
COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Assistance et Sauvetage
Conflits de lois

Assistance and Salvage
Conflicts of Law

CONFÉRENCE DE
R I J E K A
CONFERENCE

Publicité de l'armateur
Ports étrangers

Registry of Operator
Foreign Ports

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

- ASSISTANCE -

- Ass. 20 Replies of the JAPANESE Association
- Ass. 21 Réponses de l'Association MAROCAINE
- Ass. 22 Rapport de l'Association SUISSE

- CONFLITS DE LOIS - CONFLICTS OF LAW

- Con. 22 Replies of the JAPANESE Association
- Con. 23 Rapport de l'Association SUISSE

- PUBLICITE D'ARMATEUR - REGISTRY OF OPERATOR

- Nav. 22 Rapport de l'Association SUISSE

- PORTS ETRANGERS - FOREIGN PORTS

- Po 18 Rapport de l'Association SUISSE
- Po 19 Replies of the GERMAN Association
- Po. 20 Réponse de l'Association TURQUE.

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

Replies to Questionnaire Relating to the
Salvage Convention 1910 (Art.14)

I.- The principles of the International Convention of 1910 has been incorporated in the Japanese Commercial Code, but the provisions are not applied to problems of salvage between state-owned and privately-owned vessels (Shipping Act, Art.35). When privately-owned vessels have salvaged state-owned vessels, they may claim only the expense actually needed for salvage in accordance with the general rules and principles.

II.- No decisions on this subject have been given by our Courts.

III.- No.

IV.- With regard to the right to claim salvage remuneration, state-owned vessels salvaged by privately-owned vessels are to be treated on the same footing as merchant ships.

V.- See answer 4.

ASSOCIATION MAROCAINE DE DROIT MARITIME

ASSISTANCE ET SAUVETAGE

Réflexions sur l'article 14 de la
Convention de Bruxelles.

Le Bureau Permanent du Comité Maritime International a décidé de porter à son ordre du jour, un projet de révision de la Convention Internationale du 23 septembre 1910, pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

Auparavant, il a fait parvenir un questionnaire auquel ont répondu 11 nations. Ce sont, par ordre alphabétique : - l'Allemagne, l'Argentine, les Etats-Unis, la Finlande, la France, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Suède et la Yougoslavie.

La quatrième question est ainsi présentée :

" Est-ce qu'une solution satisfaisante peut être donnée au problème du droit à une rémunération équitable pour l'assistance prêté par les navires de guerre et autres navires publics, aux navires privés par une révision de l'article 14, et quelles dispositions envisagez-vous, comme étant utiles à cette fin ? "

Les réponses, c'était d'ailleurs à prévoir, font apparaître de nombreuses divergences dans l'interprétation de l'article 14. Les jurisprudences sont parfois contradictoires. Cet article est pourtant bien clair, puisqu'il spécifie que : " La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat, exclusivement affectés à un trafic public."

Comment un texte aussi net peut-il prêter à ambiguïté ?

La situation se présente sous deux aspects :

- le bâtiment de guerre a un rôle actif ou bien un rôle passif.

1°) - Lorsque ce rôle est actif, l'article 14 de la Convention de BRUXELLES, est formel : aucune rémunération ne lui est due.

On doit approuver cette solution.

Il convient, en effet, d'examiner la position économique du bâtiment de guerre. Il n'est pas soumis à l'impôt, ni à la patente. Son équipage, lorsqu'il effectue des heures supplémentaires ou des travaux spéciaux, ne reçoit aucune rémunération de ce fait. Les frais généraux, l'entretien et les réparations incombent au budget de la Marine. De plus, il n'est pas question de rétribuer le capital social. Enfin, on ne peut, en toute logique, lui accorder " l'appropriation spéciale ". Il n'est pas sauveteur professionnel et, comme tel, astreint à une veille continue qui l'oblige à un appareillage immédiat.

Si ses officiers et son équipage sont capables d'accomplir avec succès une assistance au large, même par très gros temps, nous en avons de multiples exemples, il n'en est pas ainsi dans le cas d'un navire échoué sur des rochers.

Les opérations de renflouement, surtout lorsque les avaries sont importantes, cales inondées, machines et appareils désemparés, navire tombé en travers à la lame, exigent des travaux très rapidement menés, que seules les Compagnies de sauvetage peuvent conduire à bien, grâce à un personnel et un matériel spécialisés.

Les seuls frais supplémentaires encourus par le bâtiment de guerre assistant, se limitent à une consommation accrue de combustible et à la réparation d'avaries légères souvent, qui s'ajoutent à l'usure ou à la fatigue d'un matériel auquel on demande des efforts pour lesquels il n'a pas été conçu.

Il est juste de proposer le remboursement des frais et dépenses exposés, ainsi que la réparation des dommages subis. Peut-être aussi une prime pourrai-elle être accordée au personnel du bord, à titre d'encouragement et de reconnaissance.

Une confusion regrettable est née en FRANCE, des décisions de plusieurs Tribunaux de Commerce, qui ont accordé des indemnités pour des sauvetages réalisés par des bâtiments de guerre.

Tous les arguments cités plus haut s'appliquent aux navires appartenant à un service public.

La Marine Nationale prétend presque toujours qu'elle est fondée à demander des indemnités d'assistance. Elle assigne alors l'assisté en paiement d'une somme fixe, puisqu'en vertu du principe bien connu, qui dit que " l'Etat ne peut ni compromettre ni transiger " elle exclut d'elle-même la Lloyd's Form, ou telle autre formule soumise à un arbitrage.

Certains Tribunaux ont rejeté ces demandes abusives d'indemnité, et nous avons en mémoire, le jugement rendu le 23 février 1953, par le Tribunal de Commerce d'ORAN. L'un des derniers attendus de ce jugement est rédigé ainsi :

" Attendu que c'est donc à tort que la Marine Nationale soutient
" que les dispositions de la Convention de BRUXELLES seraient en
" quelque sorte, tombées en désuétude et ne sauraient plus être
" appliquées...."

Il est vraiment fâcheux que la loi française de 1916 n'ait pas reproduit ce fameux article 14 de la Convention de BRUXELLES. S'il en eut été ainsi, les Tribunaux n'auraient pas créé cette jurisprudence flottante.

