupy your time at this late stage of the proceedings by re-reading. We should be content, so far as our own jurisdiction was concerned, to rely upon the general law of our country in regard to arrest. When I say that we shall be content, I should point out that the present state of the law is not completely certain, but we are satisfied that it is, roughly, that, if somebody arrests a ship in another jurisdiction and obtains bail, and arrests the same ship again in the English jurisdiction, the judge will, in 999 cases out of 1,000, lift the second arrest and order the bail obtained in England to be returned. We did not know exactly what the law of our country was, but we thought that that was a satisfactory solution.

We therefore suggest that, if there is a double arrest, the owner can apply to a judge in the country in whose jurisdiction the ship has been arrested the second time, and that judge must lift the arrest unless there is good cause for the second arrest. We all know that "good cause" will be interpreted differently by different judges and by different nationalities, but that is a matter into which we need not go today. What we wanted to ensure was that, save in exceptional circumstances, double arrest should not be allowed.

Perhaps the French amendment is a little more specific, and I particularly want to make this point, because neither Mr. Asser nor I could make up our minds, and the International Committee could not make up its mind about it either. The French amendment is to the effect that, if a judge considers that the first arrest is not sufficient cover, he may authorize a second arrest, or the arrest of any other vessel owned by the same owner. That raises a much-debated question, which can, I think, be put as follows: Supposing you arrest a ship in England and get bail in sterling and then the ships sails. Then suddenly, through no fault of the claimant, sterling loses its value, as it did very rapidly two years ago, ought the claimant, supposing he finds the ship in the United States, where the currency is hard and good, and probably will remain so for some time, to be able to re-arrest her and obtain further security to an extent which will about cover his claim?

There are the two points of view. One is that, although it would not be the claimant's fault that sterling had depreciated, he should not have a second claim. The other is that, although he took what was good bail originally, it has now become derisory. Mr. Asser and **[264]** I are very sorry that we cannot give a stronger lead on the subject, but we do feel that the paragraph as drafted, perhaps with the French amendment, is about the best way of approaching it. If we cannot agree upon it, we suggest that it should be left out altogether and left to the various national laws.

M. J. T. Asser (Amsterdam). - Je me permets d'ajouter deux mots en mon nom personnel.

Une question intéresse particulièrement les Pays-Bas et concerne la position des banques qui s'occupent du crédit maritime. Au cas où le débiteur serait en défaut pour le paiement des intérêts, on a l'habitude de réclamer toute la dette en vertu d'une clause insérée dans le contrat, c'est-à-dire les intérêts échus et le capital. Si on maintient **[265]** l'interdiction d'une double saisie, alors en supposant, qu'entre-temps, le débiteur ait payé, le créancier hypothécaire ne pourrait plus pratiquer une seconde saisie au cas où, à une date ultérieure, il y aurait défaut de la part du débiteur.

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

M. Jean de Grandmaison (Paris). - Notre position est extrêmement simple sur cette question. Nous avons une position de base consistant à dire que lorsqu'une saisie conservatoire a été faite sur un navire pour une créance déterminée, il serait inéquitable que le demandeur soit autorisé à pratiquer une seconde ou une troisième saisie pour cette même créance. En effet, une saisie peut être autorisée par le juge, nous l'avons vu tout à l'heure, sans que la preuve d'un droit à une créance soit apportée. Il est possible, par conséquent, qu'un navire soit saisi, alors qu'en définitive, "in the long run", il n'y aura aucune créance et aucun droit. Il faut donc être très circonspect. D'autre part, la saisie du navire préjudicie grandement aux intérêts de la cargaison qui, en général, est complètement innocente des dettes de l'armateur du navire.

Par conséquent, notre position de base est la suivante. On ne doit pas pouvoir arrêter, de multiples façons, un même navire pour une même créance.

Mais on a attiré notre attention sur divers points de vue. On a dit d'abord: il se peut que le juge ait fixé une caution insuffisante. J'avoue que ceci ne me semble pas déterminant. Lorsque vous voulez saisir un navire dans un endroit déterminé, vous vous adressez au juge compétent et vous acceptez, par avance, la décision qu'il rendra.

Mais la délégation hollandaise a alors attiré notre attention sur le fait qu'il est possible, sans aucune faute du demandeur, que la garantie qui lui a été donnée perde une partie importante de sa valeur en raison d'une dévaluation de la monnaie.

J'avoue que, dans ce cas, il semble raisonnable de faire une dérogation à la règle, mais il faut que ce soit une exception. La règle doit subsister et l'exception ne doit être qu'une exception.

C'est la raison pour laquelle nous ne voyons pas d'objection à la proposition faite par notre ami Miller. Quand il dit que lorsque le demandeur justifiera devant le juge d'une "good cause", il est extrêmement difficile de savoir ce que le juge considérera comme "a good cause". Mais tout ce que nous pouvons faire, c'est montrer au juge **[266]** notre volonté d'avoir une règle, avec une exception pour des cas exceptionnels, en faisant confiance au juge pour en tirer les conclusions. Donc, saisie unique, sauf exception justifiée par la "good cause".

C'est dans ces conditions que, très volontiers, nous nous rallions à la proposition de notre ami Miller et à la proposition de la délégation hollandaise.

(*Translation*)

Mr. President and gentlemen, I will put my translation in very few words, because I think we all agree on the question. Our attitude was that it would be unfair to allow the arrest of a ship more than once for the same claim, because not only is the shipowner prejudiced by the numerous arrests but the cargo suffers through the numerous arrests, and it is unfair all round; so we think that the rule should be that only one arrest should be allowed for the same claim.

We have been told that perhaps a judge might fix a bail which would not be

sufficient. That is not convincing to us, because, if you want to arrest a ship and you decide to do it in a certain country, you of course have to accept the decision of any judge to whom you apply. Our attention was drawn to what was said by our friends the Netherlands Association and by our friend Mr. Miller. He said that the currency in which the bail was given might lose value or be devalued through no fault of the claimant; so we agreed that in those conditions there would be an exception; but the rule remains the rule, and we suggest that it should be put in the draft that the attention of the judge should be drawn to the point; but the rule remains the rule and the exception remains the exception. We cannot suggest anything more satisfactory than the words offered to us - "for good cause". We cannot go any further. We cannot make the judges go further; we must rely on the qualities of wisdom and experience which must ordinarily be his: so we heartily support the suggestion which is made.

M. W. Koelman (Antwerp). - La délégation belge est d'avis qu'elle ne peut pas se rallier au texte du paragraphe IV tel qu'il est rédigé, car il ne nous semble pas clair.

C'est pourquoi nous demandons le renvoi de ce texte à la Commission, non seulement au point de vue de sa rédaction, mais aussi au point de vue du fond.

(*Translation*)

Mr. President and gentlemen, the Belgian delegation is of the opinion that it is impossible to accept paragraph (IV) of article 3 as it stands, because it is not good enough. If a second arrest of the same ship is to be allowed, it seems that a sister-ship ought to be able to be arrested in its place.

[267]

We agree with the basis of the British proposal, of which we definitely accept the principle, but we are not in complete accord as far as the drafting is concerned, and therefore the Belgian delegation says that it agrees upon the principle on which the British amendment is based and will accept it, but on the condition that Mr. Miller will be asked to re-draft it, as the present wording is not clear enough, and it could be and might be misunderstood.

M. le Président. - Je ne puis pas prendre en considération ce que vient de dire M. Koelman. Vous dites, Monsieur Koelman, que vous n'êtes pas d'accord. Dès lors, il faudrait présenter une proposition de modification. Il faudrait savoir ce que vous voulez. Je désire une proposition concrète.

M. Koelman. - Je sais fort bien ce que je veux. Nous n'acceptons pas le paragraphe IV tel qu'il est présenté par la Commission internationale, mais nous acceptons le principe de la proposition de Mr. Miller.

La délégation belge se rallie donc à la proposition britannique, mais nous demandons que le texte soit revu, non seulement au point de vue de sa rédaction française, mais aussi au point de vue de sa compréhension. Je crois avoir le droit de ne pas trouver clair un texte proposé, car si le principe énoncé est très clair, je trouve, d'autre part, que la forme dans laquelle il est énoncé ne l'est pas.

Je n'ai donc pas d'autre proposition à formuler.

Mr. J. T. Asser (Amsterdam). - Mr. President and gentlemen, I do not think that it is necessary to say much more. I think that there is agreement between the British, French and Netherlands Delegations to the effect that a second arrest should not be

made, but that in exceptional cases a second arrest must be provided for. If I understood the President correctly, the idea is to refer the whole question to a drafting committee.

Might I add a few words on behalf of mortgage banks. You must not forget that practically all of the maritime claims we are talking about are claims that are paid or ought to be paid at once. In the case of mortgages there is a different situation. In the case of a mortgage you have a claim for a large amount of money which may run for 20 or 30 years, and it often happens that a debtor is in arrears with the payment of the interest. Then the vessel is seized. If the amount is paid the arrest is lifted. It would be an impossible state of affairs if, supposing the mortgagor did not pay, the vessel were not allowed to be arrested again. I should like to draw the special attention of the meeting to this aspect of the matter, with regard to the position of mortgage banks. I understand that you want to refer the question of drafting to the committee, so I will not say any more about it.

M.le Président. - Tout le monde semble donc être d'accord pour que le paragraphe IV proposé par la délégation britannique et appuyé par la délégation française soit renvoyé à un comité de rédaction? (*Assentiment*).

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

Article 3

. . . . . .

IV. - Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

. . . . . .

Article 3

. . . . . .

IV. - A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant; and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

. . . . . .

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

[60]

M. de Grandmaison (France) . . . . . .

Le projet de Naples permet donc aux créanciers de prendre des mesures de sécurité pour être payés s'ils obtiennent un titre; d'autre part, il donne aux armateurs et aux propriétaires d'une cargaison des garanties de pouvoir obtenir la main-levée de la saisie et d'empêcher des saisies multiples sur un même navire pour une même créance.

Ninth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[104]

Article 3

. . . . . .

(3) Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

. . . . . .

Article 3

. . . . . .

(3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant; and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the **[105]** ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

. . . . . .

[110]

M. Bagge (Suède) désire poser une question à la délégation néerlandaise. Si on supprime la première phrase, qu'est-ce qui empêchera une seconde saisie?

M. Asser (Pays Bas) répond que la seconde saisie ne sera possible que si la caution fournie en raison de la première saisie a été entièrement libérée ou s'il y a une raison valable pour pratiquer une seconde saisie, ce que le tribunal du lieu de la seconde saisie appréciera.

M. Bagge (Suède) objecte que c'est laisser au juge national la faculté de décider si une seconde saisie sera permise alors qu'il faut précisément empêcher qu'une même saisie soit faite par le même demandeur pour la même créance. Il ne faut pas qu'il puisse aller dans un autre pays pour obtenir malgré tout cette saisie.

M. Asser (Pays Bas) fait remarquer à M. Bagge que son observation concerne, non la première partie du paragraphe, mais bien la deuxième partie contre laquelle il n'avait jamais protesté.

M. Bagge (Suède) estime qu'il faut maintenir au commencement du paragraphe 3 le principe général pour établir que la deuxième partie ne vise que des cas qui doivent rester exceptionnels.

M. le Président Lilar procède au vote nominal.

Votent pour l'amendement néerlandais: Allemagne, Belgique, Brésil, France, Pays-Bas, Royaume-Uni.

Votent pour le maintien du texte: Danemark, Egypte, Espagne, Grèce, Italie, Suède, Thaïlande.

S'abstiennent: Autriche, Colombie, Finlande, Japon, Monaco, Norvège, Venezuela, Yougoslavie.

Etaient absents: Nicaragua, Portugal.

L'amendement est rejeté par huit voix contre six et huit abstentions.

L'ensemble de l'Article 3, tel qu'il se présente après le rejet des amendements, est ensuite adopté par quinze voix contre deux et cinq abstentions.

Tenth Plenary Session - 9 May 1952

[108]

M. Asser (Pays Bas) . . . . . .

Le deuxième amendement concerne le paragraphe 3. Ce paragraphe commence par dir qu'une deuxième saisie de navire par un même demandeur pour une même créance est formellement interdite. Il continue en énonçant les conditions dans lesquelles, exceptionnellement, une deuxième saisie est autorisée. La délégation néerlandaise est d'accord avec le sens du paragraphe, mais non avec sa rédaction, qui peut prêter à confusion. Aux Pays-Bas, le demandeur ne peut pratiquer une saisie qu'avec l'autorisation du président du tribunal de première instance. Si une requête demandant l'autorisation de pratiquer une deuxième saisie est introduite, ne risque-t-on pas de voir refuser cette saisie en raison de l'interdiction formelle énoncée au début du paragraphe, même si les conditions justifiant une deuxième saisie sont réunies?

Les lignes 5 et suivantes du paragraphe contiennent tout ce que l'on veut dire dans celui-ci. Les quatre premières lignes sont superfétatoires. Afin d'éviter des doutes qui pourraient surgir dans l'esprit de ceux qui doivent donner l'autorisation de saisir, la délégation néerlandaise propose de supprimer les quatre premières lignes et de

commencer le paragraphe par les mots: "si un navire est saisi...", en remaniant légèrement le reste de la phrase.

M. Miller (Royaume Uni) . . . . . .
Il partage le point de vue néerlandais en ce qui concerne le paragraphe 3 dont la rédaction devrait être améliorée.

[109]

Le second amendement, qui consiste à supprimer les quatre premières lignes du n° 3 de l'article 3 et à remplacer à la quatrième ligne les mots "une des dites juridictions" par "la juridiction d'un Etat contractant", est rejeté par 7 voix contre 6 et 7 abstentions.

M. Asser (Pays Bas) se réserve, à la suite du rejet du premier amendement, de réintroduire la question sous forme de réserve à insérer dans l'article 12.

M. Cleveringa (Pays Bas) croit qu'il y a eu une certaine confusion à propos du deuxième amendement, qui ne tend qu'à améliorer le texte de l'article 3 sans en modifier la portée, afin d'éviter toute confusion dans l'esprit de ceux qui devront appliquer les règles de cette convention. Il demande un vote nominal et répète brièvement ce qui a été dit par M. Asser.

M. de Grandmaison (France) constate que la délégation néerlandaise souhaite une clarification du texte du § 3. Il croit que ce n'est pas difficile: il suffit de faire apparaître que la première phrase contient la règle générale et que la suite du paragraphe mentionne l'exception et les conditions de celle-ci. Il propose de maintenir les quatre premières lignes et de dire: "cependant si un navire est saisi...", le mot "cependant" mettant en valeur qu'il s'agit d'une exception.

M. Asser (Pays Bas) craint que la suggestion de M. de Grandmaison soit insuffisante pour apaiser les inquiétudes néerlandaises. Comme toute l'assemblée est d'accord sur la portée à donner à l'article 3, paragraphe 3, et qu'il ne s'agit que d'une question de rédaction, il propose de nommer un petit comité de rédaction qui n'aurait besoin que de quelques minutes pour réexaminer la rédaction.

Sir Gonne St. Clair Pilcher (Royaume Uni) rappelle que le début du paragraphe 3 a été inclus à la demande du Royaume-Uni où un navire peut être arrêté deux fois sans qu'un juge doive intervenir et préciser si ce navire a été arrêté deux fois. Le but du début du paragraphe est de dire ce qui arriverait si le navire était saisi deux fois. Il demande, avant de décider le renvoi à un comité, de procéder à un deuxième vote sur cet amendement.

ARTICLE 3	ARTICLE 3
4° Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.	**4° When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims.**
L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.	**The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.**

CMI 1949 Amsterdam Conference
Report of the co-authors of the Questionnaire

Mr. J. T. Asser. . . . . . .

[534]

I have already taken up too much of your time, but I hope you will forgive me if I make a few last remarks on the questions (a) and (b) contained in the questionnaire at the end. Those questions deal with the distinction shown in certain municipal laws, like, for instance, the Netherlands' law, between the legal Owner and the Operator of a ship, and with the liability attaching to each of them. So far, this distinction and the consequences resulting therefrom have been recognized in two international instruments, namely in article 10 of the Convention on the Limitation of Liability and in article 13 of the Convention on Mortgages and Maritime Liens, but neither the Convention on Salvage, nor the Paris draft convention on Civil Jurisdiction in matters of Collision make the distinction or contain any provisions in respect thereof. I need not say that this omission might create complications. The same complications might arise in all other cases so far not governed by any international agreement, for instance, whenever there is a liability on the part of an operator non-owner of a ship in respect of claims arising out of torts other than collision, explosion and fire to houses and property on land.

Whenever this situation arises in the international field, the creditor who wishes to bring a suit might be at a loss as to whom he should sue, namely, the owner of the ship or the operator. Other similar difficulties arise whenever the creditor wishes to arrest

a ship. It was therefore felt that this problem should be studied in conjunction with the arrest of ships and we should feel happy if the Conference would state whether it wishes in principle an international understanding on this point also.

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

"V. - Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention; mais nul autre navire, appartenant au propriétaire, ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime".

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

[7]

La disposition assez originale contenue dans le cinquième alinéa de l'article 3 se justifie par le régime légal en vigueur dans certains pays et notamment aux Pays-Bas et en Norvège, et selon lequel les actions dérivant de créances maritimes doivent, dans certains cas, être intentées contre "l'armateur-gérant" ou "l'affréteur coque nue" en lieu et place du propriétaire, les deux premiers étant tenus l'un ou l'autre des créances maritimes à la place du dernier. Le cas est prévu au questionnaire qui a été discuté à la Conférence d'Amsterdam et dont le compte-rendu fait mention. Il résulte du compte-rendu des discussions de cette Conférence que ce point est sensé inclus dans les directives auxquelles la Commission internationale a dû se conformer en vertu de la résolution adoptée. Après mûre réflexion, la majorité des membres de la Commission Internationale a estimé qu'il importait uniquement de traiter la question sous l'angle de l'affrètement d'un navire - avec remise de la gestion nautique. En conséquence, le cinquième alinéa de l'article 3 dispose que lorsque l'affréteur, dans le cas d'un affrètement avec remise de la gestion nautique, répond seul et à l'exclusion du véritable propriétaire, d'une créance maritime afférente au navire affrété, le créancier peut saisir non seulement ce navire, mais tout autre appartenant au même affréteur. Le même alinéa prévoit - c'est l'évidence même - qu'aucun navire appartenant **[8]** au véritable propriétaire, ne pourra être saisi en vertu d'une telle créance maritime.

Comments on the Draft by National Associations

<u>France</u>

[29]

Le paragraphe V de l'article 3 traite du cas de l'affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique ("demise of the ship"); en ce cas, lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, le créancier peut saisir ce navire ou tout autre appartenant à l'affréteur, mais aucun autre navire appartenant à l'armateur propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

Ce texte apparaît comme sauvegardant de façon équitable les droits respectifs de toutes les parties. Il devra donc être maintenu.

C'est, bien entendu, devant le Juge compétent pour autoriser la saisie qu'il faudra justifier, le cas échéant, de l'affrètement avec remise de la gestion nautique.

Italy

[71]

4) -Le point sur lequel l'Association italienne croit bon d'attirer l'attention de la Conférence, c'est plutôt à propos du par. 5 de l'art. 3, où l'on consent que pour un "maritime claim" se rapportant à un navire affrété avec "demise", ce navire puisse devenir objet de saisie.

Si le principe que le délégué de la Grande-Bretagne avait soutenu primitivement avait prévalu, c'est-à-dire de faire coïncider les "maritime claims" avec les privilèges sur le navire, la question de la "demise" n'aurait pas même pu être soulevée dans cette convention, car toutes les créances privilégiées doivent donner droit à la saisie indépendamment de la personne du débiteur, faisant du navire la garantie réelle de la dette. Mais puisque cette coïncidence a été exclue car comprise dans l'art. 1er de la présente convention, des "claims" qui ne sont pas privilégies, la nécessité est née de préciser quels cas autres pouvaient se donner, dans lesquels le navire pouvait être saisi, pour des dettes qui n'étaient pas de son propriétaire.

Netherlands

[62]

Article 3 (V): La Commission propose d'ajouter à l'article 3 (V) le paragraphe suivant:

"La disposition qui précède s'applique à tous les cas où une personne, autre que le véritable propriétaire, est tenue d'une créance maritime".

Il est nécessaire de régler ces cas, étant donné que sous l'empire de la loi néerlandaise il arrive, notamment en cas d'abordage, de sauvetage ou d'assistance, que le responsable est "l'armateur" (celui qui engage le capitaine) et non le propriétaire régulièrement inscrit ou considéré comme tel par la loi; on peut imaginer d'ailleurs d'autres situations dans lesquelles le capitaine n'est pas le préposé du propriétaire légal ou inscrit.

[72]

Mais le texte du par. 5 de l'art. 3 ne répond pas, pour l'Association néerlandaise, aux exigences du sujet.

On doit premièrement observer que, d'après la formulation littérale de la disposition, il pourrait paraître que le droit de saisie pour des obligations personnelles de l'affréteur soit limité dans n'importe quels cas - à savoir soit pour les "claims" pourvus d'un privilège sur le navire, soit pour ceux qui ne le sont pas - à l'hypothèse où le débiteur-affréteur ait affrété le navire avec "demise".

Or, cette limitation ne serait nullement justifiée, et il est à croire qu'elle n'était pas dans l'intention des juristes qui ont rédigé la disposition en question, vu que, comme on vient de dire, toutes les créances privilégiées doivent donner droit à la saisie, sans égard à la personne du débiteur.

Dans le but d'éviter la possibilité d'une contradiction entre les deux conventions, il serait opportun de spécifier que la limitation dont il est fait mention dans la disposition en discussion s'applique seulement pour les claims qui ne sont pas pourvus de privilège en se référant, pour les autres, à la convention sur les privilèges.

En deuxième lieu notre Association est nettement de l'avis que les tiers créanciers doivent être à même de connaître avec certitude si l'affréteur a eu ou non la "demise";

cette circonstance ne dépend en effet que de l'existence de la clause relative dans le contrat; mais puisque dans presque toutes - ou toutes - les législations étrangères, ce contrat ne reçoit aucune forme de publicité, le tiers est pratiquement exclu de la possibilité de savoir s'il pourra ou non exercer son droit de saisie sur le navire; incertitude dangereuse, car la déclaration de nullité pourrait l'exposer automatiquement, d'après certaines législations, à de graves responsabilités, même s'il n'a pas commis de faute grave.

Ce qui contribue à rendre encore plus problématique et incertaine la position du créancier, c'est l'interprétation douteuse dont est parfois susceptible la clause par laquelle dans l'affrètement à temps la "demise" est donnée, ce qui fait que le créancier saisissant peut même aller au devant de cette autre préoccupation.

Un telle incertitude n'existe pas dans la législation italienne, car on a affirmé en ligne de principe la présomption que l'armateur est le propriétaire du navire, sauf si la tierce personne qui a assumé son exploitation, en vertu d'un titre, a fait la déclaration d'armateur dans les formes **[73]** publicitaires prévues, c'est-à-dire par la transcription dans le registre des navires et dans l'acte de nationalité.

Notre délégué, tant à Paris qu'à Anvers, avait bien fait remarquer la nécessité que l'on adoptât des formes publicitaires de quelque façon que ce fût, mais ses propositions se heurtèrent à la difficulté d'introduire une norme de ce genre dans une convention internationale, cela ayant été jugé plutôt matière de législation intérieure.

Pourtant, notre Association désire revenir maintenant devant la Conférence, pour exiger qu'au moins la **demise** apparaisse d'une façon certaine aux tiers créanciers. Fort souvent, des Compagnies de navigation affrètent des navires "with demise", pour les insérer dans des lignes qu'elles exploitent, et en ce cas-là, elles décorent le navire de leur enseignes (couleurs ou sigles sur les cheminées, pavillons ou autres signes extérieurs). Quand cela se fait, les tiers auront le droit de croire que le navire est exploité uniquement par celui dont les enseignes le distinguent; en dehors de ce cas ils auront toujours à craindre de ne pouvoir donner la preuve rigoureuse que le navire avait été affrété avec "demise" avec la conséquence de devoir payer les dommages intérêts dans le cas négatif.

Amendments to the Draft proposed by National Associations

Netherlands

V. -

Ajouter à la fin:

"La disposition qui précède s'applique à tous les cas où une personne autre que le véritable propriétaire, est tenue d'une créance maritime".

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 24 September 1951 P.M.

[255]

Mr. J.A.L.M. Loeff (Rotterdam). - Mr. President and gentlemen, I am speaking on paragraph 1, and the question I want to speak about now I have already touched upon when discussing another matter. There is a special provision in article 3, paragraph (V), concerning a charter by demise, and it provides that, if in the case of a charter by

demise the charterer is liable in respect of a maritime claim, then the ship itself is liable, and although the man who is the debtor in respect of that claim is not the owner of the ship, that ship may be arrested. Under the law of the Netherlands, the man who is responsible for any claim - at any rate any maritime claim and for other claims also - is not the legal owner as such; he is what we call the man who appoints the captain. Therefore under our law it is not sufficient to put into paragraph (V) of article 3 only the case of a charter by demise; we should put there "any other person than the legal owner", and that is the amendment which we propose in respect of paragraph (V).

[256]

The same applies to all cases where a person other than the legal owner is liable in respect of a maritime claim. Of course, there are many people who are not owners, and their position must be considered. Therefore the proposal in respect of paragraphs (I) and (V) of article 3 is to add to paragraph (V) the words "in respect of all cases where a person other than the legal owner is liable in respect of a maritime claim". I do not think that this proposal of ours can do any harm to anybody who is not a legal owner, and therefore no harm will be done by adopting it.

Plenary Session - 25 September 1951 A.M.

[269]

M. le Président. - Nous entamons la discussion du paragraphe V de l'article 3.
La parole est à M. Berlingieri.

M. G. Berlingieri (Gênes). - Je voudrais dire quelques mots sur le dernier paragraphe de cet article 3 qui dit:

"Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur en observant les dispositions de la présente convention; mais nul autre navire appartenant au propriétaire, ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime".

[270]

Il pourrait paraître que le but principal de cette disposition est de permettre qu'un navire soit saisi, non seulement pour des dettes du propriétaires du navire, mais même pour celles de l'affréteur, lorsqu'il y a eu "demise".

Mais je ne crois pas que ce soit le but principal de cette disposition, parce que c'est une conséquence directe de l'article 1er. Lorsqu'il y a créance maritime, on peut toujours saisir le navire qui a donné lieu à cette créance.

La portée principale de cette disposition est plutôt celle qui regarde le "sister-ship" et je me permets d'attirer votre attention sur la gravité des derniers mots de ce paragraphe. Le "demise" existe ou non selon qu'il existe une clause dans le contrat d'affrètement. Or, ce contrat d'affrètement n'est pas connu des tiers, excepté en Italie, et je ne crois pas qu'une disposition analogue existe dans n'importe quelle autre législation. Il se pose donc une question grave. Il y a un créancier d'un navire. Ce créancier ne peut pas saisir le navire qui a donné lieu à sa créance. Il attend qu'il arrive dans ce port un sister-ship du même propriétaire, mais lors de la saisie, le propriétaire dit: Ah non! La créance était une créance sur l'affréteur. Voici mon contrat d'affrètement; il y avait "demise". Qu'arrive-t-il alors? Spécialement suivant la

législation française, le seul fait qu'une saisie est révoquée parce qu'elle est injustifiée donne lieu tout de suite à des dommages et intérêts.

Dès lors, sera-t-il possible d'admettre la bonne foi du créancier? Voilà pourquoi la délégation italienne avait proposé une solution tendant à donner satisfaction aux exigences de toutes les autres délégations et qui consistait à pouvoir opposer le "demise" aux tiers. Le tiers doit avoir connaissance du "demise", de façon à empêcher au moins que, de mauvaise foi, lorsque je fais une saisie d'un sister-ship, le propriétaire saisi puisse montrer un contrat établissant que ce sister-ship était affrété en demise au moment où la créance est née.

Je me demande s'il ne serait pas possible d'établir au moins une présomption légale de bonne foi en faveur d'un créancier qui était dans l'ignorance que la créance était née au moment où il y a eu contrat de "demise". C'est au propriétaire de démontrer qu'il y avait eu "demise", et la bonne foi du créancier étant établie, il ne serait pas obligé de payer des dommages et intérêts.

[271]

(*Translation*)

I should like to call your attention to the fact that the text of clause (V) of article 3 contains something which may be considered rather dangerous. The possibility of the arrest of a vessel following a maritime claim is already provided for in article 1, but here the important point is the possibility of arresting a sister-ship in respect of a maritime claim when there is a case of a charter by demise. In almost all countries but Italy there is no legislation which recognises such a charter in the case of a demise, and therefore it may be that in a country whose legislation does not include a demise a claimant cannot order the arrest of a ship, because the charterer can show that there was a demise in the contract, and therefore the ship is not liable to be arrested. In France, for instance, in such a case the order of arrest would be void. Therefore the Italian delegation proposes that the amendment be adopted that requires an owner who charters his vessel with a demise to be compelled to give publicity to the demise in order that a claimant should be informed in due time that the demise exists and can act accordingly.

M. Vladislav Brajkovic (Zagreb). - Comme je le disais hier, il s'agit de connaître le principe sur lequel est basée la créance maritime, mais je ne veux pas insister sur le problème lui-même qui est connu de tout le monde.

Si on supprimait le mot "sister-ship", le problème soulevé par le distingué professeur M. Berlingieri serait résolu.

A mon avis, la question de "demise" place les parties dans une situation précaire qui n'est pas normale, excepté dans la législation italienne. La question du "demise" n'a pas encore été prévue par le législateur yougoslave.

Nous sommes donc d'avis de nous joindre à la proposition de M. Berlingieri et si la Conférence adoptait cette motion, je crois pouvoir prendre l'engagement que mon gouvernement ratifierait la convention si l'on se basait sur le principe de la créance contre le navire lui-même.