2°) - Reste à définir la position juridique du bâtiment de guerre passif, autrement dit assisté par le navire privé.

Les juridictions administratives accordent dans ce cas, une rémunération à l'assistant. C'est justice. On ne voit pas très bien comment l'Etat pourrait bénéficier d'un service gratuit, sous prétexte qu'il est l'Etat.

Dans la pratique, le sauveteur qui répond à la demande d'assistance d'un bâtiment de guerre, convient d'avance du montant de la rémunération. Elle est d'ordinaire âprement discutée, car la Marine, forte de ce que l'Etat ne peut ni compromettre ni transiger, refuse tout contrat qui comporte un arbitrage.

Nous avons connu des assistances de ce genre, réglées d'après un tarif de location horaire, ce qui en fait des opérations de régie.

Si les parties ne sont pas d'accord, en FRANCE c'est le Conseil d'Etat qui tranche bien des années après le sauvetage. Cette menace influence évidemment les sauveteurs et les amène à composition.

Le Bureau Permanent du Comité Maritime International a décidé de porter à son ordre du jour, un projet de revision de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes du 23 septembre 1910.

Les réponses à la quatrième question, citée au début de cette étude, font apparaître des divergences fondamentales et les jurisprudences de divers pays sont souvent contraires à l'article 14, même chez les nations qui ont signé la Convention de BRUXELLES.

Alors ? Il conviendrait de proclamer la valeur intangible de l'article 14, ou si une telle décision apparaît comme trop radicale, on pourrait envisager de calquer ce fameux article sur la jurisprudence des états signataires de la Convention de BRUXELLES. Mais nous venons d'écrire qu'elle est contradictoire. Peut-être une confrontation nouvelle des points de vue permettrait-elle, après avoir reçu l'adhésion totale des états intéressés, d'élaborer un nouvel article 14, qui, celui-là, serait considéré par toutes les nations signataires, comme ayant force de loi.

Léon LESIEUTRE

Membre Titulaire du
Comité Maritime
International.

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME.

Révision de la Convention Internationale pour l'Unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime du 23 sept.1910.

Rapport.

La Suisse a ratifié la Convention de 1910, mais le problème de son article 14 ne se présente pas pour un pays qui ne possède ni des navires de guerre ni des navires d'Etat affectés exclusivement à un service public. Les navires de commerce suisse pourraient avoir le seul intérêt à savoir qu'en cas d'assistance prêtée à un navire de guerre étranger et un navire d'Etat étranger l'indemnité prévue par la convention ou par la loi nationale du pays en question pourrait quand même être obtenue, ce qui paraît être le cas dans les différents États selon les réponses de leurs associations de droit maritime.

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION.

Replies to the Questionnaires Relating to the International
Convention for the Unification of Certain Rules Relating to
Bills of Lading 1924.

- I. a) No : The International Carriage of Goods by Sea Act of Japan has broader applicability than the Convention, because the Act is applied to contracts for the carriage of goods transported by ocean going vessels when either the port of shipment or of discharge lies outside this country irrespective of the questions, whether or not the state where the bills of lading is issued is a High Contracting Party to the Convention (Art. I (Scope of application). This law shall apply to the carriage of goods by ship when either the port of loading or the port of discharge is a foreign one.)
- b) No answer is needed, for the answer to (a) is "no". It should be noted in passing that the Act applies regardless of the nationality of the parties.
- II. Our legislation expands the Convention's scope of application in the following way : i.e. the provisions of the International Carriage of Goods by Sea Act by which the Convention is given interna effect are to be applied not only when the port of shipment is within Japan but also when the port of discharge is within Japan, and when both port of shipment and discharge are located outside Japan (transport in or between foreign countries). As already noted, it would not be questioned whether or not the state which issues the bills of lading is a High Contracting Party.
- III. a) Unification is desired with regard to this problem.
- b) Unification should be achieved not in the form of enacting a new convention but by supplementing the existing Convention through an annexed protocol.
- c) As the Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading 1924 is an excellent device for adjusting the interest of common carriers and of holders of bill of lading, it should be applied to the maximum extent. Therefore, proper amendment to the existing Convention which adopts the principles of our law mentioned above is urgently desired.

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME.

Interprétation uniforme de l'article 10 de la Convention
de 1924 sur les connaissements.

Rapport.

L'Association Suisse de Droit Maritime s'associe aux points de vue exprimés par les autres associations qui considèrent qu'il est utile ou nécessaire de procéder à une révision et à une interprétation officielle de l'art.10 de la Convention de 1924. Ce n'est pas le système à choisir qui est de première importance, mais l'uniformité en soi, et en outre une règle qui permet la plus grande applicabilité de la Convention.

La Suisse a ratifié la Convention de 1924, et en même temps elle a incorporé les règles de la Convention dans sa législation interne, mais non textuellement, mais dans une forme appropriée. Si l'une ou l'autre base légale doit être appliquée dans un cas litigieux, dépend des règles du droit international privé suisse. Si le transport est soumis au droit suisse, c'est la loi nationale qui est applicable, c'est-à-dire les règles de la Convention transposées dans le code maritime suisse de 1953. Si le droit suisse ne s'applique pas, ce sera la Convention internationale pour autant que le connaissement est émis dans un pays contractant. Les connaissements utilisés par les armements suisse portent usuellement la mention que la Convention de 1924 est applicable, ce qui dit, que le texte original de la Convention et non la loi interne suisse s'applique tout au moins comme lex contractus.

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME.

Publicité navale.

Rapport.

Le nouveau code maritime suisse de 1953 prévoit une publicité de l'armateur qui exploite le navire sans en être le propriétaire. Le droit suisse a fait réception du système néerlandais est prévoit qu'en cas de location coque-nue (bare-boat-charter) le propriétaire du navire est présumé être l'armateur, si la location du navire n'a pas été annotée dans le registre des navires suisses, pour autant que le tiers n'avait pas connaissance de la location au moment où sa créance contre le navire est née.

Ce système paraît être simple et clair et devrait satisfaire même sur le plan international. Il s'agit avant de protéger les tiers qui voudraient intenter une action contre le navire, spécialement une action ex delictu. Ils doivent savoir, si le propriétaire ou l'armateur-nonpropriétaire répondra. Une annotation au registre avec présomption éclaircira la situation. Une mention dans la lettre de mer ne paraît plus être nécessaire.

Une réglementation internationale de problème pourrait avoir des avantages, bien que la nécessité d'un tel procédé ne paraît pas être prouvée.

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME.

Régime des navires dans les ports étrangers.

Rapport.

La Suisse, Etat enclavé sans ports maritimes, a un intérêt primordial dans l'établissement des règles dans une Convention internationale au sujet du régime des navires étrangers dans les ports. La situation géographique de la Suisse ne permet ni de citer une jurisprudence propre, ni de faire des propositions à réaliser dans une future Convention; sauf une qui est d'une telle importance qu'il sera permis à l'Association Suisse de Droit Maritime de la soutenir avec énergie. C'est le principe de l'égalité de traitement dans les ports étrangers nonobstant la qualité de pays enclavé. L'égalité de traitement ne doit pas seulement consister dans une égalité avec les navires des autres pays maritimes sauf ceux appartenant à l'Etat côtier où se trouve le port maritime en question, mais cette égalité devrait être prévue d'une façon telle que les navires étrangers jouissent des mêmes facilités que les navires de l'Etat côtier. C'est ainsi que la Suisse a ratifié la Convention et le Statut du 9 décembre 1923 sur les ports maritimes. De l'autre côté la Suisse a prévu dans sa législation maritime un lien réel et effectif entre ses navires et le pays (genuine link) et il ne sera jamais à craindre que le pavillon maritime suisse pourrait être un "flag of convenience". Le droit suisse est applicable à bord des navires suisses en haute mer sans partage et dans les eaux territoriales et internes des autres pays en tant que la loi de l'Etat riverain ne se fait pas impérative. Il sera donc moins le contenu des différentes règles de collision à établir dans une Convention internationale qui intéresseront la Suisse que le fait même que ces règles soient uniformes et fixées dans une Convention internationale pour donner une garantie stable à l'Etat enclavé.

L'Association Suisse est entièrement en faveur de l'établissement d'une Convention internationale, pour autant que celle-ci garantisse l'égalité de traitement.

Replies to the questionnaire relating to the legal
status of commercial vessels in
foreign ports.

I.-Are there any statutory provisions defining the expression "maritime ports" and "internal waters" in your country?

There is no federal law defining the expressions "maritime ports" and "internal waters". However, it will appear from another German statutory provision, viz. Gesetz über die Verkehrsstatistik of 26th July, 1957, which ports are to be considered as "maritime port" as this statute indicates the geographical area in which the German maritime ports are situated. These are the ports of Lübeck, Hamburg and Bremen together with Haren and, besides, all places for loading and unloading on the seaward side of a line connecting these ports. The boundaries of these ports are defined by the respective port regulations.

A further definition is contained in the Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports of 9th December, 1923, to which Germany had agreed. In the meaning of this statute, maritime ports are ports usually called at by sea-going vessels and serving foreign trade.

As to "internal waters", this expression is not legally defined by a German statute. Apart from her territorial sea Germany will claim as her internal waters all mouths of a river, bays and coves the coasts of which are not more apart from another than 6 miles.

2.-To what extent can the authorities of a Coastal State exercise criminal jurisdiction by the application of the domestic law of such State over incidents taking place on board foreign merchant ships in the ports or internal waters of your country? To what extent is the jurisdiction of the Consul of the ship's flag exercisable in this context? What is the practice adopted by the competent authorities with regard to disciplinary measures taken on board foreign merchant ships from the point of view of the law of the Coastal State?

(a) In accordance with sec. 3 of the German Penal Code (Strafgesetzbuch), German criminal law will apply to all criminal actions of German citizens, no matter where they have been committed. In accordance with sec. 4, subsec. I of the German Penal Code German criminal law will also apply to criminal actions of foreigners provided they are committed in Germany. In accordance with German legal principles, foreign merchant ships in German ports or internal waters are treated like German territory. For these reasons, all criminal actions

committed on foreign merchant ships within German territory will in so far fall under German criminal jurisdiction, no matter whether the person committing them is a German citizen or a foreigner. Should, however, a foreigner commit a criminal action within German territory the director of public prosecutions may abstain from prosecuting him and this is at the discretion of his public duties. Usually, criminal actions of minor importance committed on foreign ships will not be prosecuted. There may be no prosecution if by the criminal action of a foreign member of the crew another member of the crew, likewise of foreign nationality, should have suffered damage.

- (b) In accordance with Article 92 of the German provisional constitution (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland) all jurisdiction lies with the judiciary. On German territory, accordingly, criminal jurisdiction can be exercised by German courts only and criminal jurisdiction by foreign consuls would be against constitutional principles.
- (c) So far as reciprocity is guaranteed, the German authorities will usually leave all disciplinary measures on board ship to the consul of the flag of the ship. In many cases this consular prerogative is also guaranteed by consular treaties and in this case the consul may take all suitable steps in order to re-establish the discipline on board ship. So far as this should be provided for by the legislation of his country he may also exercise disciplinary jurisdiction by sentencing to fines and arrest. German authorities will only interfere with internal affairs on board ship if the respective actions should cause consequences beyond the bounds of the ship and if they should imperil public safety and order outside the ship.

3.-To what extent can the authorities of the Coastal State exercise civil jurisdiction (including arrest of ships and execution) over occurrences taking place between persons on board foreign merchant ships or between two or more foreign merchant ships of the same flag in the ports or internal waters of your country? In this connection what part does the consul of the ship's flag play ?

What is the practice regarding civil disputes arising between :-

- (a) persons on board foreign merchant ships who have no relation ship with nationals of the Coastal State,
- (b) persons on board foreign merchant ships at least one of whom is subject to the jurisdiction of the Coastal State?
- (c) in a case involving the navigation of a foreign merchant ship, whether or not the interested parties are nationals of the Coastal State?

As regards the jurisdiction of the German civil courts the nationality of the parties will not matter. Everybody may apply to a German court if this court is competent to decide on the issue on the grounds of its topical or factual venue.