(*Translation*)

Mr. President and gentlemen, I should like again to call your attention to the matter about which I spoke yesterday morning with regard to this important proposal of our very honourable colleague Mr. Berlingieri. It is of the utmost importance to establish what is the principle upon which each maritime claim must be based. I completely

agree with my distinguished colleague that the problem of the demise is a precarious one and not be met with normally, and is considered only by the Italian delegation in their report; but I not only completely agree with the proposal put forward by Mr. Berlingieri but I also think that it may be useful to delete from paragraph (I) of article 3 **[272]** the words "or any other ship in the same ownership". That will render the situation quite clear, because it would not give rise to the problem of the sister-ship, which causes so many doubts in this article of the convention. I should also like to add that it would be much easier for my Government to sign the convention when the principle upon which any maritime claim must be based is elucidated and re-drafted in the text of the convention.

Mr. Cyril Miller (London). - Mr. President, ladies and gentlemen, we have listened with, I hope, great attention and interest to the proposal put forward by Mr. Berlingieri with regard to vessels which are chartered by demise. We fully appreciate the point of the proposition but we do not see how it could be put into practical effect. If a vessel is, say, in collision with another vessel and the former is in fact chartered by demise, I apprehend that the existing law of any country in the world is that the other ships in the same ownership cannot be arrested, because the owner himself has parted with the possession and control of his ship and left in the hands of another party. Mr. Berlingieri suggests that, if such an owner is to escape liability with regard to the rest of his fleet, he should make public the fact that one of his vessels has been chartered by demise. What we fail to see is how that is to be done. I do not suppose that it would be suggested that he should advertise in the commercial and maritime local papers that he has 60 ships, say, on demise charter. If the suggestion be that some entry could be made in the register, our answer is that no one in any country ever looks at the register, except when they buy or sell a ship, so that an entry of the fact that a vessel was chartered by demise in the register would certainly not achieve the desired effect of making the fact public. We therefore feel and suggest to the conference that it would be wholly impracticable to put the Italian amendment into the convention.

M. G. Berlingieri (Gênes). - J'ai moi-même déclaré que je me rendais parfaitement compte de la difficulté de cette publicité spéciale. Mais je propose que lorsque, pour une créance maritime, je saisis un "sister-ship", on me donne acte de ma bonne foi. Il ne s'agit donc pas ici de publicité spéciale.

(*Translation*)

I am sorry that my proposal has not been properly understood. At the end of my speech I said that I was fully aware of the difficulties in making public the fact of the demise, but I also insisted upon the necessity of recognising the *bona fides* of the claimant. When that cannot be doubted it is necessary **[273]** that at least in such a case as that under consideration the good faith of the claimant be recognised and he be given the chance to establish a claim on a sister-ship when the owner-ship of the ship is well known. As I told you before, I fully agree that the thing itself is very difficult, and I only insist on the necessity, at least in such a case as this, to recognise the good faith of the claimant and give him some chance of being properly protected.

M. le Président. - Je propose de renvoyer la rédaction de l'article au Comité de rédaction. (*Assentiment*).

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[89]

Article 3

. . . . . .

V. - Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention; mais nul autre navire appartenant au propriétaire, ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

[90]

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 3

. . . . . .

V. - When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims; and the provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

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

[58]

M. Alten (Norvège) déclare que le Gouvernement norvégien est le seul qui ait fourni un rapport précisant exactement sa position vis-à-vis des projets de Conventions qui sont soumis à la Conférence. Il estime ce fait regrettable, car le Comité Maritime International est un organisme privé et les membres de ce Comité ne peuvent engager leurs Gouvernements respectifs. La Délégation norvégienne est donc dans l'ignorance de la position prise par les autres Gouvernements sur les propositions soumises à l'assemblée. Les observations norvégiennes sont formulées dans les documents n. 37 et 38; le délégué norvégien se contentera donc de souligner les points que son Gouvernement estime particulièrement importants. Celui-ci accepte le principe des articles 1 et 3 de la Convention. Le droit de saisie doit être limité aux créances maritimes énumérées par l'article 1er, mais il faut distinguer entre les créances personnelles sur le propriétaire d'un navire ou contre un armateur et les droits sur un navire, tels:

1° les hypothèques et les privilèges;

2° le droit de propriété, le droit à la possession et à l'exploitation d'un navire comme armateur.

Cette distinction a une importance essentielle pour l'interprétation à donner à l'article 3 de la Convention. Si la créance maritime alléguée par le demandeur est une

créance personnelle contre le propriétaire du navire ou contre un armateur non-propriétaire ou contre un affréteur, la saisie pourra être effectuée sur tout navire appartenant au débiteur, mais il devra en avoir la propriété et pas seulement la disposition. Si, au contraire, la créance alléguée est un droit sur un navire, la saisie pourra être effectuée sur ce navire, même si postérieurement à la naissance de ce droit le navire a été transféré à un nouveau propriétaire.

L'article 3 devrait donc être modifié, selon le Gouvernement norvégien, conformément au texte proposé dans les observations qu'il a formulées avant la Conférence.

Fifth Plenary Session - 6 May 1952

[68]

M. Alten (Norvège) désire faire quelques remarques d'ordre général sur l'article 1er, sans entrer dans les détails. Il ne comprend pas comment, dans la Convention, il serait possible de ne pas distinguer les créances personnelles et les créances sur le navire. Dans la plupart des cas énumérés à l'article 1er, il s'agit d'une créance personnelle contre le propriétaire, l'armateur ou l'affréteur, dont le paiement est souvent assuré par un privilège, un gage ou une hypothèque. En vue d'obtenir le paiement de la somme qui lui est due, le demandeur aura le choix de faire saisir l'un ou l'autre navire de son débiteur; s'il possède un droit sur le navire, il pourra demander la saisie de ce navire pour obtenir la réalisation de son droit. La distinction entre ces deux sortes de créances est donc essentielle. M. Miller a dit qu'au Royaume-Uni il n'est pas possible de saisir un navire dont le propriétaire légitime n'est pas personnellement tenu pour la créance. Il y a cependant le cas des navires exploités par un armateur non propriétaire, le cas du créancier qui a été investi de la possession du navire par décision du juge, en raison de la défaillance de son débiteur, ou le cas de faillite du propriétaire du navire. Dans tous ces cas, l'armateur peut faire des contrats et ses engagements peuvent être garantis par des droits réels, bien que le propriétaire du navire ne soit pas personnellement tenu au paiement des sommes dues par l'armateur, en vertu de ses engagements. Il faudrait préciser la portée du terme "saisie", qui semble plus étendue que le mot "arrest". En droit allemand, le terme "arrest" ne s'applique qu'aux saisies conservatoires effectuées pour assurer l'exécution d'une créance personnelle, tandis que, dans les autres cas, on emploie l'expression "mesure provisoire". C'est ainsi qu'est considérée comme mesure provisoire la mesure prévue à l'article 5 du projet actuel en ce qui concerne les créances maritimes mentionnées à l'article premier, d) et e).

La Délégation norvégienne accepte donc le projet et même les amendements britanniques. Elle tient toutefois à faire observer que l'ordre des énumérations des créances est en parfait désordre.

[72]

M. Alten (Norvège) ne désire pas répéter ce qu'il a dit au sujet de la distinction entre les créances maritimes personnelles et les créances maritimes constituant un droit sur les navires. Il attire l'attention de l'assemblée sur la proposition norvégienne relative à une nouvelle rédaction de l'article 3. Le nouveau texte, simple et clair, n'exige pas d'explication.

M. Berlingieri (Italie) déclare que la Délégation italienne ne s'oppose pas au point de vue norvégien, mais elle estime que cette distinction entre les créances sur les navires et les créances contre l'armateur devrait être précisée d'une manière très nette,

car il est extrêmement grave de ranger un droit dans une catégorie plutôt que dans une autre. A son avis, cette distinction doit être une distinction entre créances privilégiées et créances non privilégiées. Les créances privilégiées sont vraiment des créances sur les navires, et les créances non privilégiées sont des créance personnelles contre l'armateur. Il rappelle son avis sur la nécessité d'établir un rapprochement entre cette Convention et la Convention sur les Privilèges et Hypothèques maritimes et, si on ne le fait pas, de préciser en tous cas quelles sont les deux catégories de droits. Il rappelle que la proposition norvégienne consiste essentiellement dans le droit de saisir un navire, lorsqu'il s'agit d'une créance sur le navire, même après que la propriété en ait été transférée à un tiers, alors que ce droit n'existerait pas s'il s'agit d'une créance personnelle.

[73]

M. Alten (Norvège) désire répondre à M. Berlingieri qu'il ne suffit pas de distinguer entre les créances privilégiées et les créances personnelles, car, même dans le cas d'hypothèques ou de mortgage, il y a d'une part un droit sur le navire, et d'autre part une créance personnelle. Par créance privilégiée, on doit seulement entendre les privilèges munis d'un droit de suite. Que l'on considère, en droit français, les privilèges spéciaux comme un droit réel ou non, ils constituent, en tous cas, un droit sur le navire.

Ninth Plenary Session - 9 May 1995
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[104]

Article 3

. . . . . .

(4) Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 3

. . . . . .

(4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claim; and the provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

[106]

M. le Président Lilar annonce que le bureau est saisi d'une proposition d'amendement à l'article 3 émanant de la délégation norvégienne. Le texte en a été distribué.

M. Alten (Norvège) signale que le texte de cet amendement doit être légèrement corrigé. Dans le 1er alinéa, il est fait allusion aux lettres d) et e). Celles-ci sont devenues o) et p) dans l'avant-projet actuel. D'autre part, dans le texte anglais, il faut supprimer le mot "for" à la première ligne du même paragraphe.

M. Alten ne veut point répéter ce qu'il a dit au cours d'une séance antérieure au sujet de la distinction entre créances contre les personnes et droits sur des navires. Il se borne à déclarer que la délégation norvégienne maintient le point de vue de son gouvernement, exprimé dans les documents n. 37 et 38, mais a rédigé une nouvelle formule moins abstraite et plus facilement susceptible d'obtenir l'adhésion d'un certain nombre de délégations.

M. Asser (Pays Bas) regrette de devoir déclarer l'amendement norvégien inacceptable et cela pour deux raisons. En premier lieu, la délégation néerlandaise ne voit pas comment les dispositions proposées par la délégation norvégienne pourront être insérés dans l'article 3, vu l'économie de cet article. D'autre part, la délégation norvégienne veut rattacher la possibilité de saisir un navire à deux faits: le premier est que le propriétaire soit personnellement responsable de la créance. La seconde condition est que la créance soit assurée par une hypothèque, mortgage ou privilège sur le navire, opposable au propriétaire. Abstraction faite de la question de savoir ce que signifient les mots "opposable au propriétaire", il semble que l'assemblée soit engagée, par cet amendement, dans une voie complètement erronée. La question de savoir si une créance peut donner lieu au droit de saisir des navires appartenant à un propriétaire ou à un tiers a déjà été réglée. M. Asser rappelle aux délégués les explications données à ce sujet par M. de Grandmaison, président de la commission de rédaction. Celui-ci a expliqué clairement que le cas visé par l'amendement norvégien est réglé par l'article 10 du projet et que cet article est suffisant pour apaiser les craintes norvégiennes à ce sujet.

M. Brajkovic (Yougoslavie) explique que les principes en cette matière sont différents dans l'entreprise nationale yougoslave. En vertu des dispositions proposées par la commission dans l'article 3, paragraphes 1 et 2, il lui semble qu'on pourrait, pour une créance quelconque, saisir tout le patrimoine national, car il existe, en Yougoslavie, l'entreprise nationale, derrière laquelle il y a la personnalité du patrimoine national. Il n'existe pas, en Yougoslavie, d'entreprise soi-disant d'Etat; tous les navires représentent le patrimoine national. M. Brajkovic propose donc d'ajouter à l'article 1er que, dans le cas où le navire fait partie du patrimoine national d'un Etat, il est entendu que la personnalité du propriétaire est représentée par le navire. Il n'y aurait, dans ce cas, aucun obstacle à la ratification par la Yougoslavie de la convention.

Quant au fond, M. Brajkovic appuie l'amendement norvégien.

M. Alten (Norvège) regrette l'attitude de la délégation néerlandaise, car le projet de la Commission, article 3, paragraphes 1 et 4, est inacceptable pour la Norvège.

Tenth Plenary Session - 9 May 1952

[107]

M. de Grandmaison (France) voudrait d'abord répondre à une question posée le matin par M. Brajkovic, qui paraissait fort préoccupé par la question de la saisie de

sister-ships, parce qu'en Yougoslavie la flotte marchande fait partie du patrimoine national. Un contact personnel avec M. Brajkovic a permis de s'apercevoir qu'il y avait un simple malentendu. M. Brajkovic croyait que le texte actuel permettait de saisir à la fois, le même jour, la totalité de la flotte de l'Etat yougoslave. Telles ne sont pas les vues de l'article 3. Il prévoit la saisie conservatoire du navire coupable et, si ce navire n'est pas saisi, la possibilité de saisir un sister-ship. L'article 3 prévoit l'impossibilité de procéder à des saisies multiples et répétées, si la caution donnée en vertu de la première saisie n'a pas été préalablement libérée ou si l'on a démontré au juge qu'il y avait des raisons valables pour arrêter le second navire. L'Etat propriétaire d'un navire marchand est ainsi sur pied d'égalité avec les armements privés. Lorsqu'un Etat fait du commerce, il est juste qu'il en prenne les obligations, droits et responsabilités. Au surplus, il ne semble pas que nous devions beaucoup nous préoccuper de la saisie conservatoire, en ce qui concerne les Etats souverains qui font le commerce de l'armement, car on peut difficilement imaginer que ces Etats ne paient pas une dette et courent le risque de voir leurs navires arrêtés. M. Brajkovic sera sans doute complètement éclairé et comprendra que le texte est tout à fait acceptable pour son pays.

M. de Grandmaison voudrait ensuite répondre à M. Alten au sujet de son amendement. La question de l'article 3 a été longuement discutée devant la Commission de rédaction et il faut rendre hommage au travail fourni par cette Commission, et tout spécialement par MM. Miller et Asser. Après sept heures de discussion, on doit arriver à peu près à un accord. Le texte établi paraît raisonnable et honnête. Or, l'amendement de M. Alten est capable de ruiner toute l'économie du projet sur la saisie conservatoire. La question de savoir pour quelle créance maritime on peut saisir conservatoirement est réglée de manière précise par l'article 1er. Il n'est pas possible de revenir en arrière et de dire que, sauf exception pour les lettres o) et p), pour les autres créances maritimes on ne pourra effectuer de saisie que si le propriétaire est personnellement responsable de la créance ou si elle est assurée par une hypothèque, mortgage ou privilège sur le navire. Ceci paraît inacceptable, car il y a des cas où, sans responsabilité personnelle du propriétaire ou de l'armateur, le navire pourra être saisi, puisqu'il peut l'être quand il est affrété avec remise de la gestion nautique. Il faut aussi écarter toute notion de privilège et de droit de suite. Le privilège est un droit de préférence et concerne la question de priorité dans le paiement. C'est totalement étranger à la question de l'existence d'une créance maritime qui donne droit à pratiquer une mesure essentiellement conservatoire: la saisie conservatoire. De même, il ne peut être question de traiter ici du droit de suite. Il existe un droit extrêmement limité en ce qui concerne les créances privilégiées et c'est la convention sur les privilèges et hypothèques qui en traite. On ne peut revenir sur cette question et créer ou paraître créer ici un droit de suite quelconque.

[108]

Le texte actuel paraît raisonnable; il montre comment le navire coupable peut être saisi et comment le sister-ship peut être saisi. Ce droit de saisir un sister-ship est refusé aux créances prévues sous les alinéas o), p) et q) de l'article 1er.

M. de Grandmaison termine en faisant appel à l'esprit de conciliation des membres de l'assemblée pour voter tel quel le texte de l'article 3.

M. le Président Lilar donne lecture de l'amendement norvégien remanié d'après les observations de M. Alten. Les deux alinéas remplaceraient le paragraphe 1er de l'article 3, et le paragraphe 4 serait supprimé. L'assemblée rejette l'amendement par 9 voix contre 4 et 7 abstentions.

M. le Président Lilar soumet ensuite à l'assemblée l'amendement italien dont le texte est contenu dans le document n. 63.

M. Berlingieri (Italie) expose que la disposition du paragraphe 5, devenu paragraphe 4 dans le projet actuel, vise le cas d'une créance maritime née à l'occasion de l'exploitation d'un navire par un affréteur auquel le contrat d'affrètement avait remis la gestion nautique. Dans ce cas, la dette est considérée comme une dette de l'affréteur, sous réserve de la garantie offerte par le navire lui-même, s'il s'agit d'une créance privilégiée.

Or, le fait que le navire ne soit pas exploité par le propriétaire, mais par un tiers auquel le propriétaire a remis la gestion nautique, trouve son origine dans la convention privée passée entre eux. Souvent, et spécialement lorsque le navire est affrété par une compagnie de navigation qui l'utilise sur une de ses lignes, l'affréteur donne connaissance aux tiers du fait qu'il est devenu armateur du navire soit en arborant son pavillon particulier, soit en donnant instruction au capitaine de n'employer que des formules de connaissement qui sont propres à la compagnie. Dans ce cas, les tiers savent que le navire a été affrété, et que le propriétaire n'a plus rien à voir avec son exploitation. On comprend aisément que celui qui allègue une créance résultant, par exemple, d'une avarie ou perte de cargaison, ait le droit de saisir le navire sur lequel ces marchandises avaient été embarquées ou même un autre navire **[109]** appartenant au même affréteur. Mais il lui est défendu de saisir un sister-ship du propriétaire du navire qui a donné lieu à la créance, car il sait très bien que ce propriétaire n'est pas son débiteur.

Mais si cette remise de la gestion nautique n'est pas connue des tiers, il sont en droit de croire que le navire est exploité par le propriétaire. Les connaissements signés par le capitaine ne disent rien à ce sujet et la personne de l'affréteur reste inconnue. Dans ce cas, les créanciers, tel, par exemple, le réceptionnaire, qui constate une avarie ou une perte partielle des marchandises débarquées, qui n'a pas réussi à saisir le navire en cause, devrait être autorisé à saisir un autre navire du même propriétaire, car il n'osera pas saisir un autre navire de l'affréteur, vu le risque qu'il courrait de ne pas pouvoir prouver que le navire qui a donné lieu à ces créances a été affrété avec remise de la gestion nautique.

M. de Grandmaison, président de la Commission, appuyé par la majorité des membres de celle-ci, n'a pas tenu compte de ces observations. Il a fait valoir que le capitaine du navire saisi pourra toujours se rendre auprès de l'autorité qui a autorisé la saisie pour exhiber le contrat d'affrètement avec remise de la gestion nautique et obtenir ainsi l'annulation de la saisie. Cet exemple est étranger à la réalité pratique. En premier lieu, le capitaine du navire saisi ne pourra exhiber ce contrat, puisqu'il n'est pas capitaine du navire faisant l'objet de ce contrat, mais capitaine d'un autre navire. En outre, il pourra s'écouler de longs mois avant que la décision définitive soit rendue. Si la saisie est annulée parce qu'il établi que le navire en cause avait été affrété avec remise de la gestion nautique, le créancier saisissant pourrait être obligé de payer des dommages-intérêts sur la seule foi d'un contrat privé entre tiers dont il ne pouvait connaître l'existence et qui pourrait être le résultat d'une collusion entre le propriétaire et une tierce personne.

M. le Président Lilar met au vote la première partie de l'amendement italien; celle-ci est écartée par 8 voix contre 2 et 9 abstentions. La deuxième partie est considérée comme retirée.

ARTICLE 4

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

ARTICLE 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

CMI 1904 Amsterdam Conference
Session of 15 September 1904

Civil Jurisdiction in Collision Cases
Draft Convention submitted to the Conference

[363]

Article 6

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

a) Cette saisie ne pourra être faite qu'avec la permission de l'autorité compétente, désignée par les lois nationales.

. . . . . .

(Adopté sans remarques).
(Carried without remarks)

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.

a) Such seizure can only be made with the permission of the competent authority designated by the national laws.

. . . . . .

CMI 1937 Paris Conference
Final draft submitted to the Conference

[341]

Art. 2. - La saisie ne pourra être effectuée qu'avec l'autorisation de justice.

Le saisissant pourra être obligé de fournir telle garantie qui sera jugée convenable pour répondre du préjudice causé aux intéressés en cas de saisie injustifiée.

Art. 2. - Arrest can only be effected under an authority of the Court.

The arresting creditor may be required to furnish such guarantee as may seem proper to make good the damage caused to the parties concerned in case the arrest should prove to be unlawful.

M. Skovgaard-Petersen. - On n'imagine pas de saisie qui pourrait être effectuée sans entremise d'une autorité judiciaire.

M. le Président. - Ce serait une saisie avec une autorisation administrative. Vous avez raison, c'est avec autorité de justice; mais mieux vaut l'affirmer.

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

Article 4.

"Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée".

Report of the CMI International Committee to the 1951 Naples Conference

[8]

Cet article reproduit la règle généralement admise que la saisie d'un navire ne peut être pratiquée que moyennant l'autorisation d'un tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Comments on the Draft by National Associations

France

[29]

Cet article indique qu'aucune saisie conservatoire ne peut avoir lieu sans l'autorisation du juge ou de l'autorité judiciaire compétente du lieu de la saisie.

[30]

Certains ont suggéré que le texte de la Convention fasse obligation au juge de n'accorder cette autorisation qu'au cas où la demande lui apparaîtrait sérieuse et bien fondée.

Pour diverses raisons, l'Association française estime qu'il n'est pas possible de limiter le droit d'appréciation du juge.

D'une part, il apparaît difficile de recommander au juge une prudence et une sagesse qui tout naturellement sont ses qualités habituelles.

D'autre part, il est impossible de demander à ce juge de préjuger du fond, ni même de subordonner son autorisation à des présomptions sérieuses du bien fondé de la créance alléguée, en matière d'abordage, par exemple.

Au lendemain d'un abordage, et alors qu'il est encore impossible de savoir qui sera déclaré responsable de l'abordage, il est raisonnable d'autoriser une saisie conservatoire afin d'assurer au demandeur les garanties de sa réclamation.

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 24 September 1951

[259]

M. Galvão Teles (Lisbonne). - J'ai présenté ce matin une proposition d'amendement à l'article 4.

Il résulte de ce qui a été dit au cours de cette séance que l'esprit de la convention est de donner un pouvoir discrétionnaire au juge, mais cela ne résulte pas clairement du texte proposé. Il énonce simplement qu'il faut l'autorisation du tribunal, mais cette autorisation est-elle obligatoire ou facultative?

Il a été suggéré d'indiquer des conditions précises. Il a été dit aussi que le tribunal doit automatiquement conférer la saisie demandée.

Un système préférable serait de laisser un pouvoir plus large au tribunal et d'établir comme règle que le tribunal doit rechercher le juste équilibre entre les intérêts du créancier et ceux du débiteur.

(*Translation*)

Mr. President and gentlemen, I should like to remind you that I have submitted an amendment to article 4. From what has been said here as well as at the meeting of the sub-committee, it seems that the convention must give a discretionary power to the judge; but it seems to me that the text as it stands now does not sufficiently underline this condition and does not make it clear whether the authority of the judge is to be considered binding or discretionary. Therefore it could happen that a bad claim might prejudice the claimant; and we should not know how to act in such a case. Therefore I suggest that it is better to adopt the amendment which I submitted to you, which puts the matter clearly and gives a better description of the authority conferred upon the court.

M. le Président. - La proposition de la délégation portugaise à l'article 4 est libellée comme suit:

"Le Tribunal ou l'autorité compétente doit chercher à établir un juste équilibre entre les intérêts du créancier et ceux du débiteur".

Je mets cette proposition aux voix.

La proposition, mise aux voix, n'est pas adoptée.

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[90]

Article 4.

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Article 4.

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Diplomatic Conference - May 1952
Tenth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[110]

Article 4.

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Article 4.

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Personne ne demandant la parole sur ces articles (articles 4 et 5) ils sont mis aux voix et adoptés à l'unanimité.

ARTICLE 5	ARTICLE 5
Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article premier ci-dessus, sous les lettres o) et p); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie. **Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.** **La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.**	**The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, 1°, o) and p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.** **In default of agreement between the Parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.** **The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.**

CMI 1904 Amsterdam Conference
Session of 15 September 1904

Civil Jurisdiction in Collision Cases
Draft Convention submitted to the Conference

[363]

Article 6

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

c) Le propriétaire du navire saisi pourra demander la mainlevée de la saisie contre caution suffisante.

d) Les formalités à remplir pour la validité de la saisie sont régies par les lois nationales.

c) The owner of a ship seized may demand the withdrawal of the arrest upon sufficient bail being given.

d) The formalities to be complied with to insure the validity of the seizure are regulated by the national law.

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

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

[188]

Article 3

Le juge devra ordonner la mainlevée de la saisie:

1°) Si, postérieurement à la saisie, les intéressés sur le navire lui fournissent la preuve que cette saisie était injustifiée;

2°) Si garantie suffisante est donnée par le **[189]** propriétaire du navire, ou pour son compte.

Toutefois, l'engagement personnel du propriétaire ne saurait, à défaut d'accord du saisissant, être considéré par le juge comme une garantie suffisante pour autoriser la main-levée.

[190]

Article 4

Projet définitif

Le fait par le propriétaire de demander mainlevée de la saisie moyennant garantie ne pourra être interprété comme une reconnaissance de sa responsabilité ou comme une renonciation à son droit au bénéfice de la limitation légale de responsabilité.

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

[80]

Article 3

Le juge devra ordonner la mainlevée de la saisie si une garantie suffisante est donnée par le propriétaire du navire ou pour son compte.

Article 4

Le fait par le propriétaire de demander mainlevée de la saisie moyennant garantie ne pourra être interprété comme une reconnaissance de sa responsabilité ou comme une renonciation à son droit au bénéfice de la limitation légale de responsabilité.

Session of 20 May 1937

[326]

Art. 3. - Le juge devra ordonner la main-levée de la saisie si une garantie suffisante est donnée par le propriétaire du navire ou pour son compte.

Art. 3 - The Judge shall order the release of the arrest when adequate guarantee is supplied by the Shipowner or on his behalf.

M. J. T. Asser. - En droit néerlandais, c'est l'armateur et non le propriétaire qui est tenu responsable des dommages pour abordage. Dès lors, par rapport à l'article 1 alinéa 2, je me permets de suggérer l'insertion d'une clause prévoyant ce cas.

M. le Président. - On pourrait supprimer les mots "par le propriétaire de navire" à la fin de l'article 3. Propriétaire s'entend du reste dans le sens que vous indiquez. Il sera dit dans le procès-verbal qu'il est entendu que l'on vise tous les cas où il y a une responsabilité. (*Assentiment*).

Art. 4. - Le fait par le propriétaire de demander mainlevée de la saisie moyennant garantie ne pourra être interprété comme une reconnaissance de sa **[327]** responsabilité ou comme une renonciation à son droit au bénéfice de la limitation légale de responsabilité.

Art. 4. - The fact that the Shipowner requests release of the arrest against guarantee shall not be construed as an acknowledgment of his liability or as a renunciation to his right of availing himself of the legal limitation of liability.

M. le Président. - Cela va de soi; mais il n'est pas inutile de le dire parce qu'il y a eu controverse et selon un vieil adage "les choses qui vont sans dire vont encore mieux en les disant".

M. Léopold Dor. - Cet article a été inséré à la demande expresse de délégations étrangères qui avaient fait la remarque que vous venez de faire.

M. Civiletti. - Vous devez supprimer aussi le mot "propriétaire" au début de l'article 4. (*Assentiment*).

Final Draft submitted to the Conference

[342]

Ici on supprime les mots "par le propriétaire du navire ou pour son compte". (*Assentiment*).

Art. 4. - Le fait de demander mainlevée de la saisie moyennant garantie ne pourra être interprété comme une reconnaissance de responsabilité ou comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de responsabilité.

Art. 4. - The fact that release of the arrest against guarantee is requested, shall not be construed as an acknowledgment of his liability or a renunciation to the benefit of the legal limitation of liability.

M. Edvin Alten. - Je crois que cet article pourrait disparaître, car il va de soi que la

caution ne peut jamais être interprétée comme une renonciation à la limitation légale de responsabilité.

M. le Président. - Pour vous, mais d'autres pourraient l'interpréter ainsi. Nous nous défendons contre cette interprétation.

M. Francis Sauvage. - Cela avait été demandé expressément par une délégation. (*Adopté*).

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

Article 5.

"Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies.

Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie, moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de la responsabilité du propriétaire du navire, de celle de l'affréteur avec remise de la gestion nautique du navire, ni du navire lui-même, ni enfin, comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire".

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

[8]

Le premier alinéa ordonne au tribunal du "forum arresti" de lever la saisie en échange d'une caution ou de toute autre garantie, jugée suffisante par ce tribunal, à défaut par les parties de s'accorder sur ce point. Le délégué italien de la Commission internationale a laissé entendre que la loi italienne connaît deux types de saisie-conservatoire de navires: la "saisie-conservatoire" et la "saisie judiciaire", la dernière s'appliquant à diverses espèces précises de réclamations, telles que celles nées de contestations relatives au titre ou au droit de propriété de navires. Eu égard aux objections formulées par le délégué italien quant au caractère impératif du premier alinéa de l'article 5, on peut se demander s'il ne convient pas d'insérer une réserve spéciale dans la Convention permettant aux Etats Contractants de rendre la disposition du premier alinéa facultative, relativement à certaines espèces de créances.

A propos du premier alinéa de l'article 5, le délégué danois, Monsieur le Juge Boeg, a défendu le point de vue que la Convention devrait imposer à tout demandeur désireux de pratiquer une saisie, l'obligation de fournir une garantie suffisante pour couvrir les dommages du propriétaire du navire saisi en cas de saisie injustifiée. La proposition a été rejetée par la majorité des membres de la Commission, qui ont exprimé la crainte que le système envisagé pût jouer au détriment de certains demandeurs et devenir ainsi inacceptable par la législation d'un certain nombre de pays. La Commission Internationale a décidé de maintenir la rédaction du premier alinéa de l'article 5, mais de soumettre la proposition de Monsieur le Juge Boeg à la Conférence de Naples.

Le second alinéa de l'article 5 ne nécessite aucun commentaire.

Comments on the Draft by National Associations

France

[30]

On a discuté du point de savoir si le Juge **devait** ou **pouvait** donner mainlevée de la saisie contre fourniture de la caution ou de la garantie qu'il fixe dans ce but.

Finalement, la Commission a adopté le mot: "doit", et en anglais "shall".

Cette décision se justifie à raison des conséquences graves que présenterait le refus du Juge de libérer le navire saisi contre une sécurité adéquate.

L'Association française estime donc que les termes retenus par la Commission doivent être maintenus.

Italy

[67]

2) -Au sein de la Commission internationale, notre délégué exprima de formelles réserves pour ce qui a trait à un autre point du projet, et ce point est partie intégrante de son art. 1er, qui, suivant le système maintenant habituel dans la compilation de ces conventions internationales, contient la définition des termes employés dans le texte de la Convention.

"Maritime claim", dit l'art. 1er, par. 1er, signifie un "claim" qui naît d'une ou de plusieurs des causes qui sont énumérées successivement. Suit l'énumération de ces causes, au nombre de seize (a-p); seulement, tandis que certainement treize, ou peut-être quatorze de ces causes consistent en vraies et propres prétentions créancières, certainement deux, et précisément celles qui sont marquées par les lettres d) et e), et peut-être parfois aussi celle de la lettre g), ne peuvent pas être qualifiées comme raisons créancières, mais plutôt comme contestations possessoires ou réelles. En effet, il n'y a pas de doute que telles sont les contestations entre copropriétaires d'un navire pour ce qui concerne sa propriété, sa possession, son exploitation ou sa rente; telles peuvent être - relativement à la possession - les contestations dérivant de l'emploi ou de l'affrètement d'un navire.

Et si même l'expression anglaise "claim", qui ne trouve pas en italien son correspondant exact, se prête à comprendre aussi des contestations du genre de celles que nous venons de rappeler, sa traduction en français par les mots "créance maritime" mettait déjà en évidence l'imprécision du langage.

S'il ne s'était agi toutefois que d'une question de terminologie, peut-être aurait-on pu la surmonter, après avoir considéré que le 1er alinéa de l'article en question, qui avertit que la signification des expressions dont la liste suit, se rapporte exclusivement à ce qui a trait à la convention, permettrait de forcer en quelque mesure la signification que l'on a généralement l'habitude d'attribuer aux différentes expressions.

Pourtant, la question n'avait pas seulement un contenu étymologique; **[68]** c'est aussi une question de pensée, de contenu, et cela se répercute gravement à propos de quelques-unes des dispositions les plus importantes de la convention.

En effet, comme dans le droit italien les controverses sur la propriété ou sur la possession d'objets meubles ou immeubles ne créent pas, ce qui d'ailleurs est également juste, des droits de créance, ce qui fait que ces controverses ne peuvent donner lieu à saisie conservatoire, mais à une saisie différente, la saisie judiciaire, cette différente configuration et discipline d'institution ne consentait pas que l'on fît de notre part deux

choses inséparables de la mesure de la saisie et de l'obligation du juge à la révoquer chaque fois que le débiteur, sujet à la saisie, fournissait une caution suffisante.

Il ne peut en effet y avoir de doute que la révocation de la saisie moyennant la fourniture d'une caution, ne peut être admise si ce n'est en rapport à une saisie conservatoire.

Ces remarques, qui ont été présentées à plusieurs reprises pendant les séances de la Commission internationale, ont pourtant fait obtenir quelques légères retouches dans la terminologie du projet primitif; par exemple, lorsque dans le 1er alinéa du 1er par. de l'art. 1er, dans le texte français le mot "claim" a été traduit comme allégation d'un droit ou d'une créance nés, etc.; de même lorsqu'on a remplacé le terme de "créancier" par celui de "demandeur"; et enfin, lorsqu'au paragraphe 2me, toujours dans le texte français, le mot "conservatoire" a été biffé dans la définition de "saisie". Pendant la discussion, notre Délégué ayant fait justement remarquer que si l'on pratique en Italie une saisie pour contestation sur la possession ou sur la propriété, cette saisie ne peut être que judiciaire, et que le juge italien ne peut pas en déclarer la mainlevée après caution, il avait obtenu que dans l'article 5, où l'on aurait dû dire que le tribunal "**doit** accorder la mainlevée quand une caution suffisante a été donnée", le verbe "doit" fût remplacé par le verbe "**peut**". Seulement, pour des raisons incompréhensibles, la sous commission chargée de la rédaction du texte définitif du projet se crut autorisée à revenir sur la question, et réintroduisit dans l'art. 5 le mot **doit**, à la place du mot "peut".

En conséquence de cela, notre délégué exprimait ses réserves sur ce point, et acte en fut pris pour les soumettre à la prochaine Conférence.

Sans doute, la question présentait des côtés si graves que tout d'abord **[69]** ils semblaient simplement insurmontables, car l'hypothèse que nous puissions léser si profondément nos principes de droit substantiel et de procédure dans une convention internationale, n'était même pas concevable.

Pourtant, le vif désir de ne pas exclure l'Italie d'une Convention si importante - tous les principaux Etats maritimes finiront très probablement par y adhérer - a fait multiplier les efforts de l'Association italienne de droit maritime, et, pour celle-ci, les efforts des rapporteurs soussignés.

Voici le raisonnement que l'on a suivi; il est possible - et c'est ce qu'il faut - de faire abstraction de la question de terminologie; on trouvera facilement des correctifs dans la traduction italienne de la Convention. Ce qui évidemment importe le plus, c'est la question du principe de droit.

La raison qui est à la base de la distinction que notre loi établit entre saisie conservatoire, que l'on accorde en garantie d'une créance, et saisie judiciaire, que l'on accorde dans le cas où l'on dispute sur la propriété ou sur la possession d'un objet meuble ou d'un objet immeuble, ne peut échapper à personne, vu la différence substantielle des deux prétentions. La première de ces prétentions peut trouver une justification en ce qu'on assure au créancier des biens du débiteur sur lesquels il pourra ensuite faire exécuter l'arrêt du juge qui aura reconnu ses raisons; bien au contraire, à propos de la deuxième, pour celui qui vanterait non pas un droit générique de créance envers de tierces personnes, mais un droit réel de possession et de propriété sur des objets actuellement en d'autres mains, il serait évidemment injuste qu'après qu'il aurait obtenu la saisie de l'objet disputé, celui que le détient pût continuer à en disposer comme de quelque chose lui appartenant en propre, par le fait d'avoir donné caution jusqu'à la concurrence de la valeur de l'objet.

Il est donc tout à fait raisonnable qu'en un cas semblable la loi immobilise l'objet controversé, jusqu'à *jus cognito.*

D'autre part, considérant justement le grave préjudice que l'immobilisation indéfinie d'un navire pourrait provoquer à toutes les deux parties, vu qu'un navire est par soi-même un bien destiné à se mouvoir dans le but de produire de la richesse, le Code de la Navigation consent (art. 685 et 652) à ce que le navire, quoique frappé de saisie judiciaire, puisse, par la disposition du même juge qui a accordé la saisie, être employé "dans un ou dans plusieurs voyages", alors que "les garanties ou les autres précautions" **[70]** que le juge aura cru bon imposer auront été respectées, et pourvu qu'en tous cas on stipule une assurance proportionnée.

Comme il appert clairement, il ne s'agit pas d'une mesure de mainlevée qui libère simplement de tout lien l'objet de la saisie, dés que caution a été donnée: au contraire, il s'agit d'une mesure qui tout en tenant ferme, jusqu'à *jus cognito*, la mesure de la saisie, tend à éviter les dommages qui dériveraient d'une immobilisation temporaire du navire.

Il est possible d'utiliser cette disposition contenue dans notre loi maritime aux fins d'un rapprochement de notre droit positif aux exigences de la convention.

Naturellement, les autres Etats devront seconder les bonnes intentions de l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, et faciliter leur réalisation, en expliquant à l'art. 5 comme quoi il sera également dans la faculté du juge de décider quelles formes de garantie pourront être exigées, en des cas déterminés, pour que le navire puisse être libéré de son immobilisation, même uniquement à titre provisoire.

D'ailleurs, il suffirait de quelques légères retouches à la rédaction du 1er alinéa de l'article en discussion, vu que celui-ci dispose déjà que pour "relâcher" le navire, on n'exige pas toujours et seulement une "caution", mais qu'on peut aussi disposer d'autres garanties, qui seront déterminées par le juge, en cas de désaccord des parties. Ce qui est indispensable, c'est d'éliminer le mot "release" ("mainlevée"), qui exprime le concept juridique de l'italien "revoca", de la saisie, c'est-à-dire l'annulation de celle-ci.

L'art. 5, première partie, devrait conséquemment prendre la forme suivante:

"Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort desquels le navire a été saisi, doit accorder la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisante auront été fournies, à l'exception des cas où il y a contestation sur le droit de propriété, copropriété, ou possession et exploitation d'un navire (art. 1er, lettres d), e), g)); en ces cas mainlevée de la saisie ne peut-être donnée, mais le juge doit décider de la gestion du navire contre **fourniture de garanties suffisantes**",

ou bien

".....en ces cas le juge peut permettre l'exploitation du navire de la **[71]** part du possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou disposer autrement pour la gestion du navire pendant la saisie".

D'autres retouches au projet de convention pourraient être nécessaires pour des exigences d'harmonie législative, à propos surtout de la faculté de procéder à la saisie d'un autre navire appartenant au même armateur. On pense toutefois que cette faculté ne soit pas être un obstacle pour cette adaptation de la convention en cas de saisie judiciaire, vu que des contestations sur la propriété ou sur la possession d'un navire ne peuvent pas normalement déterminer des prétentions sur un navire différent.

Netherlands:

[63]

Article 5 (premier alinéa): Monsieur le Professeur Berlingieri a défendu le point de vue partagé par la Commission néerlandaise que l'article 5 ne devrait pas s'appliquer

aux contestations relatives à la propriété qui sont mentionnées parmi les créances maritimes à l'art. 1 (d) et (e).

Article 5 (second alinéa): Si la proposition d'étendre l'application de l'article 3 (V) à d'autres cas que celui d'un affrètement avec remise de la gestion nautique est retenue, il sera nécessaire d'étendre également le troisième alinéa de l'article 5 à "l'armateur" (reeder) et à toutes autres personnes qui, sans être propriétaires de navire, sont néanmoins tenues d'une créance maritime. Une autre solution consisterait à supprimer toute mention relative au propriétaire ou à l'affréteur avec remise de la gestion nautique etc. de telle manière que l'alinéa se présenterait comme suit:

"La demande de main-levée de la saisie, moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité".

Ainsi seraient laissées ouvertes les questions de savoir qui est responsable et qui est en droit d'invoquer la limitation de sa responsabilité.

United Kingdom

[52]

"Le tribunal ou autre autorité judiciaire compétente dans la juridiction de laquelle le navire a été saisi, permettra la libération du navire contre une caution ou autre garantie suffisante...".

L'Association comprend que l'Association italienne objecte à cet article qu'il obligerait le tribunal à libérer le navire contre caution dans des cas où la propriété du navire est en discussion, lorsqu'il est apparent que le demandeur s'il réussit, désire obtenir le navire lui-même et non sa valeur représentée par la caution. L'Association britannique apprécie la force de l'objection et appuiera tout amendement évitant ce résultat. L'Association pense qu'on pourrait y arriver en faisant précéder le paragraphe par les mots:

"Sauf dans les cas où une saisie est pratiquée à raison des créances maritimes énumérées à l'article 1 (1) (d) et (e)...".

Amendments to the Draft proposed by National Associations

United Kingdom:

Ajouter au premier alinéa (en considération des observations présentées par l'Association italienne) les mots:

"sauf dans les cas où la saisie est pratiquée à raison des créances énumérées à l'article 1er 1 ci-dessous sous les lettres d) et e)".

Netherlands:

Premier alinéa: Décider que la disposition de cet alinéa ne s'appliquera pas aux contestations relatives à la propriété qui sont mentionnées parmi les créances maritimes à l'article 1er d) et e).

Troisième alinéa: Supprimer les mots "du propriétaire du navire, de celle de l'affréteur avec remise de la gestion nautique du navire, ni au navire lui-même"

et le mot: "enfin" qui suit le mot "ni", de sorte que l'alinéa serait rédigé comme suit:

"La demande de mainlevée de la saisie, moyennant une telle garantie, ne pourra

être interprétée ni comme une reconnaissance de la responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité".

Italy

Premier alinéa: Ajouter les mots:

"à l'exception des cas où il y a contestation sur le droit de propriété, co-propriété, ou possession et exploitation d'un navire (art. 1er 1, lettres d) e) et g); en ces cas, mainlevée de la saisie ne peut être donnée, mais le Juge doit décider de la gestion du navire contre fourniture de garantis suffisantes".

ou bien:

"...en ce cas, le Juge peut permettre l'exploitation du navire de la part du possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou disposer autrement pour la gestion du navire pendant la saisie".

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 25 September 1951

[273]

Le Président. - . . . . . .

Nous abordons l'examen de l'article 5.

Le premier alinéa proposé par la Commission internationale est ainsi conçu:

"Le tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies".

La délégation britannique propose l'amendement suivant à ce premier alinéa:

Ajouter au premier alinéa (en considération des observations présentées par l'Association italienne) les mots:

"sauf dans les cas où la saisie est pratiquée à raison des créances énumérées à l'article 1er ci-dessus sous les lettres d) et e)".

La délégation des Pays-Bas propose:

"Premier alinéa - Décider que la disposition de cet alinéa ne s'applique pas aux contestations relatives à la propriété qui sont mentionnées parmi les créances maritimes à l'article 1er I d) et e)".

La délégation italienne propose d'ajouter les mots:

"à l'exception des cas où il y a contestation sur le droit de propriété, copropriété, ou possession ou exploitation d'un navire (art. 1er, lettres d), e) et g); en ces cas, mainlevée de la saisie ne peut être donnée, mais le juge doit décider de la gestion du navire contre fourniture de garanties suffisantes".

ou bien:

"...en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire de la part du possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou disposer autrement pour la gestion du navire pendant la saisie".

La parole est à Mr. Cyril Miller.

[274]

Mr. Cyril Miller (London). - M. President and gentlemen, in regard to this amendment which has been proposed by the British delegation I am going to speak

first simply because the British amendment comes first on the paper, but it was put in by the British delegation to meet what we thought was a good point made by the Italian delegation, namely that, when a ship is under arrest in some form of action in which her ownership and the right to possession of her are in issue, the judge ought not to be bound to release the ship, because what the claimant wants is not the value of the ship but the ship herself. The objection made by the Italian delegation we thought, with respect, was a good one, so we suggested that article 1, paragraphs (d) and (e), which deal with ship possession cases, should be excluded from the ambit of article 5.

We have just seen the Italian proposal, and personally (I am only expressing a personal opinion) I prefer the second Italian version to our amendment, because I think it makes it quite clear that the judge can allow the ship to continue trading but he is not bound to do so. He can allow it to continue trading provided that it provides a sufficient guarantee, but he is not bound to do so. Obviously, if there is a dispute about the ownership of a vessel in commerce, it should be possible for the judge to allow her to continue trading under sufficient guarantee. Therefore I would support the second of the two Italian amendments in preference to ours. I am, of course, only expressing a personal opinion.

Mr. Loeff (Rotterdam). - Nous sommes pleinement d'accord avec la proposition italienne, dont le texte est meilleur que le nôtre.

Nous retirons donc notre amendement et nous appuierons celui de la délégation italienne.

(*Translation*)

If our amendment to the first article must be rejected, as Professor Berlingieri has said, may I point out that our intention was only to remove the difficulty of the first paragraph because of the suggestion of Professor Berlingieri.

M. le Président. - Quelle partie de l'amendement italien appuyez-vous, car il y en a deux. Est-ce la première ou la seconde partie?

[275]

M. Loeff. - La Délégation néerlandaise préfère le second amendement de la délégation italienne.

M. le Président. - Nous en prenons acte. Quelqu'un demande-t-il encore la parole sur l'alinéa 1er de l'article 5? La parole est à M. Andersson.

Mr. Herb. Andersson (Helsingfors). - Mr. President and gentlemen, I beg to draw your attention to what to me seems to be a discrepancy. In the British amendment to article 3, paragraph (IV), bail can be given in order to avoid a threatened arrest. In article 5 there is no reference to bail to be given for a threatened arrest.

Mr. President and gentlemen, Mr. Asser now tells me that the British amendment to article 3, paragraph (VI), may be altered. Therefore it might not be necessary to have any mention of threatened arrest in article 5.

M. Giovanni B. Bianchetti (Gênes). - En me référant à ce que M. Berlingieri et moi-même avons écrit dans le rapport de l'Association italienne, je demande la permission d'ajouter quelques mots.

M. le Président. - N'êtes-vous pas satisfait qu'on ait adopté l'amendement de la délégation italienne?

M. Bianchetti. - Si, mais je tiens à ajouter que nous sommes en présence d'une quantité d'alternatives. Il y a l'amendement britannique et deux versions de l'amendement italien. Je dis tout de suite que la première partie de l'amendement italien est répudiée par la Grande-Bretagne.

Je propose, quant à moi, de fondre l'amendement britannique et la seconde partie de l'amendement de la délégation italienne.

M. le Président. - Veuillez lire le texte proposé.

M. Bianchetti. - Le texte serait le suivant:

"Sauf dans les cas où la saisie est pratiquée en raison des créances énumérées sous le litt. d) et e) de l'art. 1er, en ce cas le juge peut permettre l'exploitation du navire...".

(*Translation*)

The final proposal of the Italian delegation is to drop altogether the first part of the Italian amendment, which you can find on page 9, and to unite both amendments, the British and the Italian, which will therefore make it read as follows: "Except in cases in which an allegation is made in respect of a maritime claim as set out in article 1, paragraphs (d) and (e); in these cases the judge may permit the ship to be run against sufficient guarantees".

[276]

M. le Président. - M. Torquato Giannini vient de me faire remarquer que sa proposition qui vous a été distribuée, tendant à ajouter à la fin de l'article 5: "ayant égard au montant de la créance, à la valeur du navire et aux limitations qui en vertu de lois pourraient être invoquées par le saisi" vise, en fait, le 2ème alinéa de cet article.

Il propose donc de rédiger comme suit ce 2ème alinéa:

"Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant ayant égard au montant de la créance, à la valeur du navire et aux limitations qui, en vertu de lois, pourraient être invoquées par le saisi".

M. J. T. Asser (Amsterdam). - Nous proposons d'ajouter après les mots "en vertu de lois" les mots "ou de conventions".

M. le Président. - La parole est à M. Lilar.

M. Albert Lilar (Anvers). - Le texte qui vous est soumis se rapproche sensiblement du texte en matière d'abordage et je crois qu'il est dangereux de vouloir préciser avec trop de détails, quelles sont les considérations qui doivent guider le tribunal pour fixer le montant de la caution.

Il appartient au tribunal d'apprécier quel est le montant de cette caution. Il devra évidemment tenir compte des éléments que reprend l'amendement de M. Torquato Giannini, mais nous ne devons pas exclure la possibilité, pour le tribunal, de tenir compte d'autres considérations. Le tribunal peut être amené à imposer une caution plus ou moins forte en tenant compte du degré de certitude de la créance qu'on fait valoir. Nous avons constaté que la saisie pouvait être accordée lorsque la créance

alléguée avait un caractère de vraisemblance. Le tribunal, suivant le danger qu'il y a à voir sa saisie ultérieurement annulée, pourra être amené à accorder aux parties intéressées une indemnité plus ou moins considérable. C'est une éventualité. Je ne dis pas que nous devions la mentionner, mais nous ne devons pas l'exclure.

Il est donc préférable de maintenir le texte proposé par la Commission internationale qui contient une formule simple et claire.

(*Translation*)

I wonder whether the amendment submitted by Mr. Giannini really meets the problem of the text of the article which has been submitted to us. I am not quite sure that it does, because it seems to me that the original text is **[277]** very near to the very simple and efficient text dealing with the convention on collision which our President has read to us. It seems to me unadvisable to put too many definite conditions before a judge in order to limit the possibilities of action which he has. For instance, sometimes it might be advisable for the judge to order a larger bail than he would have ordered normally. Therefore it seems to me advisable to maintain the general intention in order not to limit the power of the judge, who sometimes has to act according to the circumstances of the case as far as guarantees are concerned.

M. Torquato Giannini (Rome). - Je n'avais pas l'intention d'empiéter sur les attributions du magistrat et c'est une simple recommandation qui j'entendais faire.

Si l'assemblée considère que cette énumération est superflue, je retire mon amendement, mais je demande que note en soit prise au procès-verbal. (*Très bien!*).

(*Translation*)

It was not the intention of my amendment to limit the discretionary power of the judge. I only submitted the amendment because it seemed logical to me after I had read the proceedings of the committee. Anyhow, if you find it better not to mention all these particular conditions, I will agree to withdraw my amendment, asking only that it be included in the proceedings of this conference.

M. le Président. - La disposition de l'alinéa 2 me paraît d'une nature très délicate et nous devons être très prudents. C'est pourquoi je voudrais vous proposer de renvoyer cet alinéa 2 au Comité de rédaction qui décidera si cet alinéa est justifié ou non et s'il faut l'insérer dans la convention.

L'assemblée est-elle d'accord sur ma proposition? (*Assentiment*).

Nous passons donc à l'examen du 3ème alinéa de l'article 5 qui est ainsi conçu:

"La demande de mainlevée de la saisie, moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de la responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité".

La parole est à M. Loeff.

M. J.A.L.M. Loff (Rotterdam). - Je propose de soumettre cet amendement au Comité de rédaction.

M. le Président. - L'article 5 sera donc renvoyé entièrement au Comité de rédaction.

L'assemblée est-elle d'accord? (*Assentiment*).

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[90]

Article 5

Le tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article 1er, par. I ci-dessus, sous les lettres d) et e); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 (1) (d) or (e). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

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

[61]

M. Berlingieri (Italie). . . . . .

2° Une question se pose également à propos des articles 4 et 7. L'article 4 subordonne la saisie à l'autorisation des tribunaux ou de l'autorité judiciaire compétente de l'Etat contractant dans lequel la saisie est pratiquée. L'article 7 fait dépendre cette autorisation de la loi de l'Etat contractant dans lequel la saisie a été pratiquée. En Italie, le président du tribunal ne peut autoriser la saisie que s'il existe une créance et s'il est nécessaire de garantir cette créance. Il s'agit d'une question d'importance au point de vue des dommages et intérêts éventuels. Mais il faut agir rapidement pour éviter que lorsque la créance sera reconnue, on ait perdu la garantie de cette créance. En Angleterre, par contre, les saisies sont plus faciles que sur le

continent. Aussi faudrait-il préciser si le tribunal doit, avant d'autoriser une saisie, vérifier l'existence de la créance.

[64]

M. Miller (Royaume Uni) Expose les amendements proposés par la Délégation britannique au texte de l'art. 1.

. . . . . .

6° Il n'est pas opportun de régler dans la Convention les questions de procédure. Car, si comme l'a fait observer M. Berlingieri, le juge a en Italie un pouvoir discrétionnaire d'autoriser la saisie conservatoire, la situation est différente en Angleterre et un accord sur ce point dans la présente Convention paraît impossible;

Fifth Plenary Session - 6 May 1952

[74]

M. Joel (Allemagne) estime qu'il est douteux que l'article 4 soit suffisamment clair sur le point suivant: Doit-on comprendre qu'il sera suffisant que le tribunal autorise la saisie d'un bien du débiteur en général, ou est-il nécessaire que le tribunal précise le navire qui pourra être saisi? En droit allemand, on fait une distinction entre l'ordre de saisie provisoire d'une part, et l'ordre ultérieur d'exécution de la saisie. L'ordre de saisie provisoire constitue un titre provisoire sur tous les biens du débiteur. Il est sanctionné par un huissier. Ainsi est créé un droit sur l'objet visé, c'est-à-dire le navire, qui donne au créancier une sûreté provisoire.

Ninth Plenary Session - 9 May 1952

[102]

M. Miller (Royaume Uni) . . . . . .

La délégation britannique doit cependant affirmer catégoriquement qu'elle ne pourra accepter la convention si on y maintient l'article 6, paragraphe 2. Les questions de dommages-intérêts et cautions à fournir doivent être réglées par la *lex fori*. Le Gouvernement de Sa Majesté attache une grande importance à cette question et ne peut céder sur ce point. Les seuls pays dont la législation est contraire au projet sont le Royaume-Uni et les Etats-Unis, qui, faute d'avoir eu le temps d'examiner les projets et de préparer une délégation, n'ont envoyé qu'un observateur. En Angleterre, les actions du chef de saisie injustifiée sont très rares, et M. Miller n'a jamais entendu de plaintes à ce sujet. Le seul effet de ce paragraphe 2 serait d'obliger le Royaume-Uni et les Etats-Unis à modifier leur procédure. Le nombre des actions contre les navires, intentées en Angleterre, est supérieur à celui de tout pays continental, ce qui a permis à certains Anglais d'acquérir une très grande expérience en cette matière, et s'ils admettent, évidemment, que leur procédure n'est point parfaite, ils ne voient vraiment pas ce qu'ils pourraient gagner en la changeant.

Quant à l'amendement de détail, il concerne l'article 12 et il en sera parlé au moment opportun.

En terminant, M. Miller rappelle que les instructions du gouvernement britannique, au sujet de l'article 6, paragraphe 2, sont formelles. Il espère cependant que les délégations présentes partageront le point de vue britannique et que la

délégation du Royaume-Uni pourra rapporter à son gouvernement cette convention ainsi modifiée. Bien qu'il ne soit pas qualifié pour annoncer que celle-ci pourrait être insérée dans la législation britannique, M. Miller croit qu'on peut sérieusement l'espérer. Cette incorporation constituerait un grand pas vers l'uniformité du Droit Maritime.

Tenth Plenary Session - 9 May 1952
Draft submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[110]

Article 5.

Le tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article 1er ci-dessus, sous les lettres o) et p); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 (1) (o) and (p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the Parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Personne ne demandant la parole sur ces articles (articles 4 and 5), ils sont mis aux voix et adoptés à l'unanimité.

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.

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.

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).

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

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 Etats-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 Etats 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

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

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

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 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 lapaliçade 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.

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 par 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 injures 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

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 étourdiment 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.

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

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*).

(*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

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

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 hypotheque 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

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 un 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

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'un 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 1er. 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 legislations 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 1er. 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

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 1er 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, Thailande) 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.

ARTICLE 7

1° Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès:

- soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée;

- soit dans les cas suivants, nommément définis:

a) si le demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;

b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;

c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;

d) si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910;

e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;

f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

. . . . . .

ARTICLE 7

1° The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits:

- if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts;

- or in any of the following cases namely:

a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;

b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;

c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;

d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collision between vessels, signed at Brussels on 23rd September 1910;

e) if the claim is for salvage;

f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

. . . . . .

CMI 1902 Hamburg Conference
Session of 26 September 1902

Civil Jurisdiction in Collision Cases

[150]

Forum Arresti

Dr. Sieveking (President). - The following question is whether jurisdiction is to be given on account of the arrest of the ship, within the territorial jurisdiction of the Court?

Messieurs. Admettons-nous le *forum arresti*, le juge du lieu où le navire abordeur a été saisi?

[151]

M. Rahusen. - Je n'aime pas l'expression: "*le* navire *abordeur*"; quand les questions de compétence surgissent, on ne sait pas qui est l 'abordeur et qui l'abordé.

Dr. Sieveking (President). - Préférez-vous: le navire défendeur?

M. Rahusen. - Oui.

Dr. Sieveking (President). - Il en sera fait ainsi.

Dr. Martinolich. - Les mots: "*peut être saisi*" ne sont pas clairs; mettons: "*a été saisi*".

M. Louis Franck. - Je n'y vois pas d'inconvénients, c'est plus positif; mais ce n'est pas le droit allemand, sauf meilleur avis.

Le *forum arresti* se justifie pleinement; il est d'ailleurs dans la pratique des plus grandes nations maritimes; il serait vain de vouloir unifier les lois si on l'excluait.

Sir Walter Phillimore. - I think M. President, there is so general an agreement that we may hope there may be a general agreement in favour of this rule.

M. Autran. - Messieurs. Je crois que l'adoption de la compétence du *forum arresti* aurait pour résultat de multiplier à l'infini la compétence des tribunaux susceptibles de juger la même question d'abordage. En effet non seulement il y a en jeu les intérêts de l'armateur du navire, mais il y a les intérêts des chargeurs, dont on ne semble pas se préoccuper. Si vous estimez que chaque chargeur peut saisir le navire et que par le fait seul de cette saisie un tribunal est compétent, je ne crains pas de dire que par le fait même de cette saisie une cinquantaine de tribunaux peuvent être investis de la connaissance de la même question. C'est là une considération extrêmement sérieuse, que je me permets de placer en tête et au début de mes explications. Cette extension abusive de compétence provient à mon sens de l'absence de distinction entre les mesures provisoires et le jugement du fond. Que vous **[152]** donniez la latitude la plus grande, la compétence la plus étendue à tous les tribunaux pour leur permettre de saisir les navires quelle que soit leur nationalité, quel que soit le lieu où se soit produit l'abordage, je serai complètement d'accord avec vous sur ces points et c'est du reste ce qui se fait dans la pratique. Cela permet d'invoquer la jurisprudence du monde entier. Mais aller au delà et, d'une saisie faire dépendre la compétence par le fond, c'est une porte ouverte à l'arbitraire. J'estime qu'il faut établir une distinction entre les mesures conservatoires qui doivent être ordonnées partout dans toutes espèces de circonstances, et le fond parce que, autrement, on peut arriver aux décisions les plus contradictoires. Pour les saisies conservatoires, il faut que ce soit comme une sorte de force publique à laquelle on peut s'adresser pour mettre la main au collet du délinquant partout où il se trouve, sauf extradition, et alors une fois qu'il a été arrêté, et une fois que caution a été donnée aux intéressés, si vous voulez empêcher les contrariétés des décisions, il faut réserver exclusivement le jugement et l'appréciation de la question de responsabilité au tribunal du domicile personnel du défendeur.