The topical venue of a German civil court and its conditions are laid down in the Code of Civil Procedure. In connection with the cases to be mentioned here the jurisdiction of a German court in civil matters may, in particular, result from the following conditions:-

1. The parties will agree on the venue of a particular German court;
- 2.-The particular German court will be competent as the action is based on a tort committed within the topical venue of that court. This venue could apply to cases connected with collisions of ships;
- 3.- The German court will be competent as the plaintiff claims a chattel situated in the venue of the court;
- 4.- The German court will be competent as the court within the venue of which a contract has to be fulfilled.

In German law any court within the venue of which a chattel is situated may grant the arrest or seizure of that chattel. The arrest of a foreign ship will be effected by the bailiff taking possession of her but an arrest will not be granted against a ship that is ready for leaving the port.

A German court will be competent to grant an execution of a judgment against a foreign sea-going ship if the execution procedure is to take place within its venue.

Decisions of foreign courts may also be executed in the Federal Republic. These decisions, however, should be declared enforceable by an order in special proceedings but the merits of the case will not be reconsidered. The German authorities

are bound to inform the consul of the respective country about impending measures of execution and they have to submit it to his discretion whether he will be present at these measures. This, however, will only apply if reciprocity is guaranteed.

- 4.- What is the administrative competence of the authorities of a Coastal State as regards foreign merchant ships in the ports or internal waters of your country, particularly as regards:-
- (a) The admission and departure of a ship; what is involved (Health Inspection, Customs, etc.)?
 - (b) The examination of ships' papers, inspection of navigational safety appliances, composition and qualifications of crew?
 - (c) The right to detain the departure of a ship by administrative means in order to recover dues and taxes owned by the vessel to the Coastal State?
 - (d) The right to impose on a foreign merchant ship in a port the duty of rendering assistance to a vessel in distress, either solely with a view to saving life or property? Upon whom do expenses thus incurred fall?
 - (e) The use of wireless and the prohibition of such use in ports and the procedure followed?
 - (f) The right to restrict the master and crew from going ashore; is special authorization necessary. What is the radius of their freedom of movement?
 - (g) Are national ships treated differently from foreign ships?
- (a) The German maritime ports are open to all foreign merchant ships but there are certain restrictions as to customs and public health regulations.

In the Federal Republic of Germany the International Sanitary Regulations of 25th May, 1951, apply, and, in accordance with these regulations, every ship is to be inspected by the health authorities. If there is a danger of an epidemic disease the ship may be subjected to quarantine and the persons on board ship may be prohibited from going ashore.

In accordance with the German customs regulations every ship has to report to the competent customs authorities as soon as she will have reached the internal waters from the open sea. In this case she may continue her voyage to her inward port of destination. However, when entering the port, the actual customs control will take place. The provisions of the ship, excepting a small stock for the requirements of a few days, will be put under seal. This will not apply to free ports.

- (b) The ship's papers will be examined by the police as soon as the ship will have entered the port.

Generally, the ships will not be inspected regarding navigational safety appliances, qualifications of crew, seaworthiness etc. As, however, the Federal Republic of Germany is one of the signatory states of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, the port authorities, in the case of ships under the flag of other signatory states, may prevent these ships from leaving the port if they do not comply with the regulation of this Convention.

The Federal Republic of Germany, furthermore, signed the International Load Line Convention, 1930. Therefore, the German authorities have the competence of controlling ships of other adopting States in respect of observing the above mentioned Convention. They are authorized to prevent those ships from sailing which violate the Convention.

- (c) In any case, the German authorities may prevent a ship from leaving the port if the respective fees due have not been paid and the detention will be effected on the ground of a special law and by officers of the port administration. In practice, however, such cases have, so far, not been reported as, usually, the fees will be paid by the shipping agents after having been debited a good time after the ship has left the port.
- (d) In all cases of disturbances of public safety and order not to be dealt with by other means of police intervention, the German police authorities may call upon any person to assist in removing this disturbance, no matter whether this person is connected with the case or not, and this assistance may be enforced. In these cases, however, the authorities are obliged to make restitution for all damages resulting from the assistance by the ships called upon to give their assistance.
- (e) In German ports ships are not permitted to use wireless and there is only an exception in cases of particular danger. Blind wireless reception, however, is always permitted.

- (f) The master and the crew of a foreign ship in a German port may always go ashore and move about freely. Every foreigner, however, will need a passport or some other identification paper. For crews of merchant ships this requirement may be satisfied by an identification card issued by the master or by a sailors registration book provided reciprocity is guaranteed.
- (g) In German ports all ships are treated equally. As regards ships of a flag of a country which, as the Federal Republic of Germany, is a signatory state to the Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports of 9th December, 1923, this will appear from Art. 2 of this Statute.

It is, however, the practice of the German authorities to treat ships of other flags on the same basis.

- 5.-What are the general provisions of domestic law, or, in the absence of such provisions, the practice adopted by the coastal authorities concerning the intervention of consular agents in criminal, civil, administrative, and non-contentious proceedings on board vessels flying the flag of the States which they represent?
In what circumstances are consular agents of the flag State entitled to make contact with a foreign vessel in the ports of your country?

All competent German authorities are instructed to inform the consul of the ship's flag if, on this particular ship, they intend to effect a search, a definite or provisional arrest, an interrogation of witnesses, an execution or any other measure of official coercion. They have to give the consul an opportunity of being present at these official measures and the same will apply to the case of a member of the crew being interrogated by German authorities ashore. The consular agents or consuls need not be informed in the case of official measures restricted to customs matters or to measures of public health or if there is an imminent danger.

Besides, the consuls are always at liberty to take up contact with the ships of their flag calling at German ports, and when doing so, they are only subject to general customs or public health restrictions.

All this, however, will only apply if reciprocity is guaranteed.

6.- What are the provisions of domestic law, or, alternatively, what is the practice of coastal authorities regarding requests made to them either by masters or by consuls of the State of the flag to intervene on board foreign merchant ships?

If, at their request, a person on a ship has to be imprisoned, who bears the expense?

Foreign merchant ships in German internal waters are considered to be within German territory, i.e. inland. Accordingly, the German police may always interfere on board ship if this is necessary for the protection of an individual or of the general public. This will particularly apply to the protection of life, health, liberty, and property as well as to the prevention of criminal actions. On principle, the police authorities will only interfere if this interference will be deemed necessary, i.e. not in cases of internal matters of the ship. The master of the ship or the consul of the flag State may, however, apply to the German police authorities for intervention. In this case the police will always give their assistance.