M. Franck. - Je pense qu'il sera intéressant pour l'assemblée d'avoir après l'opinion de M. Autran, celle de la commission belge. En ce qui nous concerne, la pratique au domicile de la saisie est constante et malgré quelques hésitations de notre jurisprudence, j'estime qu'elle est fondée tant en droit positif que sur toutes nos traditions. J'ajoute que nous sommes ici, Messieurs, pour essayer d'arriver par des concessions réciproques à une entente. Nous nous trouvons entre des législations extrêmement divergentes; nous devons trouver un moyen de les accorder. Devant quelle situation positive nous trouvons-nous? En Angleterre depuis des siècles et également aux **[153]** États-Unis la saisie du navire, le *forum arresti*, l'action *in rem* devant la cour d'amirauté règlent la compétence en cette matière. Cette base de compétence est raisonnable pour l'abordage, je pense. Une simple saisie sur une somme d'argent dans bien des cas ne suffit pas parce que ce n'est qu'une somme d'argent, tandis que le navire est là avec son équipage, ses avaries, tous les éléments dont vous avez besoin pour juger l'affaire. Pour juger l'affaire, il ne suffit pas qu'un juge à Anvers recueille à la hâte les dépositions des témoins pour envoyer un procès-verbal à un juge étranger. Il faut que le juge entende directement les témoins, qu'il voie les gens tels qu'ils sont et qu'il les entende parler, parce que dans ces affaires le mensonge est courant. Quelle différence entre le juge qui a écouté, qui a entendu les explications et qui a une connaissance personnelle et approfondie de l'affaire et celui qui s'en tient au papier mort? Je vous le demande, n'avons nous pas vu dans des affaires d'abordage tout un ensemble de témoins venir avec une unanimité singulière confirmer un fait et cependant ne pas être crus, parce qu'au dernier moment une question habile, sur un point technique faisait tout crouler? Que fera le juge qui n'entend pas les témoins? Posera-t-il la question essentielle? Comment? Il n'aura, dans le système de mon ami Autran, qu'un sec procès-verbal. Non, Messieurs, le juge du fond doit être aussi le juge des mesures d'instructions, car en ces matières les mesures d'instruction c'est tout le procès. Mon ami M. Autran fait cette objection qu'avec le système de la saisie il serait possible d'introduire une cinquantaine d'actions différentes. Messieurs, quand à une idée juste on oppose la crainte d'effets nuisibles il n'y a rien de tel que l'expérience; les Anglais. les Américains, les Allemands ont le *forum arresti*. Y a-t-on vu se réaliser les abus redoutés par M. Autran?

[154]

Non seulement, le *forum arresti* est raisonnable, mais j'ajoute: je signale à l'appréciation de nos amis français, cette situation; nous pouvons adopter cette base de compétence et la généraliser, nous ne pouvons espérer la supprimer là où elle existe depuis des siècles; voulez-vous donc que nos amis Anglais puissent saisir nos navires et faire juger nos affaires à Londres et qu'il n'y ait pas de réciprocité? Nous trouvons en somme qu'il y a à leur manière de voir les raisons suivants: 1° il arrive dans la plupart des cas, grâce à ce système qu'il est possible de faire juger les navires, là où vous pouvez juger l'affaire le plus favorablement, 2° c'est le seul moyen d'arriver à une entente entre les nations.

M. Autran. - Il faut croire, Messieurs, que je me suis fort mal expliqué. Je n'ai nullement dit qu'il serait interdit au tribunal du port de la saisie de procéder à des mesures d'instruction, je reconnais au contraire au tribunal du lieu de la saisie, la compétence la plus étendue soit pour les mesures conservatoires soit pour les mesures d'instruction. Par conséquent s'il s'agit de faire une expertise sur l'état dans lequel se trouve le navire et s'il s'agit d'entendre des témoins immédiatement après l'accident, le tribunal pourra procéder à ces diverses mesures. Je crois par là avoir donné

satisfaction de la façon la plus complète à mon honorable ami M. Franck, et alors une fois de cet ordre d'idées épuisé, arrivons à la question qui est, pour moi essentielle. C'est la question de savoir s'il faut donner aux tribunaux du lieu de la saisie, la liberté de juger le fond. M. Franck vous a dit qu'en Angleterre on procède ainsi, je n'y vois aucune espèce d'inconvénient étant donné les conditions spéciales de la juridictions anglaise. Devant la Cour d'amirauté, on est absolument sûr lorsqu'on saisit que toutes les actions finiront par s'y concentrer. Mais si chez nous, si au *forum arresti*, vous rendez com-**[155]**pétent en puissance les Tribunaux de tous les ports de France et vous arriverez ainsi aux contradictions de jugement les plus regrettables.

Sir Walter Phillimore. - I only rise to say, in a very few words, that I am quite certain all the English members will support the proposal that the *forum arresti*, the place where the ship can be and is legally seized, should give jurisdiction. We have found that in England of very great advantage, and we have been quite prepared to submit, sometimes with great searching of heart, our ships to be equally arrested in foreign ports, and to submit to the jurisdiction acquired by that arrest in foreign ports. And when I say England, I think I may also speak for our friends the United States, English law across the Atlantic. It must be remembered that in the United States there are more than one. There are, if I mistake not, a great number of Congressional districts in which the United States, but several, with Courts of Appeal; but I have never found that the Americans have been dissatisfied with their Admiralty Courts, and sure I am that the English have never shown dissatisfaction with their Admiralty Court, also that some of the greatest judgments have been given in these matters by some of the Judges of the United States. The practical convenience of treating a ship as domiciled where it can be found, of preventing a man from possibly starting from a not very civilised State, or sending his ship into civilised waters, navigating recklessly and doing mischief, and then retiring into some country - may I say some South American State? - where possibly justice is not of the purest, is so great - the advantage of seizing his ship and saying "You shall not escape, my friend, you shall submit to a proper trial", is so great - and the advantages in practice of the English and American Courts of Admiralty are **[156]** so great, that we are quite prepared to submit our ships to arrest in other countries, and we strongly maintain the power of proceeding against a ship where it can be seized. (*Hear, hear*).

M. Clunet. - Messieurs, J'ai écouté avec beaucoup d'attention les exposés si intéressants qui nous ont été présentés dans différents sens par nos amis MM. Autran et Franck ainsi que par Sir Walter Phillimore; après réflexion il est très évident qu'il y a des inconvénients et des avantages dans les deux systèmes, mais peut-être en est-il ainsi de tous les systèmes de droit et un système juridique, qui ne contiendrait aucun inconvénient est la pierre philosophale que peut être nous ne trouverons pas encore à la Conférence de Hambourg. Une chose me paraît en première ligne devoir retenir l'attention, c'est que dans cette divergence de vues un point est constant et rallie les opinions opposées, à savoir que là où le navire peut être saisi après que l'abordage a eu lieu quelque chose doit être fait; la dessus les parties opposées sont d'accord, quel est ce quelque chose, voilà le point en discussion. Les uns disent on pourrait ordonner des mesures provisoires; il faut reconnaître que le juge voisin du lieu de l'abordage est et peut être en tous cas le mieux placé pour savoir dans quelles circonstances cet accident s'est produit; quels sont les témoins à entendre, les pilotes à consulter, les règles de navigation à observer. D'autres disent: "tout cela est vrai; seulement la connaissance du fond de l'affaire doit être séparée de cette investigation préliminaire".

Je me demande pourquoi. Je me demande si en pratique et pour arriver à la vérité, il est vraiment nécessaire de séparer ces deux opérations judiciaires; d'une part investigations, d'autre part examen du fond, mais pourquoi l'investigation, pourquoi la recherche de la vérité, si ce n'est pas pour décider et alors pourquoi avoir **[157]** besoin de deux juges distincts? Est-ce que le premier qui a vu la chose presque de ses yeux, peut-être en se rendant sur les lieux de l'accident, qui a entendu les témoins lui-même, ne sera pas le mieux disposé pour connaître de la cause? C'est ce qui me semble devoir nous décider à ne pas séparer les deux jugements, à permettre, à celui que nous investissons de la mission de rechercher la vérité, de décider en même temps où elle se trouve. Les objections de M. Autran, si pleines de sens, ne me paraissent pas décisives. Il nous dit: "vous aurez des juges multiples". Eh bien qu'il me permette de lui signaler: dans son système, il ne peut pas les éviter; je vais vous dire pourquoi. Il est incontesté entre nous que là où la saisie a été faite, le juge est nécessairement compétent pour ordonner des mesures provisoires. M. Autran le propose et tout le monde l'admet. Mais du moment que vous avez admis cela, vous êtes en proie à tous les inconvénients de multiplications possibles de compétence et je vais vous le montrer. Qu'est-ce que c'est qu'une mesure provisoire à nos yeux, à nous autres? C'est une saisie conservatoire du bâtiment. S'il veut s'en aller, il est obligé de donner une caution. Supposez que le juge qui a ordonné la saisie ne juge pas le fond, que ce soit un autre, est-ce que vous empêcherez la multiplicité des jugements, partout où le navire peut être saisi, et où il devra déposer une caution? Voilà le jugement du fond rendu, il s'agit de l'exécuter, où allez-vous l'exécuter? Là où la caution a été effectuée - et alors vous serez obligés de revenir avec un jugement étranger pour en demander l'exécution au juge qui a ordonné les mesures provisoires, de telle sorte que la perte de temps et la multiplicité des instances, vous ne l'avez pas évitée.

Si l'Angleterre a des tribunaux spéciaux, c'est à nous de nous organiser de la même façon - je parle des Français. La Cour anglaise d'amirauté vient de notre ancien **[158]** droit. A nous de nous souvenir de notre passé. Si les tribunaux multiples ont des inconvénients, c'est à nous à le modifier dans le sens anglais. Pour ces raisons je vous demande de conserver la compétence pour les mesures provisoires et pour le fond du *forum arresti*. (*Appl.*).

M. Mirelli. - Pardon. Permettez-moi de vous demander si vous considérez l'action comme une action réelle ou comme une action personnelle, il y a des différences de législations en cette matière. Pour la nôtre c'est une action absolument personnelle que l'action d'abordage. C'est pourquoi je viens à la conséquence que pour une action purement personnelle, on ne peut pas investir la juridiction du lieu de la saisie, sauf pour les mesures provisoires.

Dr. Antoine Vio (Fiume). - (*Omissis*).

[159]

M. Louis Franck. - M. Vio vient d'expliquer très bien que si vous ne permettez pas au juge de la saisie de connaître du fond, vous arriverez à d'inutiles et coûteux circuits de juridiction.

M. Autran. - Je propose de répondre qu'il y a lieu d'attribuer compétence au juge du lieu où le navire a été saisi mais uniquement *pour les mesures provisoires et conservatoires*.

Vote

Dr. Sieveking (Président). - Il me semble que je puis mettre aux voix à la fois le principe et l'amendement. S'il n'y a pas d'opposition, il en sera fait ainsi. Ceux qui votent *oui* admettent le principe avec la restriction, ceux qui votent *non* admettent le *forum arresti* sans cette limitation.

[160]

Sir Walter Phillimore. - With the permission of the President, I will explain to our Anglo-Saxon friends how the matter stands. M. Autran proposes to limit this jurisdiction in cases of collision entirely to what he calls provisional and conservatory measures - the arrest and not the trial. Those who wish to limit it apart from the English practice will vote Yes for the amendment. Those who want to keep this and the power of arrest will vote No.

Votent *non*:
A l'unanimité: Angleterre, Allemagne, Autriche, Hongrie, Belgique, Etats-Unis, Japon, Norvège.
A la majorité: la Hollande.
Vote *oui*: l'Italie.
Abstention: France.
(5 x 5).
M. Autran's amendment is rejected.
L'amendement Autran est rejeté.

Text approved by the Conference

[xxxv]

Compétence en matière d'abordage

La Conférence a adopté, *en première lecture*, les règles suivantes:

En matière d'abordage, compétence doit être accordée exclusivement:

1. Au Juge du domicile personnel ou commercial du propriétaire du navire défendeur. (*Forum rei*).

2. Au Juge du lieu de l'abordage quand l'abordage s'est produit dans les eaux territoriales. (*Forum loci*).

3. Au Juge du port où le navire défendeur est enregistré.

[xxxvi]

4. Au Juge du lieu où le navire poursuivi du chef de sa participation à l'abordage est saisi. (*Forum arresti*).

5. Au Juge compétent sur l'action principale, pour la demande reconventionnelle dirigée par le défendeur contre le demandeur à raison du même abordage.

CMI 1904 Amsterdam Conference
Session of 15 September 1904

Civil Jurisdiction in Collision Cases

[313]

M. Rahusen (Président). - Permettez-moi de vous lire l'article 1.

Article 1.

L'action du chef d'un abordage pourra être intentée exclusivement, au choix du demandeur:	The action founded on collision can be brought exclusively at the option of the plaintiff:
. . . . .	. . . . .
d) devant le tribunal du lieu où le navire du défendeur a été *saisi*, même dans les cas où, avant l'assignation, la saisie aurait été levée et remplacée par une caution.	d) Before the tribunal of the place where the ship of the defendant has been *seized* even in the case where before the service of summons the seized property has been freed from arrest and replaced by bail.

[332]

Passons donc au paragraphe *d*:

. . . . . .

M. Lefebvre (Alger). - Il me semble que nous nous sommes inspirés jusqu'à présent de considérations d'ordre très général qui peuvent nous amener d'une façon bien plus certaine à déterminer quels sont les tribunaux auxquels nous devons accorder compétence. C'est ainsi que nous avons accordé compétence au tribunal qui, à raison des événements mêmes, est le mieux situé pour juger la cause. Or, le fait d'attribuer compétence au tribunal du lieu de la saisie du navire ne me paraît pas rentrer dans les préoccupations qui nous ont guidés. En effet, le lieu de la saisie du navire peut dépendre beaucoup de la volonté de la partie saisissante. Je crois qu'il serait préférable d'écarter du nombre des tribunaux compétents celui du lieu de la saisie et de le remplacer par le tribunal du lieu de la première relâche qui sera, dans la plupart des cas, un port où le navire sera obligé de se réfugier pour faire des réparations. Par conséquent, ce sera encore le lieu le plus rapproché de celui où l'abordage se sera produit.

Je vous propose donc tout simplement de remplacer le **[333]** paragraphe *d* par: "Le Tribunal du premier port de relâche ou le navire s'est réfugié après l'abordage".

M. Le Duc Mirelli (Naples). - Nous avons aussi demandé la suppression du paragraphe *d* de l'article premier.

Outre les tribunaux compétents désignés dans notre code civil, le code de commerce admet la compétence, pour les affaires d'abordage, du port de la première relâche ou du tribunal du domicile commercial du navire défendeur, de manière que l'on puisse poser devant ces deux tribunaux les questions d'abordage.

Mais comme le disait bien M. Autran, lorsqu'il s'agit de poser les questions du fond, il faut fermer les portes; mais lorsqu'il ne s'agit que de mesures provisoires, il faut les ouvrir; nous avons proposé d'écarter la lettre *d* par cette autre considération, c'est que le tribunal de la saisie est bien autre chose que le tribunal du lieu de l'abordage. A ce dernier, vous avez en présence toutes les preuves, vous pouvez facilement procéder

aux expertises; quand le cas est encore tout récent, le juge peut se rendre facilement un compte exact de tout ce qui s'est passé, pour ainsi dire, sous ses yeux. Mais quant au lieu de la saisie, il peut quelquefois être bien éloigné du lieu de l'abordage; il se peut que le lieu de la saisie soit en Amérique, alors que le lieu de l'abordage est en Italie, en France, ou en Belgique, et dans ce cas, toutes expertises, toutes auditions de témoins, il faut les faire devant des juges qui ne connaissent pas la langue des parties en cause ou qui ne connaissent des faits qu'à travers une traduction quelquefois informe. Je demande donc la suppression de cette compétence.

Je me permettrai de rappeler que dans notre siècle et sur la terre de Hugo Grotius, nous autres fils d'Albéric **[334]** Gentile, ne pouvons pas admettre que l'on reconnaisse quelque chose qui sente la féodalité, qui rappelle le droit de la force contre la force du droit.

M. Rahusen (Président). Nous mettrons le paragraphe *d* aux voix.

[335]

Vote

Votent: *Oui*.

A l'unanimité: l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Angleterre, la Hongrie, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas.

Votent: *Non*.

L'Italie, à l'unanimité;

La France, par 6 voix contre 2.

L'article 1 d est en conséquence adopté.

(*Art. 1 d is carried).*

[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.

a) Cette saisie ne pourra être faite qu'avec la permission de l'autorité compétente, désignée par les lois nationales.

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

c) Le propriétaire du navire saisi pourra demander la mainlevée de la saisie contre caution suffisante.

d) Les formalités à remplir pour la validité de la saisie sont régies par les lois nationales.

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.

a) Such seizure can only be made with the permission of the competent authority designated by the national laws.

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.

c) The owner of a ship seized may demand the withdrawal of the arrest upon sufficient bail being given.

d) The formalities to be complied with to insure the validity of the seizure are regulated by the national law.

(Adopté sans remarques).

(Carried without remarks).

Draft submitted to the CMI International Sub-Committee at its Antwerp Meeting in 1951

Article 8.

Lorsqu'une saisie est pratiquée conformément à l'Article 3 les tribunaux de l'Etat contractant dans lequel la saisie est pratiquée auront compétence au sujet de la créance pour laquelle la saisie a eu lieu.

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

Article 8.

Outre les règles de compétence prévues par la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, les Tribunaux de cet Etat seront compétents pour statuer sur le fond du procès dans les cas suivants nommément définis:

a) si le Demandeur a son domicile ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;
b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;
c) si la créance maritime est née au cours du voyage pendant lequel la saisie a été faite;
d) si la créance provient d'un abordage;
e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage.

. . . . . .

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

[3]

Le troisième et dernier des problèmes capitaux sur lequel la Commission Internationale s'est longuement penchée est un problème de compétence; quel est le tribunal qui devra juger du bien-fondé de la créance qui a motivé la saisie? Il a paru nécessaire d'introduire, à cet égard, une disposition dans le projet, pour le motif que les lois de certains pays n'autorisent une saisie-conservatoire ou son maintien que si le tribunal, dans le ressort duquel la saisie est pratiquée, est compétent pour juger le **[4]** fond. A l'origine, le premier projet prévoyait que le tribunal d'un Etat Contractant, dans le ressort duquel la saisie est faite, sera toujours compétent pour trancher le litige. Cette disposition ne provoqua aucune objection à la réunion de Paris. Toutefois, à Anvers, des critiques sérieuses furent formulées, surtout par les délégués français. Ceux-ci, et plus spécialement Monsieur le Doyen Georges Ripert, soutinrent que le système proposé était de nature à amener des conséquences extrêmement fâcheuses en attribuant compétence à un tribunal qui en serait normalement dépourvu sous l'empire des règles du droit international privé; l'attention de la Commission fut spécialement attirée sur les litiges concernant la propriété d'un navire, ainsi que sur d'autres demandes sans aucun lien territorial ou chronologique avec la saisie ou le "*forum arresti*". Le système proposé, disait-on, était inconciliable avec le droit français et contraire aux conceptions françaises en matière du droit international privé. Sur la proposition de Monsieur le Doyen Ripert, la Commission Internationale réunie à Anvers prit une décision conforme au texte de l'art. 8 du projet actuel. Aux termes de

cet article, le "*forum arresti*" sera compétent dans les six cas suivants, nommément désignés:

a) lorsque le tribunal du "*forum arresti*" est compétent en vertu de la législation interne qui le régit;
b) lorsque le saisissant a son domicile ou le lieu de son principal établissement dans le pays où la saisie est pratiquée;
c) lorsque la créance qui a donné lieu à la saisie est née dans ce pays;
d) lorsque la créance se rapporte au voyage du navire au cours duquel la saisie a été pratiquée;
e) lorsque la créance est née d'un abordage;
f) lorsque la créance résulte d'un sauvetage ou d'une assistance.

. . . . . .

[9]

L'origine de cet article traitant des questions de compétence et les difficultés qu'il soulève, ont déjà été exposées ci-dessous. Une fois de plus la Commission Internationale recommande avec insistance que la question fasse l'objet d'un nouvel examen approfondi à la Conférence de Naples.

Comments on the Draft by National Associations

France

[31]

C'est au sujet de l'article 8 - pierre angulaire du projet de Convention - que les plus graves difficultés ont été rencontrées.

Suivant certaines lois nationales, le Tribunal du lieu de la saisie est compétent pour juger du fond du droit.

Dans d'autres, au contraire - et c'est le cas en France - le Tribunal du lieu de la saisie n'a de ce chef aucune compétence au fond.

Fallait-il introduire dans le texte de la Convention une disposition générale donnant, en tout cas, au Tribunal du lieu de la saisie compétence au fond?

Pareille disposition a paru trop rigoureuse et trop draconienne.

Cependant, on ne pouvait ignorer ce fait que certaines législations nationales comportent cette règle et qu'il ne pourrait y être renoncé.

Après de nombreuses discussions, Monsieur le Doyen Ripert a formulé une proposition transactionnelle qui présente de tels avantages qu'elle a été adoptée par la Commission à Anvers et que l'Association Française la considère comme la meilleure qui puisse être retenue.

Le Doyen Ripert a justement fait remarquer que la Convention projetée autorisait la saisie pour une créance maritime alors même que cette créance ne se rapportait pas au voyage en cours, ni même au navire saisi. Elle autorise cependant la saisie d'un navire en cours de voyage. Si l'Association Française est disposée à accepter ces innovations importantes elle n'est cependant pas disposée à laisser juger le fond du droit par un Tribunal dont rien, à ses yeux, ne justifie la compétence.

Le Doyen Ripert a donc proposé de proclamer d'abord que les lois nationales sur la compétence seront maintenues; ainsi, nul Etat **[32]** Contractant ne pourra se

plaindre, puisque sa loi nationale continuera de s'appliquer lorsqu'une saisie sera pratiquée dans son ressort territorial.

Mais, indépendamment des règles ainsi prévues par la loi nationale, le Tribunal du lieu de la saisie ne serait compétent sur le fond que dans des cas déterminés, et ces cas ont été déterminés par le Doyen Ripert de la façon suivante:

1° - au cas où la créance est née sur le territoire de l'Etat du lieu de la saisie;

2° - lorsque le saisissant a son domicile ou principal établissement dans cet Etat;

3° - lorsque la créance est née pendant le voyage au cours duquel la saisie est pratiquée.

La Commission a adopté la proposition de Monsieur le Doyen Ripert.

L'Association française est d'accord sur cette rédaction.

Italy

[74]

6) - Le plus sérieux des problèmes auxquels les travaux pour l'unification des règles juridiques sur la saisie se sont heurtés, regarde la question si le Tribunal du lieu de la saisie peut, du seul fait qu'il est compétent à autoriser la saisie, être aussi compétent pour juger le fond de la controverse concernant le droit ou la créance, pour la garantie desquels la saisie est ordonnée.

C'est sur cette question de compétence - ou pour mieux dire de "jurisdictio" qu'on rencontre les différences les plus frappantes entre les lois nationales. En ne considérant que les cas-limites, il y a d'une côté les législations des Etats-Unis, de la Hollande et de la Belgique, qui réservent aux juges de l'Etat le pouvoir de décider le fond de la controverse chaque fois qu'une saisie concernant la dite controverse est pratiquée sur son territoire; de l'autre côté il y a des législations, comme l'italienne et la française, selon lesquelles le Tribunal du lieu de la saisie n'a de ce chef aucune compétence sur le fond.

Le code de procédure italien dispose, en effet, qu'un étranger peut être assigné devant le juge italien lorsqu'il s'agit d'une saisie qui doit être pratiquée dans le territoire italien; mais la compétence du juge italien, dans ce cas, est limitée aux question sur la saisie et ne s'étend pas au fond de la controverse, tant il est vrai que la loi dispose que le juge doit fixer au demandeur un délai convenable pour obtenir le jugement sur le fond et rendre ce jugement légalement valable en Italie, en défaut de quoi la saisie deviendra, à l'échéance du délai, nulle et non avenue.

En présence de telles difficultés, le précédent projet de convention avait résolu le problème en établissant en principe que les tribunaux de l'Etat contractant, dans le territoire duquel la saisie est pratiquée, sont compétents à juger du fond, mais en ajoutant que ce principe ne recevrait pas application au cas où les conventions des parties contiendraient une **[75]** clause attributive de compétence à une juridiction déterminée ou une clause d'arbitrage.

Mais les difficultés qui s'opposaient à l'acceptation de ce principe restaient graves, et les nombreuses discussions sur ce sujet ont abouti à l'heureuse solution de M. le Doyen Ripert, qui forme le texte de l'art. 8 du projet actuel.

La formule du Doyen Ripert pose avant tout le principe qu'en matière de compétence, chaque loi nationale continuera à s'appliquer dans son ressort territorial; mais, par exception, le tribunal du lieu de la saisie sera compétent sur le fond - s'il n'a pas déjà cette compétence en vertu de sa loi nationale - dans cinq cas seulement, énoncés comme suit:

1) quand le demandeur a son domicile ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie est pratiquée;

2) quand la créance est née dans le pays du lieu de la saisie;
3) quand elle regarde le voyage au cours duquel la saisie est pratiquée;
4) dans le cas de l'art. 1 lettre a) (collision);
5) dans le cas de l'art. 1 lettre j) (G.A.).

L'exception qui, comme il est dit plus haut, existait dans le projet précédent et qui est tirée des clauses conventionnelles entre les parties, et en vertu de laquelle on retourne au principe que le tribunal du lieu de la saisie n'a de ce chef compétence au fond, est conservée dans l'art. 8.

Or, l'Association Italienne est tout à fait disposée à donner son adhésion pleine et entière à l'art. 8 du projet, d'autant plus que les cinq cas visés par cet article correspondent à des dispositions analogues de la loi italienne.

Néanmoins il faut dire que si l'art. 8 n'était pas accepté dans sa formule actuelle, plutôt que de s'en remettre aux lois nationales, et renoncer à l'unification internationale sur ce point, il serait bien plus souhaitable et profitable d'établir rigoureusement et avec précision dans le texte de la Convention, le principe général que le tribunal du lieu de la saisie est compétent au fond.

Les ressortissants des pays contractants, dont la législation nationale ne porte pas ce principe, auraient du moins l'avantage, sous l'empire de la Convention, de pouvoir jouir d'une situation de réciprocité légale avec les ressortissants des pays qui grâce à leur législation nationale peuvent obtenir de leur tribunaux soit l'autorisation à saisir un navire, soit le jugement au fond du droit ou de la créance allégués.

Netherlands

[63]

Article 8 (premier alinéa): Il semble que le début de l'art. 8 ne soit pas suffisamment clair. La Commission propose la rédaction suivante:

"Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée seront compétents pour statuer sur le fond du procès dans les cas suivants, nommément définis:

a) si ces tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée".

Les alinéas a) à e) deviendraient ainsi b) à f).

United Kingdom

[53]

Cet article a donné lieu au plus grand conflit d'opinions à la réunion finale de la Commission Internationale tenue à Anvers en avril 1951. L'article correspondant dans le projet de convention qui était soumis alors à la Commission (article 4) était conçu comme suit:

"Lorsqu'une saisie est pratiquée conformément à l'art. 3" (qui **[54]** correspondait à l'article du présent projet) "les tribunaux de l'Etat contractant dans lequel la saisie est pratiquée auront compétence au sujet de la créance, pour laquelle la saisie a eu lieu..."

A Anvers, les délégués de l'Association Française ont soulevé l'objection fondamentale que, d'après le droit français actuel il y a nombre de cas dans lesquels le tribunal français n'aurait pas compétence de décider un certain nombre de cas tombant dans la catégorie des créances maritimes énumérées à l'article 1, et qu'il était impossible d'étendre par voie de convention internationale la compétence, attribuée

par la loi nationale existante à un tribunal déterminé. Pareille difficulté ne se présente pas en Angleterre, parce que d'après la loi anglaise, le tribunal anglais a compétence pour juger de chacune des créances maritimes énumérées dans la Convention; la seule difficulté est qu'à présent, le droit de saisie n'existe pas pour plusieurs de ces créances - difficulté qui disparaîtrait par la convention. L'Association Britannique apprend qu'afin de rencontrer l'objection française et, en même temps, de ne pas priver le tribunal anglais (et les tribunaux d'autres pays) de la compétence qu'ils ont actuellement, les Rapporteurs ont rédigé un nouveau texte de l'art. 8 conçu comme suit:

"Les Tribunaux du pays dans la juridiction duquel la saisie est pratiquée, auront compétence pour décider sur le fond dans les cas suivants, savoir:

(a) si la loi nationale de ce pays accorde compétence à ces tribunaux;
(b) si le demandeur a son domicile ou son principal établissement commercial dans le pays où la saisie est pratiquée;
(c) si la créance est née au pays où la saisie est pratiquée;
(d) si la créance se rapporte au voyage du navire au cours duquel la saisie est pratiquée;
(e) si la créance est la conséquence d'un abordage;
(f) si c'est une créance pour sauvetage".

A condition que le paragraphe (a) soit maintenu, l'Association ne s'opposera pas à cet amendement; mais il devrait combattre énergiquement l'article proposé sans cette disposition, parce que (b), (c), (d), (e) et (f) qui probablement définissent les limites de compétence du **[55]** tribunal français, définissent trop étroitement la compétence existante anglaise. En même temps, l'Association fait observer que si (a) est maintenu, (b) à (f) ne sont pas nécessaires et il pourrait être donné suite aux vues de l'Association française en disposant simplement:

"Les Tribunaux du pays dans la juridiction desquels la saisie est pratiquée, auront compétence pour juger du fond de l'affaire, à condition que la loi interne de ce pays confère compétence aux tribunaux en pareil cas".

Amendments to the Draft proposed by National Associations

United Kingdom

Remplacer tout le texte du premier alinéa par les mots:

"Les Tribunaux de l'Etat dans la juridiction duquel la saisie est pratiquée, seront compétents pour connaître du fond de la demande, à la condition que la loi de cet Etat attribue compétence aux tribunaux dans le cas dont il s'agit".

Netherlands

Modifier le texte comme suit:

"Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès dans les cas suivants, nommément définis:

a) si ces tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée".

Les alinéas a) à e) deviendraient ainsi b) à f).

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 25 September 1951

[291]

M. le Président. - Nous abordons maintenant l'article 8.

"Outre les règles de compétence prévues par la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, les tribunaux de cet Etat seront compétents pour statuer sur le fond du procès dans les cas suivants nommément définis:

a) si le demandeur a son domicile ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;
b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat contractant dont dépend le lieu de la saisie;
c) si la créance maritime est née au cours du voyage pendant lequel la saisie a été faite;
d) si la créance provient d'un abordage;
e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage.

. . . . . .

[292]

Au 1er alinéa, la Grande-Bretagne propose l'amendement suivant:

Remplacer tout le texte du premier alinéa par les mots:

"Les Tribunaux de l'Etat dans la juridiction duquel la saisie est pratiquée, seront compétents pour connaître du fond de la demande, à la condition que la loi de cet Etat attribue compétence aux tribunaux dans le cas dont il s'agit".

La délégation néerlandaise propose d'ajouter à la fin du premier alinéa de l'article 8 les mots:

"f) si la créance est née d'une hypothèque maritime ou mortgage".

. . . . . .

[294]

Il y a ensuite une proposition des délégations finlandaise, norvégienne et suédoise, proposant de remplacer cet article 8 par une disposition générale, statuant:

"qu'il doit être une condition de saisie qu'il y a un forum pour l'action sur le fond de la créance dans l'Etat où la saisie est demandée, ou qu'un jugement ou une sentence arbitrale sur la créance est reconnue comme ayant force de chose jugée et exécutoire au lieu de la saisie".

Ces délégations ajoutent que les détails peuvent être laissés aux lois nationales en conformité de l'article 7.

La parole est à M. Alten.

Mr. Edvin Alten (Oslo). - Gentlemen, you will have observed the British text and the French text of the proposed amendments. I find that article 8 of the draft convention is very complicated and confused and tries to solve problems which are not easily dealt with in the convention. My starting point is this, that the object of an arrest shall not be to press the shipowner to furnish a guarantee for a claim which cannot be satisfied by execution in the ship. The object of the arrest must be to secure execution of a judgment pronounced or to be pronounced in the State where the arrest is made, or in exceptional cases execution of a foreign judgment which is recognized as binding and enforceable in that State. Unless these conditions are realized there will be no

possibility of satisfying the claimant by means of the arrest of the ship. Supposing that a shipowner is strong enough to refuse to furnish a guarantee for a claim which he considers to be unfounded, the arrest of his ship pending a foreign judgment, which cannot be enforced, will be quite useless.

My delegation supported, and I think the other Scandinavian delegations supported, the Danish delegation's suggestion that arrest of a ship shall be refused or the ship released if there is no forum in the State which can deal with the merits of the claim, or if the competent court, for other reasons, declines jurisdiction.

I will not go into details with regard to Article 8. I agree in substance with the critical observations in the very interesting report of the **[295]** British Association; but if the intention is to maintain the general provision in Article 8 concerning the recognition and execution of foreign judgments I cannot support it. This is a matter which ought not to be dealt with in the convention of arrest open to all States, but it should be left, as now, to special conventions between States which have reciprocal confidence in their respective legal and procedural systems. You will see that our proposal only states the principle that there shall be no arrest lying in the ship unless the judgment of the local court or a foreign court can be executed in the ship. All the details are left to the local laws in conformity with Article 7. It is unnecessary to interfere with national laws regarding forums. The States should be free to arrange that themselves as they like. Further, national laws may provide for delays in the institution of the action on the merits of the claim or for obtaining judgment or make other provisions in this connection. It will simplify the draft very much if you accept the solution which we have proposed.

. . . . . .

[296]

Mr. Cyril Miller. - The President wants me to confine my remarks to the Scandinavian amendment. I must confess that, if I was dealing with that, I should make roughly the same remarks, because they must lead up to our objection to the Scandinavian amendment. The Scandinavian amendment makes it a condition "that there is a forum for action on the merits of the claim in the State where the arrest is applied for". I will deal with the rest of the amendment in a moment. We are not quite certain what that means. If it means that you cannot arrest a ship in any jurisdiction in which the courts have no jurisdiction to try a case, then we must oppose it. If it means that, after the ship has been arrested, the judge shall decide whether the court has jurisdiction to try the case, we see no reason to put that into the convention, because any judge must have that right in any event. The arrest is made, but the merits of the case cannot be gone into until the case is heard. Part of the merits of the case may involve the question as to whether the courts have jurisdiction.

[297]

Then we come to the second provision, which is "or that a foreign judgment or arbitral award on the claim is recognized as binding and enforceable at the place of arrest". Again, I am not quite certain (our Scandinavian friends will no doubt elucidate the matter) whether that means that a claimant having arrested a ship in a jurisdiction which has no jurisdiction to try the action is put on the terms to litigate the matter in another jurisdiction. Then, provided that the courts of the country in which the arrest is made have, under their existing law or by international convention, a power of enforcing the judgment of a foreign court, if that is what is meant by the proposal, it

seems to us to be reasonable. But I am not certain that that is really the intention. Take the case, for instance, of a ship being arrested in England. The English court might decide (I can scarcely conceive under what conditions it would decide it) that it had no jurisdiction to try the case, but that the French jurisdiction was the proper jurisdiction. In such a case, since we, by international convention, enforce French judgments in our country, there would be no difficulty; but supposing the only forum in which the case could be tried was Abyssinia, the position would be entirely different, because we do not enforce Abyssinian judgments in England. I am merely mentioning these points so that our Scandinavian friends can really elucidate what is meant by their amendment. The position at the present moment, as far as the British delegation is concerned, is that we support our own amendment which we consider clarifies the matter and does not affect the objection which the French had.

. . . . . .

[300]

M. le Président. - Il y a lieu, pour la Conférence, de se prononcer d'abord sur l'amendement scandinave.

La parole est à M. Houston.

Mr. Houston (U.S.A.). - I support the Scandinavian delegations.

M. le Président. - D'autres délégations appuient-elles l'amendement scandinave?

Personne d'autre ne l'appuyant, je le mets aux voix.

L'amendement n'est pas adopté.

[295]

Mr. Cyril Miller (London). - Mr. President, ladies and gentlemen, this trouble arose during the discussions of the International Commission because our French friends raised the point that their jurisdiction to try cases of collision and salvage and cases relating to vessels is restricted. Originally the draft convention provided that, if an arrest was made in any jurisdiction, the courts of the country in which the arrest was made should have jurisdiction to try the case. That was not acceptable to the French delegation, because it enlarged the present limited jurisdiction of the French courts. Certainly as far as our own law is concerned (and I understand that the law of Holland and **[296]** Belgium is roughly the same) the mere fact that you arrest a vessel within a jurisdiction gives the court of that country jurisdiction to try the case. There are exceptions, such as where the ship belongs to a foreign sovereign power, but we need not trouble ourselves with those. On the other hand, I understand that that principle does not apply at all to France. Therefore, the commission set out in Article 8 what is in fact, according to our French friends, their law with regard to jurisdiction in these matters.

If Article 8 remains as it is, it is not acceptable to the British, because it would cut down our existing jurisdiction, and we cannot possibly do that, even if we wanted to - which we do not - in a convention relating to arrest. Therefore, we propose an amendment of the first paragraph of this Article in a much simpler form. I do not know whether it is acceptable to the French delegation. We propose that the first Article should read: "The courts of the country within the jurisdiction of which the arrest has been made shall be competent to decide upon its merits".

[298]

M. le Président. - La parole est à M. Ripert.

M. G. Ripert (Paris). - Nous sommes arrivés à la discussion d'une question qui a failli, à la réunion de la Commission Internationale à Anvers, faire échouer tout le projet de convention. Je ne saurais donc trop recommander aux délégués la prudence dans la discussion s'ils ne veulent pas de nouveau voir s'élever les obstacles d'il y a quelques mois. Pourquoi? Parce que, dans beaucoup de pays, la saisie conservatoire ne donne aucune compétence sur le fond au tribunal du lieu où elle a été pratiquée. Il en est ainsi en France et dans d'autres pays où l'on considère qu'une mesure purement conservatoire ne doit pas entraîner le pouvoir d'une juridiction sur le fond.

Or, l'amendement anglais tend à supprimer, dans l'article, un essai de conciliation qui a été fait à Anvers.

Il s'agit, en effet, de concilier des systèmes législatifs différents. Dans certains pays, le juge du lieu de la saisie sera compétent; dans d'autres, il ne le sera jamais. Nous avons alors songé à un compromis qui consistait à attribuer la compétence au tribunal du lieu de la saisie, mais seulement dans des cas déterminés. Et comme nous avions été très sensibles à l'objection de la délégation anglaise qu'ainsi on restreindrait peut-être la compétence des juridictions britanniques, il a été dit, en tête de l'article 8, qu'outre les règles de compétence prévues par la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, les tribunaux de cet Etat seront compétents sur le fond du procès dans les cas visés au projet.

[299]

De telle sorte que, contrairement à ce que dit la délégation britannique, le projet n'enlève aucun droit actuellement existant des tribunaux anglais, puisqu'ils pourront se prévaloir toujours des règles de compétence prévues par la loi interne. Bien au contraire, ce qu'on leur offre dans l'article 8, c'est un cadeau, c'est le sacrifice des législations dans lesquelles la compétence au fond n'existe pas, puisque si vous, Anglais, saisissiez, en France, conservatoirement un navire et vouliez plaider sur le fond devant un tribunal français, le juge du lieu de la saisie se déclarerait incompétent.

Aujourd'hui, nous leur avons offert, au contraire, de déclarer le tribunal du lieu de la saisie compétent dans une série de cas déterminés.

En nous demandant de supprimer ce premier alinéa de l'article 8, la délégation britannique agit donc contre son propre intérêt. Nous, Français, n'admettons pas la compétence sur le fond. Cela nous est donc égal, mais il n'y a aucun intérêt à supprimer cette clause de l'alinéa premier de l'article 8.

En ce qui concerne l'amendement scandinave, c'est tout autre chose. Il faudrait, selon lui, subordonner le droit de saisie à la vérification préalable de la compétence du tribunal du lieu de la saisie, c'est-à-dire une impossibilité complète au point de vue de la procédure. La saisie conservatoire peut être ordonnée rapidement par un juge et il faudrait que ce juge, avant d'autoriser la saisie, vérifiât si, d'après les règles du droit international et de conventions diplomatiques qu'il ne connaît pas, le jugement peut être exécuté dans un pays étranger. Les juristes spécialisés se cassent déjà la tête à ce sujet et vous voudriez qu'un président de tribunal décide, en quelques heures, si un jugement est exécutoire ou non.

C'est pourquoi je demande, au nom de la délégation française, de ne pas accepter l'amendement scandinave. D'autre part, je demande à la délégation britannique de reconsidérer son amendement et de voir si, au fond, il répond bien à sa pensée. (*Applaudissements*).

(*Translation*)

Mr. President and gentlemen, I want to call the attention of the members to the fact that we are now discussing a question which six months ago, during the meeting of the committee at Antwerp, almost created a position which would have meant the dropping of the convention altogether. We were fully aware that the difficulties were so great that many of us thought that a convention would never be drafted, and, therefore, it seemed to us advisable **[300]** just to drop the matter in order to ensure the success of the discussion. With regard to the question of arrest, what is being discussed is the merits of the case in the British amendment, which wants to suppress what in Article 8 has been an attempt to conciliate various views. It seems that our English friends are not fully aware that, far from restricting the jurisdiction of a judge in England, Article 8 in its first paragraph actually extends such a jurisdiction, because it reads: "Subject to the rules of jurisdiction contained in the domestic law of the country in which the arrest is made, the courts of that State shall have jurisdiction to decide upon the merits in the following cases" and so on. Therefore, it is stated that the domestic law of the country is fully in force. Therefore, it seems to us that the Article as it stands does not restrict the possibility of arrest to the list of claims set out in Article 1, but, on the contrary, it enlarges this list. It seems to us that the British delegation acts against its own interests, because we not only enforce the British law, but we extend its provisions as far as arrest is concerned.

But it is quite another matter with the Scandinavian proposals. It is almost impossible to determine beforehand whether the court in the jurisdiction where the arrest is made is competent or not to judge, and it is impossible to decide that before the case is heard. Very important lawyers and scientists have discussed this matter, and it seems to us almost impossible to ask the president of a court to decide on so important a matter on the spot before the cause has been judged.

Therefore, the French delegation strongly opposes the amendments submitted by the Scandinavian delegation and asks its British friends to reconsider the proposal which amends the first part of Article 8, because it seems to us that this proposal does not assist them but actually goes against their interests.

In the name of the French delegation I have the honour to say that the French delegation fully supports the text as it has been submitted by the International Commission.

M. le Président. - Je rappelle qu'au premier alinéa de l'article 8, au sujet duquel M. Ripert a pris la parole, il y a l'amendement britannique tendant à remplacer tout le texte de ce premier alinéa. Il vous en a été donné lecture.

[301]

D'autre part, la délégation hollandaise a proposé de modifier ce texte comme suit:

"Les tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée seront compétents pour statuer sur le fond du procès dans les cas suivants, nommément définis:

a) si ces tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée.

Les alinéas a) à e) deviendraient ainsi b) à f)."

En outre, elle propose d'ajouter à la fin, les mots:

"f) si la créance est née d'une hypothèque maritime ou mortgage".

Je rappelle que le texte présenté par la Commission Internationale est le fruit de longs travaux en vue de tenter de concilier les thèses opposées.

La parole est à Sir Pilcher.

Sir Gonne St. Clair Pilcher (London). - Mr. President and gentlemen, having heard what Professor Ripert has said so clearly, subject to two small matters which I should like to reserve, the British delegation will, I think, be prepared to accept the text as it now stands in the form proposed, or substantially in the form proposed, by the French delegation.

There is, first of all, one little matter which we want made clear. If that is clarified to our satisfaction, which I hope it will be, I think that in principle we can probably accept the text as it now stands, which would satisfy the British delegation. I see that the French text of Article 8 commences with the words "Outre les règles". In the English translation the words are "Subject to the rules". It is quite clear that that is an inaccurate translation of the French "Outre les règles", and that it should be "In addition to the rules of jurisdiction contained in the domestic law". As Professor Ripert has explained, he has to some extent made us a present in the text which he suggests, and, provided that it is clear that the English translation as it now stands, namely, "Subject to the rules of jurisdiction" is not a correct translation, and that it is well understood that the English should be "In addition to" and not "Subject to", I think that, subject to one or two minor matters of drafting, the British delegation will be prepared to withdraw their objection to the text as it now stands, with one further proviso. That is that there should be added as sub-paragraph (f) "Claims in respect of mortgages", because **[302]** those are matters which do not at present confer rights of arrest in our country.

Subject to those two small matters, and possibly some small drafting amendments, the British delegation is prepared to withdraw its objection and to support the text.

M. le Président. - Le texte de cet alinéa sera coordonné par le Comité de rédaction.

M. Loeff (Rotterdam). - Je suis entièrement d'accord avec ce que vient de dire Sir Pilcher. Cette question de mortgage est d'une importance vitale, mais comme la délégation britannique est d'accord, je ne m'étendrai pas davantage sur ce point.

(*Translation*)

Mr. President, I quite agree that we must leave most of the discussion to the Committee, because most of the matters involved are matters of drafting. However, I should like to say one word about the objection to the rest of article 8 and an item concerning mortgages. This has been agreed by the French delegation. I can only say that this is of vital importance for the Netherlands; but in the circumstances, as we have not much time, I am afraid that there is not much in saying anything more about it; but I should like to emphasize that it is a matter of vital importance to the Netherlands.

M. le Président. - A la suite des observations présentées, l'alinéa serait donc conçu comme suit: "Outre les règles de compétence...etc.".

Puis, on ajouterait un f) "si la créance est née d'une hypothèque maritime ou d'un mortgage".

[303]

La délégation néerlandaise propose le texte suivant pour le premier alinéa:

"Les tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès dans les cas suivants nommément définis:

a) si ces tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée".

Puis suivent les litt. a) à e) du texte original présenté.
La délégation néerlandaise propose d'ajouter un litt. f) ainsi conçu:
"si la créance est née d'une hypothèque maritime ou d'un mortgage".
Je crois avoir compris que la délégation britannique se ralliait à l'ajoute de ce litt. f).
Je mets donc cet amendement aux voix.
(*Adopté - Carried).*

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[91]

Article 8.

Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statue sur le fond du procès:

I. - Si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée.

II. - Dans les cas suivants, nommément définis:

a) si le demandeur a son domicile ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;
b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;
c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;
d) si la créance provient d'un abordage;
e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;
f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

. . . . . .

Article 8.

The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits:

I. - If the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts;

II. - In the following cases, namely:

a) if the Claimant has his domicile or principal place of business in the country in which the arrest is made;
b) if the claim arose in the country in which the arrest is made;
c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest is made;
d) if the claim arose out of a collision;
e) if the claim is for salvage;
f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

. . . . . .

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

M. de Grandmaison (France) . . . . . .

[60]

L'article 8 fera l'objet de nombreuses discussions. Il existe en effet des divergences entre les législations internes des pays intéressés. Certains pays admettent que la saisie confère compétence au juge du fond, d'autres ne l'admettent pas et d'autres encore exigent qu'il y ait compétence au fond pour qu'il y ait possibilité de saisir. La proposition adoptée à Naples reconnaît la compétence du juge du lieu de la saisie chaque fois que sa loi interne la reconnaît et l'admet. Il l'admet également pour un certain nombre de cas énumérés par l'article 8. Sans être pleinement satisfaisant, le projet permet néanmoins de connaître avec précision dans quelles conditions le juge du lieu de la saisie pourra être appelé à juger le fond du débat.

Tenth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[114]

Article 8.

(1) Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès:

soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée.

soit dans les cas suivants, nommément définis:

a) si le demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;
b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;
c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;
d) si la créance provient d'un abordage;
e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;
f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

. . . . . .

Article 8.

(2) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases, namely:

a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;
b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;
c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;
d) if the claim arose out of a collision;
e) if the claim is for salvage;
f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

. . . . . .

[115]

M. Bagge (Sweden) propose tout d'abord une légère modification de mots. Au lieu de mettre simplement que seront considérés comme compétents, pour statuer sur le fond du procès, les tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, il estime qu'il faudrait ajouter les tribunaux de l'Etat où, la saisie ayant pu être opérée, une caution ou une garantie a été fournie pour l'éviter. Pour le surplus, il propose de supprimer l'énumération, faite dans l'article 8, des cas donnant compétence aux tribunaux du pays dans lequel la saisie a été pratiquée. Cette énumération ne couvre pas tous les cas de saisie dont on parle dans la Convention. Le but de la saisie est de rendre éxécutoire un jugement prononcé contre le navire saisi. Si le jugement sur le fond n'est pas prononcé par les tribunaux de l'Etat où la saisie a été pratiquée, on se trouve devant la question de l'exécution des jugements étrangers. Aussi serait-il plus simple et plus pratique d'adopter le texte proposé par les délégations danoise, finlandaise et suédoise.

M. Asser (Netherlands) comprend que M. Bagge propose de remplacer tout l'article 8 par son amendement, c'est-à-dire donner toujours compétence au tribunal du lieu de la saisie. Il lui semble cependant qu'il faut maintenir les paragraphes 3 et 4 du texte préparé par la Commission de rédaction, car on peut difficilement concevoir qu'on n'admette pas les conventions des parties qui contiennent soit une clause attributive de compétence, soit une clause arbitrale.

M. Bagge (Sweden) se déclare d'accord avec M. Asser.

M. Ripert (France) regrette profondément que, par voie d'amendement, on tente de supprimer des dispositions de l'article 8 qui avaient été acceptées à titre de compromis. Quand l'actuelle conférence a été convoquée, il a été entendu qu'on prendrait pour base ce compromis, qui permet d'admettre la compétence des tribunaux de l'Etat de la saisie s'ils sont compétents en vertu de leur loi nationale et s'ils ne le sont pas, car, dans beaucoup de pays, le tribunal du lieu de la saisie n'est pas compétent, dans une série de cas énumérés. La France est complètement désintéressée dans ce débat puisque la législation interne reconnaît la compétence des tribunaux français à l'égard des défendeurs étrangers. Si les délégués français ont défendu ce système plus compliqué, c'est dans l'intérêt de tout le monde. Au cours des discussions, il a été reconnu que le tribunal du lieu de la saisie, auquel l'amendement scandinave veut donner compétence exclusive, est le plus mauvais qu'on puisse trouver pour statuer sur le fond.

M. Ripert estime inadmissible le système qui aboutirait à faire juger dans un pays lointain, où le navire aurait été saisi et libéré contre caution, une question incompréhensible pour ce tribunal. Tout en rendant hommage à la simplicité du texte scandinave, il demande à la délégation suédoise de réfléchir encore à ce sujet.

M. Miller (United Kingdom) voudrait décrire très brièvement l'évolution du Royaume-Uni sur ce point très important. L'amendement scandinave, très clair, donne satisfaction aux délégués anglais, car en Angleterre la saisie donne compétence au tribunal pour statuer sur le fond. Mais ils comprennent très bien le point de vue français et il est impossible de demander aux Français de modifier complètement leurs conceptions.

M. Ripert (France) déclare que le premier paragraphe suffit parfaitement à la délégation française. En ajoutant le surplus, c'est un cadeau qu'elle a voulu faire aux

autres pays. En France, il n'existe pas de compétence du tribunal du lieu de la saisie. Dès lors, si un navire est saisi dans les eaux françaises, où ira-t-on plaider? C'est pour donner des tribunaux au saisissant que cette liste a été établie. Sans cela, la saisie ne donnerait aucun avantage autre que d'avoir une caution, si les intéressés sont d'accord pour plaider dans ce pays. La proposition scandinave aboutit donc à détruire la convention.

M. Bagge (Sweden) rappelle à M. Ripert qu'il avait été convenu à Naples que les associations nationales pourraient présenter des observations qui seraient soumises à la conférence diplomatique. La proposition scandinave vise à donner compétence au tribunal du lieu **[116]** de la saisie, mais non une compétence exclusive. Il y a aussi d'autres juridictions qui sont compétentes. La solution scandinave est proposée parce que partout la règle est que si l'on obtient une saisie, il faut agir dans un délai assez rapproché, sinon la saisie est nulle. M. Ripert a ingénieusement cherché une solution en disant que le défendeur doit être forcé, dans le cas où il n'y a pas juridiction du *forum arresti*, à fournir une garantie sur laquelle il consent à être exécuté s'il est condamné ultérieurement par le tribunal compétent. Ne serait-il pas aussi simple de dire que le tribunal du *forum arresti* est toujours compétent? Selon M. Ripert, beaucoup de pays n'admettent pas la compétence du *forum arresti*. La plupart des pays cependant admettent que leurs tribunaux sont compétents dans le cas où les parties ont des biens dans le pays. Or, ici, il existe un bien dans le pays de la saisie, puisque le navire est là. Donc, il y a compétence et cette compétence peut être transformée en compétence du lieu de la saisie aussitôt que celle-ci a été faite. La proposition scandinave est donc conforme à la loi nationale de la plupart des pays.

M. Ripert (France) fait observer qu'il existe une grande différence entre une loi interne et une convention internationale. Quand un pays, dans sa loi ou sa jurisprudence, reconnaît la compétence du tribunal du lieu de la saisie, c'est la compétence de ses propres tribunaux qu'il reconnaît; mais, par une convention internationale, il s'agit de reconnaître à tous les autres Etats contractants le droit de juger du fond en cas de saisie dans leur pays.

M. Asser (Netherlands) annonce qu'en principe la délégation néerlandaise est très sympathique à l'amendement scandinave, car il est conforme à la loi néerlandaise et à celle d'un grand nombre d'autres pays. Néanmoins, l'amendement étant inacceptable pour la France et toute convention internationale devant être basée sur un compromis, la délégation néerlandaise votera contre l'amendement, dans un esprit de coopération internationale.

M. Ripert (France) déclare que la délégation française peut accepter dans l'article 8 la suppression de toutes les dispositions si on conserve uniquement la première: "si les tribunaux sont compétents en vertu de leur loi nationale".

M. Bagge (Sweden) réplique que dans ce cas, il préfère encore le texte actuel de l'article 8. Autrement, il n'y aurait aucune unification, mais uniquement les lois nationales.

M. Ripert et M. Bagge retirent leurs propositions respectives.

M. le Président Lilar annonce qu'il est encore saisi de deux amendements allemands. Le premier consiste à substituer à la rédaction actuelle de la lettre d) du

paragraphe 1er de l'article 8: "Si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910".

. . . . . .

Les deux amendements sont adoptés par l'assemblée sans discussion.

M. Berlingieri (Italy) propose de supprimer la lettre a) du paragraphe 1er de l'article 8, parce qu'il craint une internationalisation de ce principe.

M. Ripert (France) fait observer que c'est à tort que M. Berlingieri attribue au Code napoléonien la disposition de la lettre a). Le demandeur ne peut rendre le tribunal compétent que s'il a pratiqué une saisie, car après avoir pratiqué une saisie, il faut bien qu'il trouve un tribunal compétent. Cela n'a aucun rapport avec la disposition du Code napoléonien qui choque M. Berlingieri.

L'assemblée rejette l'amendement italien. Elle adopte ensuite l'article 8.

ARTICLE 7

. . . . . .

2° Si le Tribunal dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.

3° Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

4° Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

. . . . . .

ARTICLE 7

. . . . . .

2° If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

3° If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.

4° If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.

. . . . . .

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

Article 8.

. . . . . .

Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, aucune mainlevée de la saisie du navire ne pourra être ordonnée, comme prévu à l'Art. 5, à moins que la caution ou toute autre garantie ne prévoit formellement qu'elle est donnée pour le montant (y compris intérêts et frais) auquel le défendeur ou le navire peut être condamné par un jugement du Tribunal ou de l'un des Tribunaux ayant compétence pour statuer.

Si le Tribunal, dans la juridiction duquel le navire a été arrêté, n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, et si le navire n'a pas été relâché en échange d'une caution, ou d'une autre garantie, comme prévu à l'Art. 5, le jugement qui sera rendu par le Tribunal ou l'un des Tribunaux compétents pour statuer sur le fond, sera exécutoire contre le navire saisi. Les Etats Contractants s'engagent à introduire dans leur législation interne des textes appropriés pour permettre cette exécution.

Au cas, cependant, où les Parties ont convenu de soumettre le litige à la juridiction d'un Tribunal particulier ou à l'arbitrage, cette Convention conservera sa valeur et la saisie sera maintenue malgré les dispositions précédentes. Mais le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans la juridiction de laquelle le navire a été saisi fixera un délai dans lequel le demandeur devra introduire une action devant la juridiction agréée ou devra commencer la procédure d'arbitrage.

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

[4]

En Belgique et aux Pays-Bas, la question ne présente aucune difficulté. En vertu de la loi belge, comme de la loi néerlandaise, la saisie d'un navire étranger rend "*ipso facto*" le tribunal belge ou néerlandais compétent, alors qu'il résulte des renseignements fournis par les délégués français que sous l'empire de la loi française, la saisie d'un navire étranger en France est possible tout en laissant à un Tribunal étranger le soin de juger du bien-fondé de la saisie. Le système proposé par Monsieur le Doyen Ripert peut donner lieu à de sérieuses difficultés en Grande Bretagne et dans les pays dont la loi interne n'attribue pas nécessairement compétence au "*forum arresti*", ou n'autorise pas davantage la saisie d'un navire en vertu d'une créance au regard de laquelle les Tribunaux **[5]** nationaux ne sont pas compétents. Pour ce motif, la Commission Internationale a décidé d'insérer à l'article 8 du projet qui traite de la question, une disposition aux termes de laquelle les Etats Contractants s'engagent à introduire dans leur législation interne des textes appropriés afin de permettre l'exécution des jugements étrangers chaque fois que, soit en vertu de la loi interne, soit en vertu de la convention, leurs propres tribunaux sont incompétents. Il semble toutefois douteux que cette dernière disposition soit acceptable par tous les états intéressés et en outre, qu'il soit souhaitable de traiter dans le projet de convention un nombre de points extrêmement problématiques et délicats, qui risquent de sortir des limites du sujet. C'est pourquoi la Commission Internationale souhaite que ces questions soient étudiées avec tout le soin requis, par la Conférence de Naples.

. . . . . .