In accordance with the German law, excepting cases of criminal prosecution, a person may only be arrested if this should be necessary for his own protection or if this behaviour will amount to imperilling public safety and order and if other police measures should not be likely to succeed. Without the assent of a judge an arrest should not be extended longer than to the end of the day following the arrest. The costs of this police arrest will have to be borne by the person arrested and not by the person who had applied to the police for intervention.

7.- Are there any express exceptions stipulated either by domestic law or jurisprudence to the criminal, civil and administrative jurisdiction of the Coastal State regarding incidents taking place on board foreign merchant ships?

This question has already been dealt with by the answers of questions 2 and 3.

8.- Do coastal authorities assume the right to release persons under arrest on board a foreign merchant ship in the case of : -
(a) a person subject to foreign jurisdiction, or
(b) a person subject to the jurisdiction of the Coastal State?

As regards the so-called "internal matters of the ship", the disciplinary powers of the master or the consul will also extend to the German members of the crew. The German authorities, however, will interfere if an arrest is apparently unjustified or if the way of executing the arrest should exceed any tolerable measure. This would be a case where the police would have to intervene for the protection of the liberty and the health of this person. In this case the prisoner would have to be released.

9.-What are the provisions of domestic law, or, alternatively, the practice of coastal authorities, regarding foreign merchant ships making a forced call from the point of view:-

- (a) of permitting them to enter ports in your country forbidden to international navigation,
- (b) of the criminal, civil and administrative competence of coastal authorities,
- (c) of the relations with the consul of the flag, and finally,
- (d) the duration of their stay; at what moment does a foreign merchant ship cease to be a ship making a forced call and become a ship making a normal call?

All German ports are open to international shipping. There is no difference between a forced call and a normal call in the meaning of the question.

10.-What are your suggestions about the preparation of a preliminary draft convention? Do you think that this method will enable the principles determining the limits of the two conflicting jurisdictions in all matters enumerated in the preceding questions to be established, or only in some of them?

We are of the opinion, that, at least for the time being, one should desist from drafting an international convention regarding the status of merchant ships in foreign ports. We should, however, suggest that the Comité Maritime International should further consider and study the topics dealt with in the questionnaire. Should in the field of some branches of law mentioned in the questionnaire arise certain difficulties, the national Associations of maritime law should inform the Comité Maritime International accordingly. Then the Comité Maritime International should make new inquiries whether the matter should be made the subject of an International convention. Besides the German Maritime Law Association agrees with the suggestion made by other national Associations already to the effect that the results of the inquiries should be consolidated in a synopsis and brought to the knowledge of the national Associations.

Hamburg, 22nd August, 1959.

ASSOCIATION TURQUE DE DROIT MARITIME.

Réponse au questionnaire sur le régime international
des navires étrangers.

1) Y a-t-il des textes législatifs définissant les ports maritimes et les eaux intérieures de votre pays?

Réponse : Il n'existe aucune disposition définissant les expressions "port maritimes" et "eaux intérieures". Il y a cependant un arrêté ministériel du 7.7.1954 qui établit les normes de délimitation d'un port en général et des règlements spéciaux qui établissent les limites des grands ports comme Istanbul, Izmir etc.

2) Quelle est la compétence juridictionnelle pénale (lato sensu) des autorités riveraines prévue par la loi interne en ce qui concerne les faits survenus à bord des navires de commerce étrangers séjournant dans les ports maritimes ou dans les eaux intérieures de votre pays? Quelle part y est faite à la juridiction des consuls du pavillon? Quelle est la pratique suivie par les autorités compétentes en ce qui concerne l'admissibilité des mesures disciplinaires à bord des navires de commerce étrangers, du point de la législation de l'Etat riverain?

Réponse : D'après notre législation du moment qu'un incident survenu à bord d'un navire constitue une infraction aux lois pénales turques il tombe du même coup, sous la compétence juridictionnelle des autorités turques. Le consul étranger n'a de ce point de vue aucune compétence, à moins qu'une disposition exceptionnelle d'une convention consulaire ou d'un traité de commerce et de navigation n'en prévoit autrement. Tel est le cas du traité Turco-Allemand du 22.5.1929, du traité Turco-Italien du 26.3.1931, du traité Anglo-Turc du 31.5.1930 etc. Quant aux mesures disciplinaires, elles ne nécessitent pas l'intervention des autorités locales, tant qu'elles ne constituent pas une infraction aux lois pénales. A moins que cette mesure disciplinaire soit contraire à l'ordre public du pays.

3) Quelle est la compétence juridictionnelle en matière civile (y compris la saisie conservatoire et la saisie execution) des autorités riveraines prévue par la loi interne en ce qui concerne les rapports juridiques entre les personnes se trouvant à bord des navires de commerce étrangers ou entre deux ou plusieurs navires de commerce étrangers du même pavillon, séjournant dans les ports maritimes ou dans les eaux intérieures de votre pays? Quelle part y est faite à la juridiction des consuls du pavillon? Quelle est la pratique suivie en ce qui concerne les différends civils qui surgissent entre :

a) Les personnes à bord des navires de commerce étrangers n'ayant aucun rapport avec les nationaux de l'état riverain?

b) Les personnes à bord des navires de commerce étrangers dont au moins une est ressortissante de l'Etat riverain?

c) A l'occasion de la navigation du navire de commerce étranger soit que les intéressés soient ou non des nationaux de l'Etat riverain?

Réponse : Il convient d'envisager le problème sous deux aspects, celui d'un conflit concernant les rapports juridiques des personnes se trouvant à bord du navire étranger, et celui d'un conflit concernant un rapport juridique né entre un ou plusieurs navires battant le même pavillon étranger.

Le premier aspect se rapporte aux cas mentionnés dans le texte de la question numéro 3 sous les subdivisions a et b et le second au cas mentionné en c. Dans l'étude des problèmes posés ci-dessus, nous nous baserons sur les sources suivantes : le droit conventionnel et la législation interne. Le droit conventionnel en la matière consiste en un certain nombre de conventions consulaires, de commerce et de navigation etc. conclues par la Turquie.