[9]

Le dernier alinéa de l'article 8 prévoit le cas où un contrat donnant lieu à litige contient une clause arbitrale ou attributive de compétence à un tribunal déterminé. L'alinéa dispose, pour ce cas, que la saisie n'en sera pas affectée, mais que le "*forum arresti*" fixera un délai, dans lequel le demandeur devra introduire une action devant la juridiction agréée, où devra commencer la procédure d'arbitrage; on a voulu ainsi décourager le saisissant de mauvaise foi.

Comments on the Draft by National Associations

Belgium

[23]

1° L'avant-dernier alinéa de cet article tend à organiser l'exequatur, dans le pays où la saisie a été pratiquée, des décisions rendues par le tribunal compétent pour statuer sur le fond du droit qui a motivé la saisie.

Il y aurait lieu d'attribuer le même effet aux décisions arbitrales.

2° Aux termes du dernier alinéa de l'art. 8, le tribunal du lieu de la saisie fixe le délai endéans lequel la demande au fond devra être introduite au cas où les parties ont convenu de soumettre leur différend à un tribunal de leur choix ou à arbitrage.

Pourquoi ne pas étendre cette mesure à tous les cas où le tribunal du "*forum arresti*" est incompétent pour juger le fond?

France

[32]

Elle propose, en outre, qu'une disposition générale soit ajoutée au texte de l'article 8 qui réserve leur plein et entier effet aux clauses conventionnelles réglant la compétence territoriale ou la compétence arbitrale entre les parties.

On ne pourrait, en effet, de façon raisonnable, refuser leur valeur à ces clauses contractuelles.

Cependant, il importe, en ce cas, que le Juge qui autorise la saisie impartisse au demandeur un délai raisonnable pour engager son action au fond devant la juridiction compétente, passé quel délai le Juge se réservera le droit de donner mainlevée de la saisie, sur la demande du saisi.

Il apparaît donc que l'article 8 devrait être complété par un dernier paragraphe disposant:

"Au cas où les conventions des parties contiendraient une clause attributive de compétence à une juridiction déterminée ou une clause d'arbitrage, les dispositions ci-dessus ne seront pas appliquées, et la clause contractuelle recevra son application.

Néanmoins, la saisie sera maintenue, mais le Juge qui l'a autorisée pourra impartir au demandeur saisissant tel délai qu'il fixera pour engager son action au fond et se réservera le droit de donner mainlevée de la saisie au cas où le demandeur n'aurait pas engagé son action au fond dans le délai fixé."

Netherlands

[63]

Article 8 (second alinéa): Le texte actuel de l'article 8 attribue compétence non seulement lorsque la loi interne du lieu de la saisie le prévoit, mais aussi dans cinq autres cas. Il importera dès lors de supprimer dans la seconde ligne de cet alinéa les mots: "d'après la loi interne"; la même observation vaut pour le troisième paragraphe de l'article 8. En outre, la phrase suivante pourrait être ajoutée aux deux alinéas:

"mais le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans la juridiction desquels le navire a été saisi, fixera un délai endéans **[64]** lequel le demandeur devra introduire une action devant le tribunal compétent."

Article 8 (troisième alinéa): Pour la même raison que celle exposée relativement au second alinéa, les mots "d'après la loi interne" devraient être supprimés.

En outre, il parait souhaitable d'étendre le champ du troisième alinéa de l'article 8 dans la même mesure que le deuxième alinéa de cet article et d'insérer à l'article 8, alinéa 3 après les mots "comme prévu à l'article 5" la phrase suivante:

"le Tribunal, ou toute autre autorité compétente, dans la juridiction desquels le navire a été saisi, fixera un délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le tribunal compétent et".

United Kingdom

[55]

L'Association note que l'Association belge fait deux recommandations au sujet de l'avant-dernier et du dernier paragraphe de cet article conçus comme suit:

"Si le tribunal dans la juridiction duquel la saisie a été pratiquée n'a pas, d'après la loi interne, de compétence pour décider du fond, et si le navire n'a pas été libéré moyennant caution ou autre garantie comme prévu à l'art. 5, le jugement à prononcer par le tribunal ayant compétence, pourra être exécuté contre le navire saisi. Les Etats contractants s'engagent à introduire dans leur législation des dispositions appropriées permettant cette exécution".

"Cependant, si les parties ont convenu de soumettre le litige à la compétence d'un tribunal déterminé ou à arbitrage, cet accord et la saisie du navire ne seront pas affectés par les dispositions ci-dessus, mais le tribunal ou autre autorité judiciaire compétente, dans la juridiction de laquelle le navire a été saisi, fixera un délai dans lequel le demandeur devra introduire une action devant la juridiction convenue ou entamer la procédure d'arbitrage".

L'Association Belge propose que l'avant dernier alinéa prévoie également que des sentences arbitrales puissent être exécutées contre le navire saisi et que les dispositions du dernier alinéa ne s'appliquent pas seulement aux cas dans lesquels les parties ont choisi un forum déterminé, autre que le tribunal de la saisie, mais à tous les cas dans lesquels ce tribunal n'a pas compétence pour juger au fond de sorte que l'affaire doit être plaidée devant un autre tribunal. L'Association Britannique apprécie la valeur de la première proposition, mais fait observer qu'il existe déjà deux conventions internationales qui peuvent influer sur cette question, notamment le Protocole au sujet des clauses d'arbitrage signé à l'Assemblée de la Société des Nations le 24 septembre 1923, déjà ratifié par les pays qui seront probablement représentés à Naples: Belgique, Grande-Bretagne **[56]**, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal et Suède), et la convention sur l'exécution de sentences

arbitrales étrangères, signée à l'assemblée de la Société des Nations le 26 septembre 1927 (que les mêmes pays ont tous ratifiée). Le Protocole prévoit en effet que si les parties à un contrat soumettant un différend à arbitrage sont respectivement soumis à la juridiction de deux Etats contractants, et si l'une d'elles intente un procès au sujet de ce différend devant le tribunal de l'un des Etats contractants, ce tribunal doit arrêter le procès et renvoyer les parties au tribunal convenu, à moins qu'il n'ait la preuve que l'accord des parties est devenu caduc ou que l'arbitrage ne peut avoir lieu. La convention prévoit des modalités adéquates pour qu'une sentence arbitrale rendue dans l'un des Etats contractants puisse être exécutée devant tous les tribunaux d'un des autres Etats contractants. L'Association est donc d'avis que la proposition de l'Association Belge est amplement couverte par ces deux conventions internationales et ne doit pas être insérée dans la présente convention. Quant à la seconde proposition de l'Association Belge, l'Association Britannique l'appuie, mais suggère qu'il serait préférable de l'insérer dans un amendement au second alinéa de l'art. 8 portant:

"Lorsque le tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi, n'a pas, en vertu de sa loi nationale, compétence pour juger du fond, le tribunal fixera un délai dans lequel le demandeur intentera une action devant un tribunal ou autre cour qui a cette compétence, et il ne sera pas donné mainlevée de la saisie comme il est dit à l'art. 5, à moins qu'avant l'expiration de ce délai sans que le procès ait été intenté ou que la caution ou autre garantie spécifiquement fournie contienne une stipulation spéciale qu'elle a été donnée pour garantir le montant (y compris les intérêts et les frais) dont le défendeur ou le navire seront tenus en vertu d'un jugement du tribunal ou cour, où l'un de ceux-ci ayant compétence pour en décider".

L'Association britannique pense que cet amendement reflète la proposition que l'Association française a faite dans le dernier alinéa de son rapport.

Amendments to the Draft proposed by National Associations

Belgium

Article 7

2° Dernier alinéa: remplacer les mots: "Au cas, cependant, où les parties ont convenu de soumettre le litige à la juridiction d'un tribunal particulier ou à l'arbitrage" par les mots:

"dans tous les cas où le Tribunal du lieu de la saisie est incompétent pour connaître du fond du litige".

France

Ajouter au texte de l'art. 8 ce qui suit:

"Au cas où les conventions des parties contiendraient une clause attributive de compétence à une juridiction déterminée ou une clause arbitrale, les dispositions ci-dessus ne seront pas appliquées, et la clause contractuelle recevra son application. Néanmoins, la saisie sera maintenue, mais le Juge qui l'a autorisée, pourra impartir au demandeur saisissant tel délai qu'il fixera pour engager son action au fond et se réservera le droit de donner mainlevée de la saisie au cas où le demandeur n'aurait pas engagé son action au fond dans le délai fixé".

Netherlands

Deuxième alinéa: Supprimer les mots: "d'après la loi interne", et ajouter:

"mais le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans la juridiction desquels le navire a été saisi, fixera un délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le tribunal compétent".

Troisième alinéa: Supprimer les mots: "d'après la loi interne".

Ajouter, après les mots: "comme prévu à l'article 5", les mots: "le Tribunal ou toute autre autorité compétente dans la juridiction desquels le navire a été saisi, fixera un délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le tribunal compétent".

Quatrième alinéa: Intercaler dans la dernière phrase, entre les mots "mais" et "le Tribunal", les mots: "cette Convention sortira ses pleins et entiers effets, et...".

United Kingdom

Remplacer les deux derniers alinéas par les mots:

"Si le Tribunal dans la juridiction duquel le navire a été saisi, n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, le Tribunal fixera un délai dans lequel le demandeur doit introduire sa demande devant un autre tribunal qui a compétence et aucune mainlevée de la saisie, comme prévu à l'article 5, ne sera accordée avant que ce délai ne soit expiré sans qu'une action ait été intentée, ou que la garantie ou la caution prévoient expressément qu'elles sont données pour sûreté de la créance (comprenant les intérêts et les frais) qui pourra être reconnue par un jugement du tribunal ayant compétence pour trancher le fond du litige".

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 25 September 1951

[291]

M. le Président. - Nous abordons maintenant l'article 8.

. . . . . .

"Si le tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi, n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, aucune mainlevée de la saisie du navire ne pourra être ordonnée, **[292]** comme prévu à l'article 5, à moins que la caution ou toute autre garantie ne prévoie formellement qu'elle est donnée pour le montant (y compris intérêts et frais) auquel le défendeur ou le navire peut être condamné par un jugement du Tribunal ou de l'un des Tribunaux ayant compétence pour statuer.

Si le Tribunal, dans la juridiction duquel le navire a été arrêté, n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, et si le navire n'a pas été relâché en échange d'une caution ou d'une autre garantie, comme prévu à l'art. 5, le jugement qui sera rendu par le Tribunal ou l'un des Tribunaux compétents pour statuer sur le fond, sera exécutoire contre le navire saisi. Les Etats contractants s'engagent à introduire dans leur législation interne des textes appropriés pour permettre cette exécution.

Au cas, cependant, où les Parties ont convenu de soumettre le litige à la juridiction d'un Tribunal particulier ou à l'arbitrage, cette Convention conservera sa valeur et la saisie sera maintenue malgré les dispositions précédentes. Mais le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans la juridiction de laquelle le navire a été saisi,

fixera un délai dans lequel le demandeur devra introduire une action devant la juridiction agréée ou devra commencer la procédure d'arbitrage".

Au 2ème alinéa, la Hollande propose de supprimer les mots: "d'après la loi interne" et ajouter:

"mais le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans la juridiction desquels le navire a été saisi, fixera un délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le tribunal compétent."

La délégation Belge propose d'étendre l'application de l'avant-dernier paragraphe de l'article 8 aux décisions arbitrales. Et je viens **[293]** d'être saisi d'un amendement par lequel la délégation belge propose de remplacer les deux derniers alinéas par:

"Si le Tribunal dans la juridiction duquel le navire a été saisi n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, ou si les Conventions des parties contiennent, soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le Tribunal fixera le délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond. Si cette action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie".

La délégation de la Grande-Bretagne propose de remplacer les deux alinéas par les mots:

"Si le Tribunal dans la juridiction duquel le navire a été saisi, n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, le Tribunal fixera un délai dans lequel le demandeur doit introduire sa demande devant un autre Tribunal qui a compétence et aucune mainlevée de la saisie, comme prévu à l'article 5, ne sera accordée avant que ce délai ne soit expiré sans qu'une action ait été intentée, ou que la garantie ou la caution prévoient expressément qu'elles sont données pour sûreté de la créance (comprenant les intérêts et les frais) qui pourra être reconnue par un jugement du tribunal ayant compétence pour trancher le fond du litige".

Au troisième alinéa, la délégation hollandaise propose de supprimer les mots: "d'après la loi interne" et ajouter, après les mots: "comme prévu à l'article 5", les mots: "le Tribunal ou toute autre autorité compétente dans la juridiction desquels le navire a été saisi, fixera un délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le tribunal compétent".

Au quatrième alinéa, cette délégation propose d'intercaler dans la dernière phrase, entre les mots "mais" et "le Tribunal", les mots: "cette Convention sortira ses pleins et entiers effets, et...".

La délégation française propose d'ajouter au texte de l'article 8 ce qui suit:

"Au cas où les conventions des parties contiendraient une clause attributive de compétence à une juridiction déterminée ou une clause arbitrale, les dispositions ci-dessus ne seront pas appliquées, et la clause contractuelle recevra son application. Néanmoins, la saisie sera maintenue, mais le juge qui l'a autorisée, pourra impartir au demandeur **[294]** saisissant tel délai qu'il fixera pour engager son action au fond et se réservera le droit de donner mainlevée de la saisie au cas où le demandeur n'aurait pas engagé son action au fond dans le délai fixé".

[303]

D'autre part, la délégation britannique propose de remplacer les deux derniers alinéas par les mots:

"Si le Tribunal dans la juridiction duquel le navire a été saisi n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, le Tribunal fixera un délai dans lequel le demandeur doit introduire sa demande devant un autre Tribunal qui a compétence et aucune mainlevée de la saisie, comme prévu à l'article 5, ne sera accordée avant que ce

délai ne soit expiré sans qu'une action ait été intentée, **[304]** ou que la garantie ou la caution prévoient expressément qu'elles sont données pour sûreté de la créance (comprenant les intérêts et les frais) qui pourra être reconnue par un jugement du tribunal ayant compétence pour trancher le fond du litige".

Enfin, il y a une nouvelle proposition de la délégation belge consistant à remplacer les deux derniers alinéas par:

"Si le Tribunal dans la juridiction duquel le navire a été saisi n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, ou si les Conventions des parties contiennent, soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le Tribunal fixera le délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond. Si cette action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie".

La parole est à M. Van Ryn.

M. J. Van Ryn (Bruxelles). - L'amendement de la délégation belge n'a pas une portée fondamentale. Son objet est, en réalité, de combiner les amendements français et britannique.

En ce qui concerne l'amendement britannique, nous avons constaté, avec satisfaction, qu'il n'y était plus fait allusion, dans le texte communiqué, à l'obligation des Etats contractants de rendre exécutoires, dans leurs territoires respectifs, des jugements rendus par les tribunaux étrangers, ce qui aurait pu donner lieu, en Belgique notamment, à de sérieuses difficultés. D'autre part, il nous est apparu qu'il était possible de concilier ces amendements en modifiant leur portée sur un point.

Si j'ai bien compris la portée de l'amendement britannique, dans le cas où le tribunal, qui statue sur la demande de saisie, n'est pas compétent sur le fond, il faudrait attendre l'expiration du délai que ce tribunal va impartir au saisissant pour introduire son action au fond, avant de pouvoir obtenir la mainlevée de la saisie, moyennant la fourniture d'une caution.

Cette situation peut donner lieu, en pratique et en Belgique tout au moins, à des inconvénients sérieux et il ne faudrait pas obliger d'attendre l'expiration de ce délai.

La difficulté peut être tournée si l'on adopte le texte que nous proposons. Il ne ferait pas obstacle à ce que la partie saisie **[305]** demande mainlevée en offrant, en échange de la saisie, un cautionnement. Il suffit de préciser que si, à l'expiration du délai, l'action n'a pas été introduite, la libération du cautionnement pourra être décidée par le Tribunal. (*Applaudissements*).

(*Translation*)

Mr. President and gentlemen, the Belgian amendment has been drafted instead of the amendments which have been printed in the book which you have before you because it is an attempt to amalgamate the British and French points of view as we find them in the draft. As far as the British amendment is concerned, we see with pleasure that it does not speak about a Court of one of the Contracting Parties being bound to execute the judgment of a foreign court. It seems to us that it is a great difficulty which has been avoided and which makes our work so much more easy. We sought if possible, to consider in our amendment all the points of view. We have not changed the aims of it, except on one point. The British amendment says that, if the claimant has not started an action on merit within the delay established, the debtor cannot ask for the release of the ship before the delay is terminated. That sounds all very well in writing, but there are rather serious difficulties from a practical point of view. Therefore I think it is advisable not to mention the necessity of waiting till the delay

has expired, to obtain the release of a ship against sufficient bail. If the action on the merit has not been issued within the delay, it should be decided that the court may order the release of the bail.

Mr. Cyril Miller (London). - Mr. President and gentlemen, it seems to me that the Belgian amendment which we have only just have the opportunity of seeing, is probably a similar method of expressing our idea as the draft which we put forward; but, as this is such an important matter, I do not feel that we can say here and now whether, as a matter of drafting, we accept the Belgian proposal in place of our own. I think that this is a matter which will have to be very carefully examined in the drafting committee. I want to make this point clear. I understand that the conference is accepting the view which is expressed in the draft convention on two points, one, that, if the arrest of a ship is made in a country in which courts have no jurisdiction over that particular case, the judge has power to maintain the arrest, provided that the claimant pursues his remedy within an appropriate time in a country in which there is jurisdiction to try the claim. I understand that the conference accepts that principle. Secondly, I understand (I hope there is no difficulty about this) that the conference accepts the position that, if an arrest is made and a ship is arrested before the court of particular jurisdiction and it is subsequently found that the matter in dispute has been agreed **[306]** to be referred to arbitration by the parties, or, which is the same thing in our law, has been agreed to be referred to a court of another country, the court in which the arrest is made will not release the ship or the bail, but will fix a time within which the arbitration is to proceed or the action before the agreed foreign court is to be brought. If we are all agreed on those principles, which are, incidentally, expressive of our own law, we can consider it purely as a matter of drafting. I have only just seen the Belgian amendment, and it appears to me to be very attractive; but before we can say whether we accept it we must examine it in detail.

Mr. J. T. Asser (Amsterdam). - Mr. President and gentlemen, I should like to say a few words. I personally think that the Belgian proposal presents an excellent method in that it does away with a lot of minor points and says just what it means. I should like to say that the Netherlands delegation is in agreement with it and is prepared to withdraw its own amendment, subject to the Belgian amendment being carried in its present form.

M. le Président. - La délégation néerlandaise approuve-t-elle la proposition belge?

M. Loeff (Rotterdam). - Oui, Monsieur le Président.

M. le Président. - La délégation britannique est donc d'accord, mais demande que la question puisse être examinée au sein du Comité de rédaction.

La délégation française est-elle d'accord?

M. J. de Grandmaison. - Parfaitement.

M. le Président. - La parole est à M. Houston.

Mr. Oscar R. Houston (New York). - Mr. President and gentlemen, I find myself quite in accord with the proposals as they now stand, except on one point. There is a provision which has been phrased in two or three different ways to the effect that, if

the parties have agreed to refer all litigation to the courts of a designated country, the country in which the ship has been seized must refer the **[307]** litigation to the court named in the charter party or bill of lading. That is contrary to the practice in the courts of my country, and it seems to me that it leads to very serious danger. It seems to me that it would be most unfortunate if we had bills of lading or charter parties requiring that all litigation arising therefrom must be decided in Monrovia, Liberia. I raise that point and mention Liberia not for the purpose of casting any reflection on that country, but for the reason that it is acquiring a very substantial ocean going tonnage, and there may or may not be admiralty courts in Monrovia. It seems to me that the question of whether a provision in a bill of lading or a charter party ousting the normal courts from jurisdiction and conferring exclusive jurisdiction on the courts of a flag is valid or not ought to be left as it is today, to the discretion of the courts in which the vessel is seized, I should like that point to go before the committee on drafting, to which I understand the entire matter has been referred.

M. le Président. - La parole est à M. Berlingieri.

M. G. Berlingieri (Gênes). - Je serais d'accord sur l'amendement suggéré par la délégation belge si l'on consentait à supprimer les mots: "d'après la loi interne" parce que ces termes sont en contradiction avec le texte de l'article 8 sur lequel tout le monde est d'accord.

(*Translation*)

Mr. President and gentlemen, we agree about the wording of article 8. I only want to call attention to the term which says that the court in whose jurisdiction the ship has been arrested has not jurisdiction to decide upon the merits of the case. I should like to ask the Belgian delegation whether they would **[308]** not delete the words "according to internal law", because that is in contradiction with the rules provided in article 8.

Mr. Cyril Miller (London). - Mr. President and gentlemen, I am grateful to Mr. Houston for raising the point which he did with regard to arbitration. In our country, as in the United States, when there is an arbitration clause the judge is not bound to what we call stay the action, but he has discretion to stay the action in court and allow the matter to be decided by arbitration. I repeat, however, that it is a discretion. We did not read the Belgian amendment as touching that matter, and therefore we did not remark upon it when we addressed the conference on these amendments of clauses; but, if there is the slightest doubt about it, it must be made quite clear that in a case in which a ship is arrested, for instance, in respect of a claim for loss of or damage to cargo, while a party can apply to the court to stay the action because there is an arbitration clause in a charter party or to resolve the judge's discretion to permit or not to permit the matter to go to arbitration, that matter must be left completely unfettered. Our view is that, if there is any doubt of that kind, the position must be made clear. We could not possibly ask our American friends to alter their law on that topic.

M. le Président. - L'assemblée est-elle d'accord pour renvoyer la rédaction de l'article 8 au Comité de rédaction? (*Assentiment*).

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[91]

Article 8.

Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, aucune mainlevée de la saisie du navire ne pourra être ordonnée, comme prévu à l'art. 5, à moins que la caution ou toute autre garantie ne prévoie formellement qu'elle est donnée pour le montant (y compris intérêts et frais) auquel le défendeur ou le navire peut être condamné par un jugement du tribunal ou de l'un des tribunaux ayant compétence pour statuer. Mais le tribunal ou toute autre autorité judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le tribunal compétent.

[92]

Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond. Si cette action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

Article 8.

If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, no release of the ship, as provided in Article 5 shall be granted unless the bail or other security specifically provides that it is given as security for the amount (including interest and costs) in which the defendant or the ship may be held liable by a judgment of the Court or one of the Courts having jurisdiction so to decide. But the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the ship has been arrested or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested may fix the time within which the claimant shall bring the action or begin proceedings in arbitration, and if the action be not brought or the proceedings in arbitration be not begun within such time, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail.

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

[61]

M. Cleveringa (Netherlands). . . . . .

L'article 8 renferme certaines lacunes qu'il ne faudrait pas laisser subsister. Si l'on a saisi un navire, il faut continuer à procéder et il faut agir en validité de la saisie, puis au fond en vue de pouvoir l'exécuter. Il faudra toujours que ces actions soient portées devant le juge compétent, mais il peut arriver que l'action au fond soit de la compétence d'un juge et que la saisie soit de la compétence d'un autre juge. Il pourrait en être ainsi, par exemple, lorsque des arbitres sont compétents pour statuer sur le

fond, car on ne peut leur laisser juger la validité de la saisie. Il peut également se produire que l'action au fond soit déjà entamée avant qu'on ne procède à la saisie. Il faut prévoir absolument le juge qui sera compétent pour se prononcer sur la saisie et l'action en validité.

Tenth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted to the Plenary Session

[114]

Article 8.

. . . . . .

(2) Si le tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir, conformément à l'Article 5, pour obtenir la mainlevée de la saisie, devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le tribunal compétent de statuer sur le fond, et le tribunal ou toute autre autorité judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le tribunal compétent.

(3) Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

(4) Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

. . . . . .

Article 8

. . . . . .

(2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

[115]

(3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.

(4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.

. . . . . .

The text was approved by the Session.

ARTICLE 7	ARTICLE 7
. . . . .	. . . . .
5° Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.	**5 This Article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17 October 1868.**

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

[116]

M. le Président Lilar annonce qu'il est encore saisi de deux amendements allemands.

. . . . . .

Le deuxième consiste à ajouter un paragraphe 5 ainsi conçu: "Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention révisée sur la navigation du Rhin, du 17 octobre 1868".

Les deux amendements sont adoptés par l'assemblée sans discussion.

ARTICLE 8

1° Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat contractant.

2° Un navire battant pavillon d'un Etat non-contractant peut être saisi dans l'un des Etats contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article premier, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

3° Toutefois, chaque Etat contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non-contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat contractant.

4° Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.

. . . . . .

ARTICLE 8

1° The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

2° A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

3° Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

4° Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.

. . . . . .

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

[186]

Article 1

Tout créancier du propriétaire d'un navire qui se trouve dans la juridiction des tribunaux de l'un des Etats contractants peut opérer la saisie conservatoire de ce navire, alors même que celui-ci serait prêt à faire voile. Ce droit pourra être exercé par tous les ressortissants des Etats contractants sur les navires portant le pavillon de l'un des Etats contractants.

[192]

Article 8

Les Hautes Puissances contractantes se réservent la faculté d'étendre aux ressortissants des Etats non contractants le bénéfice du droit de saisie conservatoire prévu à l'article 1.

Final Draft submitted to the Conference

[329]

Art. 8. - Les Hautes Puissances contractantes se réservent la faculté d'étendre aux ressortissants des Etats non contractants le bénéfice du droit de saisie conservatoire prévu à l'article 1.

Art. 8. - The High contracting Parties reserve the option to extend to nationals of non-contracting States the benefit of the right of provisional arrest provided in article 1.

M. le Président. - Cet article présente-t-il une utilité? Nous pourrions le supprimer. Il sera remplacé par l'article 4 de la convention sur l'abordage. (*Assentiment*). Dans ces conditions nous avons terminé la lecture des articles.

Draft of the second paragraph of Article 2 submitted by the CMI International Sub-Committee to the CMI 1951 Naples Conference

Article 2

. . . . . .

La présente Convention s'applique à la saisie de tous les navires battant pavillon d'un Etat Contractant; mais elle ne s'applique pas à la saisie d'un navire dans le ressort de l'état de son pavillon à moins que le demandeur ne soit un étranger ressortissant d'un autre Etat Contractant.

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

[6]

L'article 2 dispose ensuite que la Convention ne s'applique pas au cas où le navire est saisi dans le ressort de l'Etat dont il bat le pavillon. On a pensé qu'à rendre la Convention applicable au cas envisagé, signifierait une immixtion injustifiable dans la

législation interne des Etats Contractants lorsque les deux parties sont ressortissantes de cet Etat et que les rapports de droit entre elles sont de nature purement interne; ces raisons ne se justifient plus lorsque le saisissant est ressortissant d'un autre Etat Contractant que celui du saisi; c'est pourquoi l'article 2 prévoit que l'exception ne jouera pas lorsque le saisissant ressortit à l'un des autres Etats Contractants.

Draft of Article 10 submitted by the CMI International Sub-Committee to the CMI 1951 Naples Conference

Chaque Etat Contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à toute personne ne ressortissant pas à l'un des Etats Contractants.

Comments on the Draft by National Associations

Netherlands

[61]

Article 2: La Commission se demande s'il y aurait un inconvénient à étendre la Convention à tout navire, quelque soit son pavillon, qui se trouve dans la juridiction d'un des Etats Contractants; dans ce cas l'article 2 se présenterait comme suit:

"Un navire ne peut être saisi dans la juridiction de l'un des Etats Contractants qu'en vertu d'une créance maritime, mais la Convention ne s'appliquera pas à la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat de son pavillon, à moins que le demandeur ne soit un étranger ressortissant d'un autre Etat Contractant".

Ce texte accorderait un avantage aux armateurs d'un Etat non-Contractant, mais il est entendu que tout Etat Contractant qui voudrait refuser cette faveur peut, en se prévalant de l'art. 10 de la Convention, exclure **[62]** toute personne ne ressortissant pas à un des Etats Contractants des avantages de la Convention.

United Kingdom

[47]

Article 2.

L'Association attache une très grande importance à cet article, comme déjà dit, parce qu'elle n'est certes pas disposée à étendre le droit de saisie existant en droit anglais d'un navire britannique dans un port britannique par un créancier anglais; mais l'Association est d'avis que le critère pour déterminer le statut du créancier devrait être le domicile ou l'endroit où il a un siège d'affaires plutôt que la nationalité, et proposera que l'article soit amendé en conséquence.

Il est toutefois un aspect important du problème dont l'article ne dit mot, à savoir qu'en vertu de la convention, un navire appartenant à un Etat contractant peut se trouver dans une situation pire devant la juridiction d'un pays où le droit de saisie est restreint - tel que l'Angleterre - qu'un navire appartenant à un Etat non-contractant. Par exemple, si la convention était adopté par tous les pays maritimes d'Europe, mais non par les Etats sud-américains, un navire français pourrait être saisi par un prétendu créancier des Pays-Bas dans un port anglais du chef de chacune des créances maritimes énumérées à l'article 1, et l'un de ses "sister-ships" pourrait aussi être saisi, tandis qu'un navire argentin ne pourrait être saisi par ce même créancier que pour les

catégories plus limitées de créances maritimes, pour lesquelles le droit anglais permet la saisie, et ses sister-ships ne pourraient pas du tout être saisis. L'application de l'article 10 par le gouvernement anglais ne mettrait évidemment pas un créancier argentin en mesure de saisir un navire français dans un port britannique si ce n'est comme par la loi anglaise existante le permet; mais il ne permettrait pas à des créanciers appartenant à des Etats contractants d'exercer les pleins droits prévus par la Convention contre des navires d'Etats non-contractants. L'Association pense qu'à cet égard, le but de la convention est triple:

1. Qu'un navire portant le pavillon d'un Etat contractant ne puisse être saisi dans la juridiction de l'un des Etats contractants, sauf à raison d'une créance maritime comme définie par la Convention.

2. Qu'un navire battant le pavillon d'un Etat non-contractant puisse être saisi dans la juridiction d'un Etat contractant à raison d'au moins l'une des créances maritimes énumérés dans la convention et pour toute autre catégorie de créances pour laquelle la loi actuelle de l'Etat, où la saisie est pratiquée, permet la saisie de navires.

[48]

3. Qu'un navire battant le pavillon d'un Etat contractant puisse être saisi dans un port de son Etat propre à raison d'une des créances maritimes énumérées à l'article 1, pourvu que le saisissant réside ou a son siège d'affaires dans un autre Etat.

C'est pourquoi l'Association proposerait d'amender l'article 2 comme suit:

"Un navire battant le pavillon de l'un des Etats contractants ne peut être saisi conservatoirement dans l'un des autres Etats contractants que pour une créance maritime, et cette Convention s'appliquera à la saisie de tous navires battant le pavillon d'un Etat contractant. Un navire, battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à cette convention, peut être saisi dans la juridiction d'un des Etats contractants par un créancier appartenant à un Etat contractant à raison d'une créance maritime et de toute autre créance pour laquelle des navires peuvent être saisis d'après la loi de cet Etat; mais cette convention ne s'appliquera pas à la saisie d'un navire dans la juridiction de l'Etat de son pavillon par un créancier résidant ou ayant un siège d'affaires dans cet Etat".

Cet amendement a une grande importance afin de permettre que la loi anglaise existante puisse être étendue jusqu'aux limites de la convention, de façon à inclure la saisie des navires de tous pavillons par des créanciers appartenant à un Etat contractant, autre que la saisie d'un navire britannique dans un port britannique par un créancier résidant en Grande-Bretagne. L'Association est informée que les lois existant dans les autres Etats contractants sont déjà suffisamment larges pour comprendre la saisie des navires de tout pavillon, même au-delà des limites de la convention. Mais elle apprend également qu'il y a une objection grave à l'amendement proposé dans certains pays continentaux dans lesquels la convention ferait partie intégrante de leur système par suite de son adoption in toto et non, comme c'est le cas en Grande-Bretagne, par le vote d'une loi spéciale par le parlement. Il semble que l'objection est qu'une convention internationale ne peut pas modifier la loi interne de ces Etats à l'égard de personnes n'appartenant pas à l'un des Etats contractants. Si cette objection est produite à la Conférence, l'Association britannique proposera que l'amendement soit consigné dans un protocole permettant aux Etats contractants de l'adopter s'ils le désirent.

New text of Article 2 of the Draft submitted to the CMI 1951 Naples Conference by the British MLA

Remplacer le texte proposé par:

Un navire battant pavillon de l'un des Etats Contractants ne peut être saisi dans la juridiction de l'un des autres Etats Contractants qu'en vertu d'une créance maritime alléguée, et la présente Convention s'applique à la saisie de tous navires battant pavillon d'un Etat Contractant.

Un navire battant pavillon d'un Etat non Contractant peut être saisi dans la juridiction de l'un des Etats Contractants en vertu d'une créance maritime ou de toute autre créance en vertu de laquelle un navire peut être saisi sous l'empire de la loi de l'Etat où la saisie est pratiquée, mais la présente Convention ne s'applique pas à la saisie d'un navire dans la juridiction de l'Etat dont il bat le pavillon, par un demandeur qui a sa résidence ou le centre de son activité commerciale dans cet Etat".

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 24 September 1951 P.M.

[239]

M. le Président. - . . . . . .

(Translation). As far as Article 2 is concerned, there has been an amendment which is more or less a redraft submitted by the British delegation, there has been an amendment submitted by the Dutch delegation and a suggestion made by the French delegation; but now I have got from Sr. Torquato Giannini a new draft which reads as follows: "The present convention concerns the arrest of all ships flying the flag of a contracting State and which is in the jurisdiction of one of the contracting States, and can be granted against the claim of a person belonging to one of the contracting States, except in the case when the ship is within the jurisdiction of the State of her flag and the claimant does not belong to one or other of the contracting States. The arrest of a ship flying the flag of one of the contracting States can be made within the jurisdiction of one or other of the contracting States only if there is a maritime claim of a nature such as has been defined in Article 1 above".

Now the delegations which have submitted amendments are asked to give some explanation concerning these amendments. The delegation of Great Britain has the floor.

Mr. Cyril Miller (London). - We have only just seen the amendment proposed by the Italian delegation, and we have heard it read. **[240]** Of course, that is not really sufficient to enable us to understand where it leaves us; but, if I understood the President right when he gave us the gist of it before he read it, the requirements of Article 2 are there in number. Firstly, that the ship should be in the country of a contracting State; secondly, that she should be flying the flag of a contracting State; and, thirdly, that the claimant should be a person belonging - I use the word freely - to a contracting State. If the second is a condition of the Italian amendment, then I think I can say, without consulting my British colleagues, that we strongly oppose it. There is no reason whatever why a vessel which is not flying the flag of a contracting State should get better treatment, for example, in an English port, than a vessel which flies the flag of a contracting State. It is precisely thereto that the British amendment is directed. The original Article 2 had this effect when we considered it at Antwerp.

Assuming, for instance, that one of the South American States (I will not venture to name any one) was not a signatory of the convention, then a British ship in a British port could be arrested for a wider scope of maritime claims than could a ship belonging to that South American State, even though the creditor, the claimant, was a person belonging to one of the contracting States.

We felt that that was very unfair. We felt that, if the law of our country was to be extended in the way the convention suggests, that should apply to all vessels of whatever flag or whatever nationality. I will, therefore, read the British amendment, and propose that it should be adopted. The British amendment is as follows: it is a widening of Article 2: "A ship flying the flag of one of the contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the other contracting States only in respect of a maritime claim, and this convention shall apply to the arrest of all ships flying the flag of any contracting State. A ship flying the flag of a State which is not a party to this convention may be arrested within the jurisdiction of any of the contracting States by a claimant belonging to any of the contracting States in respect of a maritime claim, and in respect of any other claim in respect of which ships may be arrested under the existing law of the State; but this convention shall not apply to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a claimant who resides or has a place of business in that State". We think that covers the whole case.

[241]

For the benefit of our French friends I will read the amendment in the official French text.

M. Loeff (Rotterdam). - Au nom de la délégation hollandaise, nous retirons notre amendement.

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

M. J. de Grandmaison (Paris). - . . . . . .

[242]

(Translation). - Mr. President and gentlemen, Article 2 is of vast importance and has great relevance to the application of this convention. Firstly, the right of arrest in this convention is limited to the maritime claims enumerated in article 1. It is limited, secondly, to ships flying the flag of a contracting State. It does not apply to the arrest of a ship in the territory of her own flag unless the claimant is a foreigner belonging to a contracting State. Our British friends give great importance to article 2 in order not to extend the actual limit of the right of arrest of a British ship in a British port by a British claimant. I am sure that they have reason to stick to their guns: we all agree on that. They say, too, that the criterion should not be the criterion of the nationality of the claimant but that of the fact of residency or exercising commercial business **[243]** in the country. I think it is the better method to measure and to limit the rights of the claimant.

The British Association acknowledge the fact that even with this text and with the text of article 10 the convention is not perfect, because it will not be possible to give to a claimant belonging to a contracting State the rights and privileges of the convention against persons and ships not belonging to a contracting State. That is true. But we cannot help it; and it is the same with all international conventions. These

conventions do not rule those who do not belong to a contracting State and cannot be used against them: but that does not, in our opinion, diminish the utility and necessity of these international conventions.

The British Association propose an amendment stating that the object of this convention is three-fold. On the first point they say that a ship flying the flag of any of the contracting States shall not be arrested in the jurisdiction of any of the contracting States except for a maritime claim, as Stated in article 1 of the convention: and we are in perfect agreement and accord on that.

On their third point the British Association say that a ship flying the flag of a contracting State can be arrested in a port of her own State for any of the maritime claims enumerated in article 1 provided that the claimant resides or carries on business in a contracting State. We are in perfect agreement on the third point, but we disagree on the second. The second point is that a ship flying the flag of a State which is not one of the contracting States can be arrested in the jurisdiction of any of the contracting States by a claimant belonging to any contracting State for at least any of the maritime claims enumerated in the convention and for any other type of claim for which the existing domestic law of the arresting person permits the arrest of a ship.

We object because we fail to see the reason for it. It seems obvious to us that a ship flying the flag of a non-contracting State will be arrested for any claims that arise under the domestic law of the *forum arresti*; but we do not understand how that ship can be arrested for a maritime claim within article 1 of the convention if the particular claim is not a claim for which the arrest is granted by the domestic law of the *forum arresti* - that means by the law of the State where the arrest is made. If the ship arrested does not belong to a contracting State, then, in our opinion, the convention cannot have any effect and the claimant cannot make use of this convention. If the British Association intends that every contracting State will amend its domestic law so that the right of arrest shall be given in respect of all the claims enumerated in article 1, we are of opinion that we must state clearly that we know how difficult it is to make such legal amendments in domestic laws, and therefore it is our opinion that this question of the purposes for which a ship of a non-contracting State can be arrested must be dropped and that the convention must deal only with the right of arrest of ships flying flags of contracting States.

Those are some remarks that we want to make on that amendment.

[244]

M. le Président. - Vous proposez de supprimer la première phrase de l'alinéa 2 du texte proposé par la délégation anglaise?

M. Jean de Grandmaison. - Celle où il est dit qu'un navire appartenant à un Etat non contractant peut être arrêté pour toutes les causes de l'article 1er et celles de la loi domestique.

M. G.B. Bianchetti (Gênes). - . . . . . .

[245]

(Translation). - We must certainly assume that the draft of the convention which we are now discussing and which we hope will be approved could not actually become a universal maritime law. We certainly think that we are trying to create a very nice convention, and we think that the beautiful ends to which we are working now will

really be very helpful to us; but it is impossible to assume that everybody will like our creature. There will be people who will like it less than we do, and may be there will be others who will not like it at all. Therefore we must decide what to do if and when the convention comes into being, as we all hope it will, and decide whether we consider that is ought **[246]** to be enforced in all States or only in the contracting States. I agree completely with my very eminent French colleague that it is difficult to ask that a convention should be applied within the jurisdiction of a non-contracting State.

Now there are two cases which are possible. One is if the claimant and the other party belong to a contracting State. Then, when the arrest of a ship has to be made in the jurisdiction of a non-contracting State but when both parties concerned belong to contracting States, we want to establish what must be decided with regard to the site where the decision has to be taken. It seems to me that it is advisable to decide upon this matter, that is to say the matter relating to the site where the arrest has to be made.

We also do not know whether the convention may be applied when both parties belong to contracting States but the claim arises in a non-contracting State. According to international law, the convention has to be applied whether the arrest is made within the jurisdiction of a contracting State or not.

It is said that the question is dealt with by article 2; but in the text of this article this question is omitted. Therefore we should like to know whether the problem of the site has been discussed or not by the committee and whether it has decided not to deal with it but to drop it altogether. It seems to us that it is advisable to add an amendment which underlines the fact that the convention has to be applied when both parties belong to contracting States independently of the fact that the arrest takes place within the jurisdiction of a non-contracting State.

We certainly agree that it is impossible to enforce the convention when there are no corresponding clauses in the laws of the countries concerned, and also in this matter I completely agree with the opinion expressed by my very honourable colleague Maître de Grandmaison.

We think that article 10, which reads by paragraph III "Each contracting State shall be entitled wholly or partly to deny the advantages of the present convention to all persons who are not domiciled in one of the contracting States", does give an explanation and completes the clauses contained in article 2, and it seems to me advisable that the contents of both articles should be co-ordinated, given the fact that article 10 actually protects the convention as it has been drafted.

M. le Président. - Permettez. Nous discutons en ce moment l'article 2. Vous reparlerez de l'article 10 si vous le désirez, quand il sera mis en discussion.

M. G. B. Bianchetti. - Monsieur le président, les article 10 et 2 sont intimement liés, mais je n'insiste pas.

En résumé, la délégation italienne est d'accord avec la délégation française pour adopter l'amendement de la délégation britannique en ce qui concerne le premier et le troisième point, mais elle n'est pas d'accord en ce qui concerne le 2ème point.

[247]

M. Georges Ripert (Paris). - Je crois que la Conférence se trouve en présence d'une difficulté qui tient uniquement à une question de méthode juridique,

J'ai entendu les explications précédentes et j'ai lu les projets d'amendements. Il me semble que tout le monde a raison, mais que l'on ne parle pas de la même chose.

Dans l'article 2 de cette convention se trouve une disposition de fond d'une importance capitale: c'est qu'un navire d'un Etat contractant ne peut être saisi dans un port d'un autre Etat contractant qu'en vertu des créances prévues par la Convention.

C'est là la règle de protection et c'est pourquoi cette convention est indivisible. Elle n'est discutée par personne et si nous bornions à cela l'article 2, il serait unanimement approuvé.

[248]

Malheureusement, il y a le paragraphe 2 qui est tout à fait étranger à la question. Ce paragraphe veut trancher la question de l'application internationale de la convention et vous savez que dans de précédentes conventions, cette question n'a pas toujours été heureusement résolue, tant et si bien que dans la convention sur les connaissements, par exemple, les plus grands doutes subsistent. Il est donc indispensable de la résoudre; mais c'est là une autre question et il conviendrait de nommer une Commission composée des auteurs des amendements pour qu'ils se mettent d'accord sur un texte qui déterminera dans quelles hypothèses la convention sera applicable.

Nous verrons alors si on peut l'appliquer à des navires d'un Etat non contractant et dans quelle mesure il faut l'appliquer, à raison, par exemple, de la nationalité du demandeur.

Mais à vouloir mélanger ces deux questions qui sont différentes, puisque l'une est une question de fond et que l'autre une question d'application de convention internationale, je crains que nous ne fassions pas de bon travail. Car toutes les discussions qui ont eu lieu montrent que nous devions de notre tâche qui était de poser les règles sur la saisie conservatoire des navires et les règles de l'article 2 sont excellentes en elles-mêmes si on n'y ajoute rien.

Je propose donc que l'on vote sur le premier paragraphe de l'article 2 et que l'on confie à une Commission le soin de décider dans quelles conditions la convention sera applicable par une disposition introduite à la fin de la convention. (*Applaudissements*).

[249]

Mr. Oscar R. Houston (New York). - As I understand the difference between the British position on the one hand and the French and Italian on the other, it is the not unusual situation where the Italians and the French are strictly logical and correct, and the result of their view is to give to a vessel belonging to a non-covenanting country privileges in Britain which would be denied to a contracting country. The British position has considerable logical difficulty in that it applies to non-contracting States some of the terms of the convention, but it does result in that in Britain a non-contracting ship has no advantage over a contracting ship. It seems to me that for the practical ends of justice the British proposal is about right. However, I think that Mr. Ripert has made the balance of the discussion unnecessary by moving the adoption of the first part of the resolution and referring the rest to a committee, which proposal would, I think, be quite agreeable to us.

[250]

Mr. Cyril Miller (London). - Mr. President and gentlemen, all this trouble, which has now occupied nearly three-quarters of an hour, arose entirely out of differences in methods of legislation. The difficulty with our Italian and French friends is this: if a convention is adopted, that convention becomes part of the law of Italy or France as a

convention, whereas with us a convention as a convention means nothing whatever. It has to be translated into the terms of a British Act of Parliament, and as such it applies to everybody. With certain continental nations (I gather Italy and France are examples) a convention as a convention becomes part of the law of France or Italy, and cannot be applied to any State which is not a signatory to the convention, whereas with us we do not care, providing we decide to adopt a convention, who signs it; we make it part of the law of England.

The reason why we are insisting upon the second paragraph of our amendment, over which there has been such discussion and disapproval, is that in England, and in England alone, the right of arrest is restricted. Therefore a non-contracting State-ship, say an Argentine ship, can only be arrested in England for the present very narrow types of claim for which the English law permits arrest, whereas a French ship could be arrested for any type of claim set out in article 1. Speaking purely from the British point of view, if we are going to adopt this convention, I most certainly want to be able to arrest an Argentine ship in a British port just as much as our ships can be arrested in other ports. I do not want, and I do not think that any of the British delegation want, a distinction between nationalities. If the sister-ship of one country and one flag can be arrested in our ports, then the sister-ships of all flags can be arrested.

The solution proposed by M. Ripert is this. He says: Let us pass the first paragraph of article 2 as it now appears in the convention. Then let us refer the remainder, together with the British amendment, to a sub-committee. I think, if I may say so, that that is a good idea, providing that the sub-committee meets before the conference closes. Personally, I should have thought that the solution was this. If the **[251]** British amendment to the second paragraph is objectionable to our Italian and French friends, then let us put it in a protocol to the convention, which means that any State is entitled to adopt that protocol as part of its law. Only one State will want to do so, and that will be Great Britain, because in all the other jurisdictions there is a sufficiently wide power of arrest. That, I suggest, is the best and simplest solution. A protocol cannot possibly hurt the continental nations in any way. They need not adopt it, but we most certainly should.

[253]

M. le Président. - En ce qui concerne le 2ème alinéa, la délégation britannique propose:

"Un navire battant pavillon d'un Etat non contractant peut être saisi dans la juridiction de l'un des Etats contractants en vertu d'une créance maritime ou de toute autre créance en vertu de laquelle un navire peut être saisi sous l'empire de la loi de l'Etat où la saisie est pratiquée".

M. J. P. Govare (Paris). - La délégation française n'est pas opposée à ce second paragraphe. Elle demande la disjonction et le renvoi à une Commission pour étudier les modalités de la rédaction de ce paragraphe.

M. le Président. - Je propose de nommer une commission de rédaction qui mettra au point le second alinéa de l'article 2. (*Assentiment*). Elle serait composée de MM. G. Ripert, Torquato Giannini, O. R. Houston, Cyril Miller, Ant. Franck, Kaj Pineus, J. T. Asser et Herb. Andersson.

M. Ripert. - Je demande que M. de Grandmaison puisse me remplacer au sein de cette Commission puisqu'il possède mieux la langue anglaise que moi.

M. le Président. - L'assemblée est-elle d'accord? (*Assentiment*).

[254]

M. le Président. - Nous passons à la seconde partie de l'amendement de la délégation britannique qui est conçue comme suit:

"Mais la présente convention ne s'applique pas à la saisie d'un navire dans la juridiction de l'Etat dont il bat le pavillon, par un demandeur qui a sa résidence ou le centre de son activité commerciale dans cet Etat".

Mais la délégation britannique se rallie à la proposition de la Commission Internationale qui est libellée comme suit:

"La présente convention s'applique à la saisie de tous les navires battant pavillon d'un Etat contractant; mais elle ne s'applique pas à la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat de son pavillon à moins que le demandeur ne soit un étranger ressortissant d'un autre Etat contractant".

Je mets aux voix l'article 2. (*Adopté-Carried*).

M. le Président. - Il est bien entendu que la Commission de rédaction proposée par M. Ripert formulera des propositions quant au texte définitif.

Plenary Session - 25 September 1951

[309]

M. le Président. - Nous passons à l'article 10. Le texte nouveau de cet article est libellé comme suit:

"Les dispositions de la présente convention sont applicables dans tout Etat contractant à tout navire battant pavillon d'un autre Etat contractant.

Un navire battant pavillon d'un Etat non contractant peut être saisi dans l'un des Etats contractants en vertu d'une des créances énumérées à l'article 1er, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

Toutefois, chaque Etat contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention, à toute personne ne ressortissant pas à l'un des Etats contractants.

La présente Convention ne s'applique pas à la saisie d'un navire dans l'Etat contractant dont il bat le pavillon, par un demandeur qui a son domicile ou le principal établissement dans cet Etat".

Je prie M. Ripert de prendre la parole.

M. G. Ripert (Paris). - La Commission qui avait été désignée pour la préparation d'un nouveau texte de l'article 10 s'est réunie hier soir à l'issue de la séance plénière.

La Commission s'est mise rapidement d'accord sur un texte qui se compose de quatre paragraphes.

Le premier paragraphe est ainsi rédigé en français:

"Les dispositions de la présente convention sont applicables dans tout Etat contractant à tout navire battant pavillon d'un autre Etat contractant."

Je crois qu'il serait plus correct de dire: "à tout navire battant pavillon d'un Etat contractant". C'est le principe d'application générale de la Convention.

Le texte anglais est ainsi libellé:

[310]

"The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State".

M. le Président. - Je mets aux voix ce premier paragraphe. (*Adopté-Carried*).

M. G. Ripert (Paris). - Le deuxième paragraphe vise le cas d'un navire qui bat pavillon d'un Etat non contractant et qui arrive dans un port d'un Etat contractant.

Nous avons voulu que la Convention permît de saisir ce navire, bien qu'il fût d'un Etat non contractant. Seulement, il ne pourra être saisi qu'en vertu des créances prévues par la Convention ou en vertu des règles de la loi locale de cet Etat.

Sans doute, au point de vue international, il peut paraître un peu excessif d'appliquer la Convention Internationale, même aux navires battant pavillon d'un Etat non contractant, mais si nous ne l'appliquions pas, nous leur donnerions une faveur particulière par rapport aux navires d'un Etat contractant. C'est pourquoi il faut décider que même ces navires peuvent être saisis en vertu de la Convention ou de la loi locale.

Voici le texte de ce paragraphe 2:

"Un navire battant pavillon d'un Etat non contractant peut être saisi dans l'un des Etats contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article 1er, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat".

"A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest".

M. le Président. - Je mets aux voix ce paragraphe 2. (*Adopté-Carried*).

M. G. Ripert. - Le troisième alinéa reproduit le texte de la précédente Convention de Bruxelles et permet à tout Etat contractant de refuser le bénéfice de la Convention aux personnes ne ressortissant pas d'un Etat contractant.

C'est une faculté accordée d'écarter des personnes appartenant à un Etat qui n'a pas voulu adhérer à la Convention.

[311]

Il est ainsi conçu:

"Toutefois, chaque Etat contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à toute personne ne ressortissant pas d'un des Etats contractants".

"Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude persons not belonging to a Contracting State from the benefits of this Convention".

M. le Président. - Je mets aux voix ce troisième alinéa. (*Adopté-Carried*).

M. G. Ripert. - Nous arrivons alors au quatrième alinéa qui prévoit le cas où la Convention ne s'appliquera pas à la saisie d'un navire dans l'Etat contractant dont il bat le pavillon, par un demandeur qui a son domicile ou son principal établissement dans cet Etat.

Il n'y a aucune raison d'appliquer la Convention internationale puisque le navire saisi et le demandeur sont dans le même Etat.

M. le Président. - Ce quatrième alinéa est ainsi conçu:

"La présente Convention ne s'applique pas à la saisie d'un navire dans l'Etat contractant dont il bat le pavillon, par un demandeur qui a son domicile ou le principal établissement dans cet Etat".

"This Convention shall not apply to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag, unless the claimant be a person belonging to one of the other Contracting States".

Je mets ce quatrième alinéa aux voix. (*Adopté-Carried*).

M. le Président. - Je tiens à remercier M. le Doyen Ripert pour la rédaction de cet article qui a été adopté à l'unanimité. (*Applaudissements*),

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[92]

Article 10.

I. - Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat Contractant.

II. - Un navire battant pavillon d'un Etat non contractant peut être saisi dans l'un des Etats contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article 1er, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

III. - Toutefois, chaque Etat contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention, à toute personne ne ressortissant pas à l'un des Etats contractants.

IV. - La présente Convention ne s'applique pas à la saisie d'un navire dans l'Etat contractant dont il bat le pavillon, par un demandeur qui a son domicile ou son principal établissement dans cet Etat.

Article 10.

I. - The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

II. - A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

III. - Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude persons not belonging to a Contracting State from the benefits of this Convention.

IV. - This Convention shall not apply to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag, unless the claimant be a person belonging to one of the other Contracting States.

Diplomatic Conference - May 1952
Fifth Plenary Session - 6 May 1952

[71]

M. Miller (United Kingdom) remercie le Président de limiter la discussion aux

principes généraux, et d'éliminer les discussions de détail ou de texte. Au nom de la délégation britannique, il doit souligner les difficultés que peuvent faire naître les articles 2 et 10, paragraphe IV, lorsqu'ils sont mis en rapport l'un avec l'autre. La Convention peut avoir deux effets:

1° d'étendre le droit de saisie dans les pays où il est, en vertu de la loi nationale, plus restreint qu'il ne l'est dans la Convention.

2° restreindre le droit de saisie dans les pays où la loi nationale est plus large en cette matière.

Pour permettre aux Etats contractants, soit d'étendre, soit de restreindre leur loi nationale, il faudrait modifier la rédaction de l'article 10 (IV), de manière qu'il soit clairement établi que chaque Etat contractant décidera librement de la mesure dans laquelle les articles de la Convention affecteront la saisie de ses navires nationaux dans ses ports nationaux, par un demandeur qui a son domicile ou son principal établissement dans cet Etat, puisque, dans ce cas, il s'agit d'une question qui n'affecte pas le domaine international.

M. Ripert (France) ne comprend pas la portée de l'intervention de M. Miller. A la conférence de Naples, il a été précisé que cet article signifiait que la Convention ne s'appliquait pas s'il n'y avait pas un intérêt étranger en jeu, et que, dans ce cas, toute liberté était laissée à chaque Etat contractant de trancher la question comme il lui semblait bon. Il lui paraît difficile de supprimer ces textes qui figurent dans toutes les autres conventions.

[74]

M. Giannini (Italy) souligne que dans le texte anglais, à l'article 10 (IV), on lit que la Convention ne s'applique pas si le navire est dans un port de son pays qui a adhéré à la Convention, à moins que le demandeur ne soit ressortissant d'un Etat contractant autre que l'Etat où le bateau se trouve, et dont il bat pavillon. Dans le texte français, on dit que, dans le cas en question, la Convention ne s'applique pas si le demandeur a son domicile ou son établissement principal dans l'Etat contractant dont le navire bat le pavillon. Il y a une discordance entre les deux textes, qu'il faudrait éliminer. Quant au fond, ils donnent au demandeur qui est ressortissant de l'Etat où le bateau se trouve et dont celui-ci bat pavillon, mais qui réside dans un autre Etat contractant, la possibilité de se prévaloir de la Convention, ce qui, a son avis, est inadmissible, car lorsque le bateau, le lieu où celui-ci se trouve et le demandeur sont tous ressortissants du même Etat, on devrait appliquer la loi nationale.

Tenth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[116]

Article 9.

(1) Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat Contractant.

(2) Un navire battant pavillon d'un Etat non contractant peut être saisi dans l'un des Etats contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article 1er, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

(3) Toutefois, chaque Etat contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat contractant.

[117]

(4) Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.

. . . . . .

Article 9.

(1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

(2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

(3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

(4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.

. . . . . .

The text was adopted without discussion.

ARTICLE 8	ARTICLE 8
. . . . .	. . . . .
5° Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.	**5° When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.**

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

Article 3

III. - Tout tiers, autre que le demandeur originaire, qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir le même domicile ou le même établissement principal que le créancier originaire.

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

[6]

Le troisième paragraphe traite du cas où - conformément à la législation de nombreux Etats continentaux - l'action contre le propriétaire appartient exclusivement aux assureurs, lorsque ceux-ci ont indemnisé le créancier originaire. En prévision de ce cas, il a paru nécessaire d'affirmer clairement que le demandeur qui excipe d'une créance maritime devant les tribunaux d'un Etat Contractant, par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, n'aura pas plus de droits sous l'empire de la Convention que le créancier originaire.

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[89]

Article 3

. . . . . .

III. Tout tiers, autre que le demandeur originaire, qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir le même domicile ou le même établissement principal que le créancier originaire.

Article 3

. . . . . .

III. When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall for the purpose of this Convention be deemed to have the same domicile or principal place of business as the original claimant.

Diplomatic Conference - May 1952
Fifth Plenary Session - 6 May 1952

[73]

M. Asser (Netherlands). . . . . .

La Délégation néerlandaise aimerait également connaître l'avis de la Conférence au sujet de l'interprétation de l'alinéa III de l'article 3. Aux termes de celui-ci, tout tiers autre que le demandeur originaire qui excipe d'une autre créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la Convention, avoir le même domicile ou le même établissement principal que le créancier originaire. Or, il existe, en droit néerlandais, des créances appartenant aux organismes de droit public, qui sont des créances indépendantes du créancier originaire, et qui sont nées de la législation néerlandaise sur les assurances sociales. Elles ne dérivent pas de la créance originaire.

La délégation néerlandaise serait heureuse de savoir si ce cas est compris dans le mot "autrement" qui figure dans l'article 3, paragraphe III. Sinon, elle proposerait une ajoute à l'alinéa 1er, afin d'inclure cette créance parmi les créances maritimes.

Tenth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted to the Plenary Session

[117]

Article 9.

. . . . . .

(5) Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.

Article 9

. . . . . .

(5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

The text was approved without discussions.

ARTICLE 9	ARTICLE 9
Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige. **La présente Convention ne confère aux demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.**	**Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which has seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Liens and Mortgages, if the latter is applicable.**

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

Article 11

Rien, dans cette Convention, ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

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

[9]

Le but de cet article est d'affirmer avec la plus grande netteté que la Convention ne crée aucun droit nouveau, ou, en d'autres termes, n'organise aucun droit à une action qui n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le tribunal saisi du litige. Cependant, la Convention élargit le droit de saisie sous l'empire de la loi anglaise dans un certain nombre de cas qui, actuellement, donnent ouverture à une action, mais sans le droit de saisir.

CMI 1951 Naples Conference
Plenary Session - 25 September 1951

[311]

Nous abordons l'article 11 qui est ainsi conçu:

"Rien, dans cette Convention, ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige."

"Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would **[312]** not arise under the law applied by the Court which has seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens".

Personne ne demandant la parole, je mets cet article 11 aux voix. (*Adopté-Carried*).