La législation interne concernant le même sujet se base principalement sur les articles 2, 3 et 4 de la loi provisoire de 1915 sur les droits et les devoirs des étrangers se trouvant en Turquie, sur les articles 9, 10, 12, 14, 16, 17, 21 et 22 du code de procédure civile, sur l'article 950 du code de commerce turque et enfin sur l'article 50 de la loi sur la poursuite pour dettes et faillite.

a) Le cas cité ici concerne les rapports juridiques entre les personnes se trouvant à bord des navires de commerce étrangers n'ayant aucun rapport avec les citoyens turcs. Selon les sources conventionnelles, tous les conflits survenue entre les membres de l'équipage, principalement ceux concernant la rémunération et l'exécution des obligations contractuelles sont soumis à la juridiction du consul. Selon ces mêmes sources le consul a également compétence en matière d'avarie, à moins qu'il y ait convention contraire, ou que l'une des parties appartienne au pays riverain ou à un pays tiers. Dans ce cas, sauf arrangement à l'amiable, le différend est soumis à la juridiction des tribunaux du pays riverain (art. 22 par. 2 et 5 de la convention consulaire conclue le 9 septembre 1929 entre la Turquie et l'Italie; art. 20 par. 2 et 4 de la convention consulaire conclue le 18 juin 1938 entre la Turquie et la Hongrie; telles étaient également les dispositions correspondantes des traités consulaires conclus entre la Turquie et certains états faisant partie de l'Union Soviétique à savoir l'Arménie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie en date du 9 juillet 1922 et entre la Turquie et l'Allemagne conclu le 28 mai 1929 art. 22 par. 1 et art. 25).

Au point de vue de la législation interne, le problème traité ici est soumis aux règles normales concernant les conflits de compétence juridictionnelle. C'est-à-dire que les tribunaux turques jouissent d'une compétence générale en ce qui concerne toutes les actions civiles et commerciales des nationaux et des étrangers pourvu qu'il existe un élément attributif de juridiction. Cet élément pouvant être le fait que le domicile du défendeur, une partie de ses biens, le lieu de conclusion ou d'exécution du contrat ou le lieu de commission de délit, l'existence en Turquie de la chose faisant l'objet de l'action ou enfin le fait que le contrat contient une clause attributive de compétence désignant un tribunal turc (voir les dispositions des lois et des codes précités).

b) Le cas cité ici concerne les rapport juridiques des personnes se trouvant à bord d'un navire étranger et dont certaines d'entre elles sont de nationalité turque. Il suffit de se référer pour ce problème à ce qui a été dit en (a), tant sur le droit conventionnel que sur la législation nationale, sauf à noter que l'étranger qui intente une action contre un citoyen turc est soumis à l'obligation de fournir caution de "judicatum solvi" à moins qu'il possède en Turquie un ou plusieurs immeubles pouvant couvrir les frais du procès dépensés par la partie adverse, ou que le pays auquel il appartient ait conclu avec la Turquie une convention qui écarte réciproquement cette obligation.

c) Quant aux différends civils qui surgissent à l'occasion de la navigation des navires de commerce étrangers, que les intéressés soient ou non des nationaux de l'Etat riverain, les problèmes visés par cette subdivision consistent surtout en des conflits nés à l'occasion d'un abordage, d'une assistance ou d'un sauvetage entre navires étrangers battant le même pavillon. Selon le texte même du questionnaire, il ne s'agit ici que d'un différend concernant la navigation d'un navire séjournant dans un port maritime ou dans les eaux intérieures maritimes de la Turquie. Les cas survenus en haute mer sont par conséquent hors de discussion. Le droit conventionnel n'attribue au consul en cette matière que des pouvoirs d'ordre technique ou administratif, et il ne lui reconnaît aucune compétence juridictionnelle (voir les conventions citées plus haut). La solution de ces différends par la législation interne, repose sur les principes du droit international privé turc.

L'abordage que l'on convient généralement de qualifier d'acte illicite et le sauvetage et l'assistance, qui certains considèrent un enrichissement sans cause (Ripert, Droit Maritime t.III N° 2205, Batiffol, Traité élémentaire de droit international privé 1959 N° 5645) ils doivent être soumis aux règles de conflits concernant les dites institutions juridiques c'est-à-dire que la lex loci delicti et la loi du lieu de l'enrichissement, selon qu'il s'agit d'un acte illicite ou d'un enrichissement sans cause, doivent s'appliquer. D'où on peut conclure que dans tous les cas d'abordage, de sauvetage et d'assistance survenus pendant le séjour du navire étranger dans les eaux turques, c'est la loi turque qui s'appliquera (voir l'art.2I du code Turc de Procédure Civil relatif à l'abordage et l'article 4 de la loi dite provisoire de 1915 précitée, qui

soumet généralement tous différends civils ou commerciaux à la dite juridictions.)

Le Code de Procédure Civil (art.12) reconnaît la compétence du Tribunal du lieu de la saisie pour des actions ou validation de saisie. Quant aux saisies elles-mêmes, les Tribunaux Turcs sont compétents pour ordonner la saisie conservatoire sur les biens (meubles et immeubles y compris les navires) les créances et les droits du débiteur, au sujet d'une créance exigible et non garantie par un gage (et dans certains cas déterminés pour une créance non-exigible) lorsque :

1) Le débiteur ou l'un des codébiteurs d'une même créance à son domicile en Turquie,

2) le lieu de l'exécution ou celui de conclusion du contrat constituant la base de la créance est en Turquie toutefois pour que le lieu de conclusion du contrat soit une cause d'attribution de compétence il faut que le défendeur ou son représentant se trouve en Turquie au moment où l'action est intentée.

3) L'action est fondée sur un acte illicite commis en Turquie (ou dans les eaux territoriales turques),

4) le défendeur d'une action relative aux biens, réside en Turquie ou lorsque le bien litigieux se trouve en Turquie et le défendeur n'y a pas de résidence.