Draft approved by the CMI 1951 Naples Conference

[93]

Article 11.

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

La présente Convention ne confère aux demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par la loi du lieu de la saisie ou par la Convention Internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes.

Article 11.

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which has seizing of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens.

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

[60]

Dr. Joel (Germany) . . . . . .

La délégation allemande désirerait des éclaircissements sur quelques points:

. . . . . .

3° en comparant l'article 3, sections I et V, et l'article 11, on constate que l'article 11, alinéa 1er, ne contient pas les limitations prévues par l'article 3, section I, c'est-à-dire qu'un "sister-ship" du navire qui fait l'objet d'une créance maritime pourrait être saisi dans un Etat contractant, même si sa loi nationale ne permet pas une telle saisie. Mais l'article 11, alinéa 2, précise que la Convention ne crée aucun nouveau lien maritime qui n'existerait pas **[61]** déjà parmi les règles du lieu de la saisie ou de la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques, c'est-à-dire que, sauf erreur de notre part, le navire qui fait l'objet de la saisie après avoir été transféré à un nouveau propriétaire ne peut être saisi que dans les cas prévus par la loi de l'Etat où est effectuée la saisie.

M. Miller (United Kingdom) . . . . . .

[64]

La Délégation britannique désire également répondre aux questions de la Délégation allemande:. . . . . .

.

c) la Convention ne crée aucun lien maritime nouveau. S'il existe un doute à ce sujet, un alinéa pourrait être ajouté. La Convention ne donne pas le droit de suite.

Tenth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[117]

Article 10.

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

La présente Convention ne confère aux demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.

Article 10.

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which has seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

The text was approved without discussion.

ARTICLE 10	ARTICLE 10
Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver	**The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit of ratification or accession, reserve**
a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o) et p) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale;	**a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs o) and p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;**
b) le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article premier.	**b) the right not to apply the first paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article 1, paragraph q).**

Diplomatic Conference - May 1952
Tenth Plenary Session - 9 May 1952
Text submitted by the Drafting Committee to the Plenary Session

[118]

Article 12.

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux (o) et (p) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale;

Article 12

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit of ratification or accession, reserve the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs (o) and (p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;

[119]

M. le Président Lilar passe à l'examen de l'article 12 et annonce qu'il est saisi d'un amendement néerlandais consistant à insérer la lettre a) après sa réserve, et à ajouter à la fin un paragraphe b), conçu comme suit: "b) le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article 1er".

L'amendement est adopté sans discussion.

Les différents articles de la convention sont ainsi adoptés, y compris les clauses protocolaires.

M. le Président Lilar invite l'assemblée à voter l'adoption du projet dans son ensemble.

MM. Bagge (Suède) et **Boeg** (Danemark) annoncent qu'il s'abstiendront au vote, car c'est à leurs gouvernements de décider s'ils ratifieront la convention.

M. Alten (Norvège) demande le vote nominal.

Le projet est adopté par treize voix (Belgique, Brésil, Egypte, Grèce, Italie, Japon, Liban, Monaco, Pays-Bas, Royaume-Uni, Saint-Siège, Thailande, Yougoslavie) et six abstentions (Allemagne, Autriche, Danemark, Finlande, Norvège, Suède).

Le vœu des délégations danoise, finlandaise, norvégienne et suédoise est également adopté.

PART III

TEXTS

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA SAISIE DES NAVIRES

présenté par M. LÉOPOLD DOR
à la Commission Internationale de la Saisie des Navires du
Comité Maritime International

Art. 1.- Tout créancier du propriétaire d'un navire qui se trouve dans la juridiction des Tribunaux de l'un des Etats Contractants peut opérer la saisie conservatoire de ce navire, alors même que celui-ci serait prêt à faire voile. Ce droit pourra être exercé par tous les ressortissants des Etats contractants sur les navires portant le pavillon de l'un des Etats contractants.

Art. 2. - Lorsque le créancier saisissant n'a pas de titre exécutoire, la saisie ne pourra être effectuée qu'avec l'autorisation du Juge. Celui-ci autorisera la saisie sur simple vérification de la vraisemblance de la créance.

Toutefois, il pourra imposer au saisissant l'obligation de fournir telle garantie qu'il jugera convenable pour répondre du préjudice causé aux intéressés en cas de saisie injustifiée.

Art. 3.- La saisie conservatoire ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire d'aliéner ou d'hypothéquer le navire, sous cette réserve que le saisissant pourra attaquer les opérations ainsi effectuées en fraude de ses droits.

Art. 4.- Le juge devra ordonner la mainlevée de la saisie:

1°) Si, postérieurement à la saisie, les intéressés sur le navire lui fournissent la preuve que cette saisie était injustifiée;

2°) Si une garantie suffisante est donnée par le propriétaire du navire ou pour son compte.

Toutefois, l'engagement personnel du propriétaire ne saurait, à défaut d'accord du saisissant, être considéré par le juge comme une garantie suffisante pour autoriser la mainlevée.

Art. 5. - Si la saisie porte à la fois sur le navire et sa cargaison, le juge, sur la demande en mainlevée présentée par tout intéressé, répartira le montant de la garantie à fournir entre le navire et la cargaison proportionnellement aux valeurs saisies.

Art. 6. - Le fait par le propriétaire de demander mainlevée de la saisie moyennant garantie ne pourra, en aucun cas, être interprété comme une reconnaissance de sa responsabilité ou comme une renonciation à son droit au bénéfice de la limitation légale de responsabilité.

Art. 7. -Au cas de mainlevée 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 injustifiée 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.

Art. 8. - 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.

Art. 9. - La présente Convention n'est pas applicable aux navires de guerre, aux navires affectés à un service public et aux navires postaux.

Art. 10. - Les Hautes Puissances contractantes se réservent la faculté d'étendre aux ressortissants des Etats non contractants le bénéfice du droit de saisie conservatoire prévu à l'article 1.

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA SAISIE DES NAVIRES ET RAPPORT SUR CE PROJET

présenté par M. LÉOPOLD DOR
à la Conférence d'Oslo du Comité Maritime International
au nom de la Commission Internationale

Projet de Convention Internationale

Art. 1. - Tout créancier du propriétaire d'un navire qui se trouve dans la juridiction des Tribunaux de l'un des Etats Contractants peut opérer la saisie conservatoire de ce navire, alors même que celui-ci serait prêt à faire voile. Ce droit pourra être exercé par tous les ressortissants des Etats contractants sur les navires portant le pavillon de l'un des Etats contractants.

Art. 2. -Lorsque le créancier saisissant n'a pas de titre exécutoire la saisie ne pourra être effectuée qu'avec l'autorisation de justice.

Toutefois, le saisissant pourra être obligé de fournir telle garantie qui sera jugée convenable pour répondre du préjudice causé aux intéressés en cas de saisie injustifiée.

Art. 3. - Le juge devra ordonner la mainlevée de la saisie:

1°) Si, postérieurement à la saisie, les intéressés sur le navire lui fournissent la preuve que cette saisie était injustifiée;

2°) Si une garantie suffisante est donnée par le propriétaire du navire ou pour son compte.

Toutefois, l'engagement personnel du propriétaire ne saurait, à défaut d'accord du saisissant, être considéré par le juge comme une garantie suffisante pour autoriser la mainlevée.

Art. 4. - Le fait par le propriétaire de demander mainlevée de la saisie moyennant garantie ne pourra être interprété comme une reconnaissance de sa responsabilité ou comme une renonciation à son droit au bénéfice de la limitation légale de responsabilité.

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 sa cargaison.

Art. 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.

Art. 7. - La présente Convention n'est pas applicable aux navires de guerre et aux navires exclusivement affectés à un service public.

Art. 8. - Les Hautes Puissances contractantes se réservent la faculté d'étendre aux ressortissants des Etats non contractants le bénéfice du droit de saisie conservatoire prévu à l'article 1.

PARIS CONFERENCE 1937

Avant-projet sur la saisie conservatoire*

ARTICLE 1.

Tout créancier du propriétaire d'un navire en raison d'un abordage, pourra opérer la saisie conservatoire de ce navire, alors même qu'il serait prêt à partir.

Ce droit pourra être exercé par tous les ressortissants des Etats contractants sur les navires portant le pavillon de l'un des Etats contractants et qui se trouveront dans la juridiction des Tribunaux de l'un d'eux.

ARTICLE 2.

La saisie ne pourra être effectuée qu'avec l'autorisation de justice.

Le saisissant pourra être obligé de fournir telle garantie qui sera jugée convenable pour répondre du préjudice causé aux intéressés en cas de saisie injustifiée.

ARTICLE 3.

Le juge devra ordonner la mainlevée de la saisie si une garantie suffisante est donnée par le propriétaire du navire ou pour son compte.

ARTICLE 4.

Le fait de demander mainlevée de la saisie moyennant garantie ne pourra être interprété comme une reconnaissance de responsabilité ou comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de responsabilité.

ARTICLE 5.

Au cas de saisie injustifiée le saisissant sera condamné à rembourser

Preliminary Draft on Conservative Arrest

ARTICLE 1.

Any creditor of the Owner of a ship, by reason of a collision, may operate the provisional (conservative) arrest of such ship, even when ready to sail.

This right may be exercised by the citizens of the Contracting States on the vessels flying the flag of one of the Contracting States and which are found within the jurisdiction of the Court of one of them.

ARTICLE 2.

Arrest can only be effected under an authority of the Court.

The arresting creditor may be required to furnish such guarantee as may seem proper to make good the damage caused to the parties concerned in case the arrest should prove to be unlawful.

ARTICLE 3.

The Judge shall order the release of the arrest when adequate guarantee is supplied by the Owner or on his behalf.

ARTICLE 4.

The fact that release of the arrest against guarantee is requested, shall not be construed as an acknowledgment of liability or a renunciation to the benefit of the legal limitation of liability.

ARTICLE 5.

In the event of an unlawful arrest, the arrestor shall be ordered to refund the

* Bulletin No. 102, p. 340-343. The draft was discussed during the Conference.

les frais de la caution fournie pour obtenir mainlevée de la saisie. 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.

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.

ARTICLE 7.

Rien de ce qui est prescrit dans la présente convention ne modifie les lois et principes actuellement en vigueur dans les divers Etats contractants en ce qui concerne les abordages intéressant des navires de guerre et des navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

ARTICLE 8.

La présente convention s'étend aux saisies pratiquées en vue d'obtenir réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou aux personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

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.

ARTICLE 6.

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

ARTICLE 7.

Nothing contained in this Convention shall modify the laws and principles now in force in the various Contracting States in regard to collisions involving warships and State-owned vessels exclusively employed on public service.

ARTICLE 8.

This Convention also applies to arrest effected for the purpose of obtaining compensation for damage which, either by the carrying out or by the omission of a manœuvre, or by non-compliance with regulations, a ship has caused either to another ship or to property or persons on board of such ships, even if there has been no actual collision.

CMI 1951 NAPLES CONFERENCE

Convention Internationale sur la Saisie des Navires de Mer

3ème Projet préparé en tenant compte des amendements suggérés par les différents Membres de la Commission Internationale, lors de sa réunion des 13 et 14 avril 1951, à Anvers[*].

———-

ARTICLE 1ER.

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous:

I. -"Créance Maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance qui trouve son fondement dans l'une ou plusieurs des causes suivantes:

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
c) assistance et sauvetage;
d) contestations relatives aux titres ou droits de propriété d'un navire;
e) contestations entre co-propriétaires d'un même navire en ce qui concerne sa propriété, sa possession, son exploitation ou les produits de celle-ci;
f) hypothèque maritime et mortgage légalement constitués conformément à la loi du pavillon;
g) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
h) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
i) pertes ou dommages aux marchandises transportées par un navire;
j) avarie commune;
k) prêt à la grosse sur le navire ou sur la cargaison;
l) remorquage;
m) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
n) construction, réparations, équipement d'un navire;
o) salaires des Capitaine, officiers ou hommes d'équipage;
p) débours du Capitaine et de ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire.

II. - "Saisie" signifie une saisie pratiquée pour sûreté d'une créance ou d'un droit allégué.

III.- "Personne" comprend toute personne physique, société de personnes ou de capitaux.

IV. - "Personne ressortissant d'un Etat Contractant" signifie une personne ayant son domicile ou son principal établissement dans un des Etats Contractants.

V. - "Demandeur" signifie une personne invoquant, à son profit, l'existence d'une créance maritime contre l'Armateur d'un navire ou contre le navire lui-même.

---

[*] This draft was submitted to the CMI 1951 Naples Conference, CMI Bulletin No. 105, p. 17.

ARTICLE 2.

Un navire battant pavillon d'un des Etats Contractants ne peut être saisi dans la juridiction de l'un des Etats Contractants qu'en vertu d'une créance maritime alléguée telle qu'elle est définie au § 1er de l'Article 1er.

La présente Convention s'applique à la saisie de tous les navires battant pavillon d'un Etat Contractant; mais elle ne s'applique pas à la saisie d'un navire dans le ressort de l'état de son pavillon à moins que le demandeur ne soit un étranger ressortissant d'un autre Etat Contractant.

ARTICLE 3.

I.- Tout demandeur, qui se prévaut d'un droit ou d'une créance maritime sur un navire, peut saisir ce navire ou tout autre appartenant aux mêmes armateurs, alors même que le navire serait prêt à faire voile.

II.- Des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes.

III.-Tout tiers, autre que le demandeur originaire, qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir le même domicile ou le même établissement principal que le créancier originaire.

IV. - Un navire ne peut pas être saisi par le même demandeur plus d'une fois pour la même créance, dans le ressort d'un ou de plusieurs Tribunaux d'un quelconque des Etats Contractants.

V. -Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur en observant les dispositions de la présente convention; mais nul autre navire, appartenant au propriétaire, ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

ARTICLE 4.

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

ARTICLE 5.

Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies.

Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie, moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de la responsabilité du propriétaire du navire, de celle de l'affréteur avec remise de la gestion nautique du navire, ni du navire lui-même, ni enfin, comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

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, 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.

ARTICLE 8.

Outre les règles de compétence prévues par la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, les Tribunaux de cet Etat seront compétents pour statuer sur le fond du procès dans les cas suivants nommément définis:

a) si le demandeur a son domicile ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;
b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;
c) si la créance maritime est née au cours du voyage pendant lequel la saisie a été faite;
d) si la créance provient d'un abordage;
e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage.

Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, aucune mainlevée de la saisie du navire ne pourra être ordonnée, comme prévu à l'Article 5, à moins que la caution ou toute autre garantie ne prévoit formellement qu'elle est donnée pour le montant (y compris intérêts et frais) auquel le défendeur ou le navire peut être condamné par un jugement du Tribunal ou de l'un des Tribunaux ayant compétence pour statuer.

Si le Tribunal, dans la juridiction duquel le navire a été arrêté, n'a pas, d'après la loi interne, compétence pour statuer sur le fond, et si le navire n'a pas été relâché en échange d'une caution ou d'une autre garantie, comme prévu à l'Article 5, le jugement qui sera rendu par le Tribunal ou l'un des Tribunaux compétents pour statuer sur le fond, sera exécutoire contre le navire saisi. Les Etats Contractants s'engagent à introduire dans leur législation interne des textes appropriés pour permettre cette exécution.

Au cas, cependant, où les Parties ont convenu de soumettre le litige à la juridiction d'un Tribunal particulier ou à l'arbitrage, cette Convention conservera sa valeur et la saisie sera maintenue malgré les dispositions précédentes. Mais le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans la juridiction de laquelle le navire a été saisi fixera un délai dans lequel le demandeur devra introduire une action devant la juridiction agréée ou devra commencer la procédure d'arbitrage.

ARTICLE 9.

La Convention ne s'applique pas aux saisies effectuées par des Gouvernements ou autres Autorités Publiques en vertu de créances pour taxes, droits ou amendes prévus par les lois et règlements.

ARTICLE 10.

Chaque Etat Contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à toute personne ne ressortissant pas à l'un des Etats Contractants.

ARTICLE 11.

Rien, dans cette Convention, ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

ARTICLE 12.

Aucune disposition de la Convention ne modifie ou n'affecte les lois et principes en vigueur dans les Etats Contractants respectifs concernant l'immunité des navires de guerre ou des navires d'Etat.

CMI 1951 NAPLES CONFERENCE

Projet de Convention Internationale sur la Saisie conservatoire des Navires de Mer*

———-

ARTICLE 1ER.

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous:

I. - "Créance Maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance qui trouve son fondement dans l'une ou plusieurs des causes suivantes:

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
c) assistance et sauvetage;
d) contestations relatives aux titres ou droits de propriété d'un navire;
e) contestations entre co-propriétaires d'un même navire en ce qui concerne sa propriété, sa possession, son exploitation ou les produits de celle-ci;
f) TOUTE hypothèque maritime et TOUT mortgage;
g) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
h) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
i) pertes ou dommages aux marchandises ET BAGAGES transportés par un navire;
j) avarie commune;
k) prêt à la grosse;
l) remorquage;
m) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
n) construction, réparations, équipement d'un navire;
o) salaires des Capitaine, officiers ou hommes d'équipage;
p) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire.

II. - "Saisie" signifie une saisie pratiquée pour sûreté d'une créance ou d'un droit allégué.

III.- "Personne" comprend toute personne physique OU MORALE, société de personnes ou de capitaux ET LES ETATS ET POUVOIRS PUBLICS.

IV. - "Personne ressortissant d'un Etat Contractant" signifie une personne ayant son domicile ou son principal établissement dans un des Etats Contractants.

V. - "Demandeur" signifie une personne invoquant, à son profit, l'existence d'une créance maritime contre l'armateur d'un navire ou contre le navire lui-même.

ARTICLE 2.

Un navire battant pavillon d'un des Etats Contractants ne peut être saisi dans la juridiction de l'un des Etats Contractants qu'en vertu d'une créance maritime alléguée telle qu'elle est définie au § 1er de l'Article 1er.

---

* Draft adopted by the 1951 CMI Naples Conference. The words and phrases in bold type indicate the changes as respects the draft submitted to the Conference (see p. 462).

ARTICLE 3.

I. - SANS PRÉJUDICE DES DISPOSITIONS DU PARAGRAPHE V, tout demandeur qui se prévaut d'une créance maritime peut saisir SOIT LE navire AUQUEL CETTE CRÉANCE SE RAPPORTE, SOIT tout autre NAVIRE appartenant À CELUI QUI ÉTAIT, AU MOMENT OÙ EST NÉE LA CRÉANCE MARITIME, PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE AUQUEL CETTE CRÉANCE SE RAPPORTE, alors même que le navire SAISI EST prêt à faire voile.

II. - Des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété APPARTIENDRONT à une même ou aux mêmes personnes.

III. - Tout tiers, autre que le demandeur originaire, qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir le même domicile ou le même établissement principal que le créancier originaire.

IV. - Un navire ne peut être saisi ET CAUTION OU GARANTIE NE SERA DONNÉE, plus d'une fois DANS LA JURIDICTION d'un ou plusieurs DES ETATS CONTRACTANTS, POUR LA MÊME CRÉANCE ET PAR LE MÊME DEMANDEUR; ET SI UN NAVIRE EST SAISI DANS UNE DES DITES JURIDICTIONS ET UNE CAUTION OU UNE GARANTIE A ÉTÉ DONNÉE, SOIT POUR OBTENIR LA MAINLEVÉE DE LA SAISIE, SOIT POUR ÉVITER CELLE-CI, TOUTE SAISIE ULTÉRIEURE DE CE NAVIRE, OU DE N'IMPORTE QUEL AUTRE NAVIRE, APPARTENANT AU MÊME PROPRIÉTAIRE, PAR LE DEMANDEUR ET POUR LA MÊME CRÉANCE MARITIME, SERA LEVÉE ET LE NAVIRE SERA LIBÉRÉ PAR LE TRIBUNAL OU TOUTE AUTRE JURIDICTION COMPÉTENTE DU DIT ETAT, À MOINS QUE LE DEMANDEUR NE PROUVE, À LA SATISFACTION DU TRIBUNAL OU DE TOUTE AUTRE AUTORITÉ JUDICIAIRE COMPÉTENTE, QUE LA GARANTIE OU LA CAUTION A ÉTÉ DÉFINITIVEMENT LIBÉRÉE AVANT QUE LA SAISIE SUBSÉQUENTE N'AIT ÉTÉ PRATIQUÉE OU QU'IL N'Y AIT UNE AUTRE RAISON VALABLE POUR LA MAINTENIR.

V. - Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'ALINÉA QUI PRÉCÈDE S'APPLIQUE ÉGALEMENT À TOUS LES CAS OÙ UNE PERSONNE AUTRE QUE LE PROPRIÉTAIRE EST TENUE D'UNE CRÉANCE MARITIME.

ARTICLE 4.

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

ARTICLE 5.

Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, SAUF DANS LE CAS OÙ LA SAISIE EST PRATIQUÉE EN RAISON DES CRÉANCES ÉNUMÉRÉES À L'ART. 1ER, PAR. 1 CI-DESSOUS, SOUS LES LETTRES D) ET E); EN CE CAS, LE JUGE PEUT PERMETTRE L'EXPLOITATION DU NAVIRE PAR LE POSSESSEUR, LORSQUE CELUI-CI AURA FOURNI DES GARANTIES SUFFISANTES, OU RÉGLER LA GESTION DU NAVIRE PENDANT LA DURÉE DE LA SAISIE.

Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une

renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

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, 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.

ARTICLE 8.

LES TRIBUNAUX DE l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès:

I. - SI CES TRIBUNAUX SONT COMPÉTENTS EN VERTU DE LA LOI INTERNE DE L'ETAT DANS LEQUEL LA SAISIE EST PRATIQUÉE.

II. - DANS LES CAS SUIVANTS, NOMMÉMENT DÉFINIS:

a) si le demandeur a son domicile ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;
b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;
c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;
d) si la créance provient d'un abordage;
e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;
F) SI LA CRÉANCE EST GARANTIE PAR UNE HYPOTHÈQUE MARITIME OU UN MORTGAGE SUR LE NAVIRE SAISI.

Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, aucune mainlevée de la saisie du navire ne pourra être ordonnée, comme prévu à l'art. 5, à moins que la caution ou toute autre garantie ne prévoie formellement qu'elle est donnée pour le montant (y compris intérêts et frais) auquel le défendeur ou le navire peut être condamné par un jugement du Tribunal ou de l'un des Tribunaux ayant compétence pour statuer. MAIS LE TRIBUNAL OU TOUTE AUTRE AUTORITÉ JUDICIAIRE DU LIEU DE LA SAISIE, FIXERA LE DÉLAI ENDÉANS LEQUEL LE DEMANDEUR DEVRA INTRODUIRE UNE ACTION DEVANT LE TRIBUNAL COMPÉTENT.

SI LES CONVENTIONS DES PARTIES CONTIENNENT SOIT UNE CLAUSE ATTRIBUTIVE DE COMPÉTENCE À UNE AUTRE JURIDICTION, SOIT UNE CLAUSE ARBITRALE LE TRIBUNAL POURRA FIXER UN DÉLAI DANS LEQUEL LE SAISISSANT DEVRA ENGAGER SON ACTION AU FOND. SI CETTE ACTION N'EST PAS INTRODUITE DANS LE DÉLAI IMPARTI, LE DÉFENDEUR POURRA DEMANDER LA MAINLEVÉE DE LA SAISIE OU LA LIBÉRATION DE LA CAUTION FOURNIE.

ARTICLE 9.

La Convention ne s'applique pas aux RÉCLAMATIONS des Gouvernements ou autres POUVOIRS Publics, EN RAISON DE taxes, IMPÔTS OU PÉNALITÉS DUES EN VERTU D'UNE LOI OU D'UN RÈGLEMENT ET LA CONVENTION N'AFFECTERA PAS LES DROITS QUE LES AUTORITÉS PORTUAIRES TIENNENT DE LEUR LOI NATIONALE.

ARTICLE 10.

I. -LES DISPOSITIONS DE LA PRÉSENTE CONVENTION SONT APPLICABLES DANS TOUT ETAT CONTRACTANT À TOUT NAVIRE BATTANT PAVILLON D'UN ETAT CONTRACTANT.

II. - UN NAVIRE BATTANT PAVILLON D'UN ETAT NON CONTRACTANT PEUT ÊTRE SAISI DANS L'UN DES ETATS CONTRACTANTS, EN VERTU D'UNE DES CRÉANCES ÉNUMÉRÉES À L'ART. 1ER, OU DE TOUTE AUTRE CRÉANCE PERMETTANT LA SAISIE D'APRÈS LA LOI DE CET ETAT.

III. -TOUTEFOIS, chaque Etat Contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à toute personne ne ressortissant pas à l'un des Etats Contractants.

IV. - LA PRÉSENTE CONVENTION NE S'APPLIQUE PAS À LA SAISIE D'UN NAVIRE DANS L'ETAT CONTRACTANT DONT IL BAT LE PAVILLON, PAR UN DEMANDEUR QUI A SON DOMICILE OU SON PRINCIPAL ÉTABLISSEMENT DANS CET ETAT.

ARTICLE 11.

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

LA PRÉSENTE CONVENTION NE CONFÈRE AU DEMANDEUR AUCUN DROIT DE SUITE, AUTRE QUE CELUI ACCORDÉ PAR LA LOI DU LIEU DE LA SAISIE OU PAR LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES.

ARTICLE 12.

Aucune disposition de la Convention ne modifie ou n'affecte les lois et principes en vigueur dans les Etats Contractants respectifs concernant l'immunité des navires de guerre ou des navires d'Etat.

Convention Internationale pour l'unification de certaines regles sur la saisie conservatoire des navires de mer

Signée a Bruxelles, le 10 Mai 1952

———-

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la saisie conservatoire de navires de mer, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit:

ARTICLE 1.

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées avec les significations indiquées ci-dessous:

1) "Créance Maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance AYANT L'UNE des causes suivantes:

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
c) assistance et sauvetage;
d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportées par un navire;
g) avarie commune;
h) prêt à la grosse;
i) remorquage;
j) pilotage;
k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;

International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Seagoing Ships

Signed at Brussels, on May 10, 1952

———-

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of seagoing ships, have decided to conclude a convention, for this purpose and thereto have agreed as follows:

ARTICLE 1.

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

1) "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:

a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;
b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship;
c) salvage;
d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;
e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;
f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;
g) general average;
h) bottomry;
i) towage;
j) pilotage;
k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;
l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;

m) salaires des Capitaine, officiers ou hommes d'équipage;
n) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;
o) la propriété contestée d'un navire;
p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;
q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.

2) "Saisie" signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.

3) "Personne" comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les Administrations et Etablissements publics.

4) "Demandeur" signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

ARTICLE 2.

Un navire battant pavillon d'un des Etats Contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat Contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, Autorités publiques ou Autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

ARTICLE 3.

1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4) et de l'article 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au mo-

m) wages of Masters, Officers, or crew;
n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers charterers or agents on behalf of a ship or her owner;
o) disputes as to the title to or ownership of any ship;
p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;
q) the mortgage or hypothecation of any ship.

2. "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.

3. "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.

4. "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

ARTICLE 2.

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim, but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

ARTICLE 3.

1) Subject to the provisions of par. 4) of this Article and of Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is

ment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

2) Des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

3) Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

4) Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, o), p) or q).

2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.

3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claim.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

ARTICLE 4.

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

ARTICLE 5.

Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'art. premier ci-dessous, sous les lettres O) et P); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

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 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

ARTICLE 4.

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

ARTICLE 5.

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 o) and p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

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 to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in

Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

ARTICLE 7.

1) Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès:

- soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée;

- soit dans les cas suivants, nommément définis:

a) si le demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;

b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;

c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;

d) si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910;

e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;

f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

2) Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.

3) Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit

which the arrest was made or applied for.

ARTICLE 7.

1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:

a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;

b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;

c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;

d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on 23rd September 1910;

e) if the claim is for salvage;

f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within

une clause arbitrale le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

4) Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

5) Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

ARTICLE 8.

1) Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat Contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat Contractant.

2) Un navire battant pavillon d'un Etat non Contractant peut être saisi dans l'un des Etats Contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'art. 1er, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

3) Toutefois, chaque Etat Contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non Contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat contractant.

4) Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats Contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.

5) Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Conven-

whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.

4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.

5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17 October 1868.

ARTICLE 8.

1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.

5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise such third party shall, for the purpose of this Convention,

tion, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.

ARTICLE 9.

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

La présente Convention ne confère aux demandeur aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.

ARTICLE 10.

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver:

a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o) et p) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale;

b) le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article 1.

ARTICLE 11.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

ARTICLE 12.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diplomatique de

be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

ARTICLE 9.

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which has seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

ARTICLE 10.

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit or ratification or accession, reserve:

a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs o) and p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;

b) the right not to apply the first paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article 1, paragraph q).

ARTICLE 11.

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

ARTICLE 12.

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference on Mari-

Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

ARTICLE 13.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

ARTICLE 14.

a) La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.

b) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

ARTICLE 15.

Tout Etat non représenté à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'article 14 a).

ARTICLE 16.

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une conférence chargée de statime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

ARTICLE 13.

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

ARTICLE 14.

a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.

b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

ARTICLE 15.

Any State not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of article 14 a).

ARTICLE 16.

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be con-

tuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la conférence dans les six mois.

ARTICLE 17.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge qui en avisera les autres Parties Contractantes par la voie diplomatique.

ARTICLE 18.

a) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains des territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe a) de cet article pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 17.

vened in order to consider amendments to the Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

ARTICLE 17.

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

ARTICLE 18.

a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs, extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.

b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

c) Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Fait à Bruxelles, le 10 mai 1952, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this article.

Done in Brussels, on May 10, 1952, in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

Published by CMI Headquarters: c/o Baron Leo Delwaide,
Markgravestraat 9, B-2000 Antwerpen, Belgium

MAY, 1997