Pour ce qui est relatif à la saisie exécution, il faut faire une distinction suivant que la créance a fait l'objet d'une décision juridictionnelle ou non. Dans le premier cas tout Office d'exécution peut effectuer la saisie en vue de l'exécution de l'obligation. Dans le cas contraire des règles de compétence analogues à la saisie conservatoire s'appliquent (voir l'art. 257 34 et 50 du code de poursuite pour dettes et faillites). Aucune compétence n'est reconnue au consul, ces institutions étant sans conteste, en rapport direct avec la souveraineté de l'Etat, (les actes notariés et les compromis réalisés devant les tribunaux et les cautionnements sont de ce point de vue considérés comme équivalents aux décisions juridictionnelles).

4) Quelle est la compétence juridictionnelle en matière administrative des autorités riveraines en ce qui concerne les navires de commerce étrangers séjournant dans les ports maritimes ou dans les eaux intérieures maritimes de votre pays, particulièrement pour ce qui est de :

a) la libre pratique du navire et du départ du navire; en quoi consiste-t-elle (contrôle sanitaire, douanier etc.)

b) vérification des papiers de bord, contrôle de la sécurité de navigation, composition et qualifications de l'équipage;

c) la possibilité d'interdire le départ du navire par voie administrative en vue de recouvrir les droits et taxes dues par le navire aux autorités riveraines;

d) la possibilité d'imposer à un navire de commerce étranger séjournant dans un port maritime le devoir de prêter assistance à un navire en détresse, soit uniquement en vue de sauver des vies humaines soit en vue de sauver aussi bien des biens et à la charge de qui tombent les frais ainsi encourus;

e) l'usage de la T.S.F. resp. l'interdiction de cet usage pendant le séjour dans les ports maritimes et la procédure suivie.

f) l'autorisation au commandant et à l'équipage de circuler à terre, une autorisation spéciale est-elle nécessaire, quel est le radius de leur liberté de circulation;

g) la différence de traitement entre les navires nationaux et étrangers?

Réponse : a) Il n'existe pas en Turquie des eaux intérieures dans lesquelles les navires étrangers peuvent entrer. Quant aux formalités relatives aux contrôles et aux visites des navires à leurs arrivées et départs, on peut les résumer comme suit :

1) Du point de vue sanitaire : Elles sont en tous points conformes aux règles établies par les conventions internationales à cet effet. Tout navire de commerce est tenu d'obtenir une "patente de santé" au port de départ. Les navires sont visités par des fonctionnaires du port en vue de contrôler l'existence du dit certificat. Le capitaine doit déclarer par une attestation signée par lui s'il existe ou non des morts ou des malades dans son navire. S'il y a des malades les mesures nécessaires seront prises conformément à la convention de 1951. A la fin de ces contrôles on livre au navire un certificat appelé "libre pratique", autorisant l'entrée au navire ou la sortie des personnes du navire. Avant l'obtention de ce certificat personne ne peut y entrer ni en sortir. (Loi du 6 mai 1930 N° 1593 et la convention Internationale de 1951 sur la santé).

De ce point de vue il n'y a aucune différence entre les navires turcs et étrangers. Signalons en outre un contrôle sanitaire spécial établi par la loi N° 1593 art.31 sur les navires traversant les détroits en transit.

2) Du point de vue douanière : Tout navire qui vient des ports étrangers ou qui transporte des marchandises dont les droits de douane sont à payer au port vers lequel il est dirigé, est soumis au contrôle et visite des fonctionnaires de la douane. Ceux-ci sont autorisés à examiner les papiers de bord et spécialement la liste des marchandises chargées. Ils peuvent le cas échéant sceller les câles.

Le capitaine est tenu de remettre dans les 24 heures à partir de l'arrivée du navire, à l'administration de la douane, le manifeste des marchandises à décharger au port. (S'il existe au port de déchargement un consul turc, il faut que le manifeste soit attesté par lui).

Les navires qui partent pour des ports étrangers doivent remettre, avant leur départ, une copie du manifeste à l'administration de la douane. Celui-ci sera vérifié par la dite administration (Loi du 2 mai 1949 N° 5383). Aucun déchargement ou départ d'un navire étranger n'est permis avant la remise du manifeste d'entrée ou de départ.

Les différences existent entre les navires turcs et étrangers ne sont que secondaires et en faveur d'ailleurs des navires étrangers. Par exemple certains certificats supplémentaires sont seulement exigés des navires turcs.

3) Du point de vue de la sécurité en mer. Chaque navire, après avoir rempli les conditions nécessaires établies en vue de la sécurité en mer de la vie humaine et des biens doit être examiné par l'administration pour savoir si son équipage est régulièrement formé et si les marins ont les qualités requises en ce qui concerne les navires étrangers on se contente de l'attestation du capitaine. Des examens nécessaires sont également faits en vue de l'application des dispositions de la Convention de Londres sur la sécurité en mer de la vie humaine, et de la Convention sur le fribord et des dispositions du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Loi du 14 avril 1926 N° 618 du 10 juin 1956 N° 4922 du 15 avril 1923 N° 216 et la loi N° 6539 adoptant les Conventions susénoncées etc.)

b) Les examens des papiers de bord sont faits en application de la Convention de 1948 sur la sécurité en mer de la vie humaine et de celle de 1930 sur la ligne de charge. L'existence d'un certificat de fribord et d'un autre prouvant la navigabilité du navire^{est} exigée.

Au point de vue sanitaire un certificat de désinfection et suivant le port du départ (au besoin) un certificat de vaccination sont également exigés.

c) D'après l'article 18 de la loi du 14 avril 1926 (N° 618) sur les ports, "les navires qui n'ont pas payé les droits maritimes et les droits de phare, de sauvetage et de pilotage, sont empêchés de partir, par les autorités administratives, exception faite pour ceux qui sont obligés de partir par suite de tempête. (Loi du 10 août 1951 N° 5842) art.33).

d) D'après les paragraphes a, b, c, d, e, de l'article 10 de la Convention de Londres de 1948 et l'article 4 de la loi N° 4922 "tout navire est tenu d'assister les navires en détresse même appartenant à l'ennemie, sans qu'il expose son

bâtiment son équipage et ses passagers à un danger sérieux. Il n'existe pas d'obligation de sauver uniquement des biens. On ne peut demander aucune rémunération pour des sauvetages de personnes. (Art. 123 du code de commerce turc). Seulement si à côté des biens il y a des personnes sauvées, ceux qui ont sauvé des vies humaines ont droit à une part de la rétribution affectée aux sauveteurs des biens.

Ajoutons que dans les eaux maritimes turques les opérations de sauvetage sont réservées aux ressortissants turcs. La Banque Maritime (Denizcilik Bankasi) a dans la mer Marmara le monopole des sauvetages des navires jaugeant plus de 300 tonneaux.

e) L'usage de la T.S.F. est interdit pendant le séjour dans les ports turcs. Toutefois en cas de l'impossibilité de communiquer avec la terre ferme, l'autorité maritime suprême du port, peut pour des durées courtes et à l'occasion de l'administration et de la navigation du navire, autoriser la dite communication. Le navire peut dans les eaux territoriales et à condition de se conformer à la disposition sus-énoncée et seulement durant son séjour dans le port, entrer en contact avec la station côtière turque la plus proche. Les navires appartenant à une même compagnie peuvent entrer en communication entre eux dans aucune intervention des stations côtières. Le Conseil des ministres peut autoriser à s'écarter de ces dispositions (Loi sur la T.S.F. N° 3222 art. 27, 28, 29).

f) Le capitaine et les gens de l'équipage des navires étrangers, peuvent en montrant leur livret de marin, mais à condition de se soumettre au contrôle de la douane circuler librement à terre. Il n'est nécessaire pour cela d'aucune autorisation spéciale, De ce point de vue aussi il n'y a aucune différence entre un navire étranger et un navire turc arrivant d'un port étranger. Seulement le marin étranger ne peut dépasser les limites municipales du port. (Loi sur les passeports du 15 juillet 1950 N° 5682).

5) Quelles sont les dispositions générales des lois internes ou à défaut de telles dispositions l'attitude des autorités riveraines en ce qui concerne l'intervention des agents consulaires dans les procédures pénales, civiles, administratives et non-contentieuses à bord des navires battant le pavillon des états dont ils relèvent? Sous quelles conditions reconnaît-on aux agents consulaires de l'Etat du pavillon le droit d'entrer en contact avec le navire étranger dans les ports maritimes de votre pays?

Réponse : Les agents consulaires n'ont aucun droit d'intervention dans les procédures pénales, civiles, administratives et non-contentieuses, à bord des navires battant le pavillon des Etats dont ils relèvent; à moins qu'une disposition d'une convention consulaire ou d'un traité de commerce consulaire et de navigation n'en dispose autrement.

6) Quelles sont les dispositions de la loi interne ou bien l'attitude des autorités riveraines, en ce qui concerne les demandes d'intervenir à bord des navires de commerce étrangers leur ayant été adressées soit par les capitaines soit par les consuls

de l'Etat du pavillon? Si, à leur demande, une personne relevant du bord devait être retenu en prison, qui en supporterait les frais?

Réponse : Il n'y a à notre connaissance aucune disposition légale sur ce sujet. La question est réglée en pratique suivant les règles de la courtoisie. En cas d'emprisonnement les frais avancés par l'Etat, seront recouvrés du condamné à moins qu'il soit insolvable.

7) Est-ce qu'il y a des exceptions expresses prévues soit par la loi interne soit par la jurisprudence, à la compétence pénale, civile et administrative de l'Etat riverain en ce qui concerne les faits survenus à bord des navires de commerce étrangers?

Réponse : Non.

8) Est-ce que les autorités riveraines s'arrogent le droit de faire remettre en liberté les personnes se trouvant en état d'arrestation à bord d'un navire de commerce étranger soit qu'il s'agisse :

a) d'un ressortissant étranger ou

b) d'un ressortissant du pays riverain?

Réponse : Si la personne détenue est arrêtée sans aucun mandat d'arrêt pour une raison ne rentrant pas dans la compétence disciplinaire du capitaine, elle peut être remise en liberté par les autorités turques. Car le fait d'arrêter une personne sans qu'un mandat d'arrêt soit donné par l'autorité compétente, constitue un délit pénal qui peut être jugé et puni par la juridiction turque.

9) Quelles sont les dispositions de la loi interne ou bien l'attitude des autorités riveraines en ce qui concerne les navires de commerce étrangers en relâche forcés du point de vue :

a) de leur autorisation à entrer dans les ports maritimes de votre pays interdit à la navigation internationale,

b) du point de vue de la compétence pénale, civile, et administrative des autorités riveraines,

c) de la durée de leur séjour resp. à quel moment un navire de commerce étranger cesse d'être en relâche forcée et devient un navire en séjour régulier?

Réponse : a) Les navires ne peuvent passer par la région maritime fortifiée (au premier degré) que suivant la loi indiquée d'avance, (Loi du 21 juin 1927 N° 1110) D'après la Convention de Montreux, le gouvernement turc peut -s'il estime que le pays

est sous un danger imminent de guerre- interdire l'accès des détroits ou obliger les navires de commerce étrangers à prendre à bord un pilote obligatoire et faire suivre une route déterminée. Toutefois la relâche forcée est exceptionnellement tolérée pour mobile d'humanité ou de courtoisie.

Certaine partie de la mer territoriale est interdite à l'accès des navires étrangers. Pour pouvoir passer par ces régions il faut prendre une semaine d'avance, suivant la région l'autorisation du préfet ou du commandant du lieu. Ceux qui entreprennent le passage sans aucune autorisation sont arrêtés par les autorités militaires.

b) Du point de vue de la compétence pénale, civile, et administrative ce sont les principes généraux sus-énoncés qui seront pris en considération.

c) Le consul peut entrer en contact avec le capitaine à condition d'obtenir au préalable l'autorisation nécessaire.

d) Le navire étranger doit quitter la région interdite dans les 48 heures suivant le moment de la disparition de la force majeure.

IO) Quelles sont vos suggestions en vue de la préparation d'un avant projet de convention? Estimez-vous possible de fixer par ce moyen les principes délimitant les deux compétences en conflit dans toutes les matières énumérées aux questions précédentes ou seulement dans quelques-unes entre elles?

Réponse : Bien que plusieurs d'entre nous considèrent que la plupart des points précités peut faire l'objet d'une convention internationale ayant pour but de délimiter les compétences respectives de la loi du pavillon et de celle des autorités riveraines l'Association Turque n'a pas encore aboutie à une décision définitive à ce sujet.
