Estelle Rothweiler née Réhault

La résolution des conflits en droit maritime : Le choix entre une transaction amiable, un arbitrage ou du contentieux illustré au travers l'abordage de la 'Ville de Victoria' (1886–1889)

L'abordage du navire de commerce français, la 'Ville de Victoria'¹, par le navire de guerre anglais, le 'Sultan', illustre un cas concret et rapide de résolution de conflits en droit maritime. La collision des navires eut lieu dans la nuit du 23 au 24 décembre 1886, en rade de Lisbonne au Portugal². La chaîne d'amarre qui retenait le navire de guerre anglais s'est brisée, le 'Sultan' fut alors emporté par le courant. Son éperon éventa le navire français. Si bien que la 'Ville de Victoria' coula à pic, en moins de 10 minutes, par près de 25 mètres de fond. Cette collision a provoqué non seulement la perte totale du navire de commerce français. Elle a aussi occasionné la mort de 32 personnes sur les 75 à bord. Les victimes de la 'Ville de Victoria' – de toutes nationalités – étaient des membres de l'équipage ou des passagers du navire.

Cette affaire eut un retentissement international. Les funérailles des victimes ont eu lieu au Portugal, en présence de ministres, de consuls français et anglais et de tous les officiers de l'escadre anglaise³. Les presses, anglaise et française, se sont intéressées immédiatement à l'affaire – que ce soit la presse ordinaire⁴ – ou spécialisée⁵ en matière maritime ou encore militaire.

¹ Les faits de cet abordage sont relatés dans les documents du dossier de la 'Ville de Victoria' en date du 10 janvier 1887 et du 22 janvier 1887 issus des Archives nationales françaises, Marine, CC/4/2084; cité comme suit: Archives CC/4/2084.

² La 'Ville de Victoria', appartenant à la Compagnie des Chargeurs Réunis du Havre, devait se rendre du Havre à Rio de Janeiro en faisant une escale à Lisbonne.

³ Le Journal The Times du lundi 27 décembre 1886 (London Monday December 27 1886) (cité comme suit: Times, 27. 12. 1886): «M. Billot, the French Minister, with the staff of the Legation, the French and the British consuls, Rear-Admiral Fremantle, and the principal officers of the Channel Squadron accompanied the funeral procession to the cemetery».

⁴ Times, 27. 12. 1886 (n. 3); L'illustration – Journal Universel du samedi 22 janvier 1887, 2291 (Paris 1887) 68.

⁵ «Des journaux maritimes et des journaux militaires notamment le Shipping and mercantile gazette, l'Army and navy gazette, la Saint-James gazette, déclaraient que le gouvernement britannique ferait mieux de s'exécuter sans retard, plutôt que de provoquer des contestations

L'intérêt de cet abordage a aussi touché les juristes. En France, dès 1888, le spécialiste du droit international, Edouard Clunet⁶ a publié une étude spécifique sur ce cas et sur les problèmes de compétence de juridictions⁷. Naturellement en 1888, Edouard Clunet n'avait pas encore connaissance de la résolution finale des conflits. En revanche, le dossier d'archives de l'abordage de la 'Ville de Victoria'⁸, issu des Archives nationales françaises, témoigne du déroulement de la résolution des conflits – depuis 1886, date de l'abordage – jusqu'en 1889, date du règlement définitif du dossier.

L'intérêt du dossier d'archives de la 'Ville de Victoria' est qu'il témoigne de modes multiples de résolutions des conflits en droit maritime. Modes multiples de résolution de conflits, puisque un choix de règlement s'est posé au gouvernement anglais entre: premièrement, recourir au contentieux (§ 1); deuxièmement, accepter un arbitrage (§ 2); ou enfin, aboutir à une transaction amiable (§ 3).

§1: Un mode de résolution du conflit: le recours à la procédure du contentieux

A priori, l'abordage de la 'Ville de Victoria' par le 'Sultan' soulevait un conflit de juridictions pour connaître du litige, puisque trois juridictions étaient en présence. D'une part, la juridiction du lieu de l'abordage au Portugal, puisque l'abordage était intervenu dans des eaux intérieures étrangères – à savoir la rade de Lisbonne. D'autre part, ce cas mettait en présence deux navires de deux nationalités différentes,

qui seraient de nature à amener un malentendu dans les relations des deux pays», Rappel du député du Havre, Félix Faure, à la Chambre des députés, séance de la Chambre des députés du 9 novembre 1887, cité par *Edouard Clunet*, Abordage du navire de commerce français la 'Ville de Victoria' et du cuirassé anglais le 'Sultan' (Paris 1888) 18; cité comme suit: *Clunet*, Abordage.

⁶ Edouard Clunet a fondé le *Journal du Droit international privé*, publié à Paris entre les années 1874 et 1888.

⁷ *Clunet*, Abordage (n. 5) 1–18.

⁸ Ce dossier est issu des Archives nationales françaises, numéroté CC/4/2084. CC/4 correspond à l'inventaire des archives nationales de la Marine après la Révolution. 2084 correspond à l'un des plus de 200 cartons consacrés aux naufrages du XIX^e siècle. En effet, les cartons CC/4/ 2073 à CC/4/ 2284 correspondent aux naufrages de 1806 à 1907. Dans le carton 2084 on trouve divers dossiers de naufrages, dont celui de la « Ville de Victoria » de 1886. Ce dossier de la 'Ville de Victoria' s'étend sur 3 années avec des sources manuscrites de 1886 à 1889. Il comporte essentiellement, non seulement, de la correspondance – correspondances des ministères de la Marine et des Affaires étrangères, des lettres de l'Ambassadeur de France à Londres ou encore des lettres de la Cie des Chargeurs Réunis (compagnie de navigation propriétaire de la 'Ville de Victoria'). On y trouve aussi des coupures de presse – notamment du journal *The Times* faisant écho en Angleterre de l'accident. On y trouve enfin les procès verbaux d'une Commission en charge, par le ministre français de la Marine, de répartir les indemnités aux victimes du sinistre. Ces procès verbaux permettent de connaître en détail qui étaient ces hommes, femmes et enfants sinistrés. Ils sont une source très intéressante pour la matière du droit de travail maritime.

d'où le problème de savoir si la juridiction compétente n'était pas la juridiction anglaise du navire défendeur et abordeur ou, enfin, la juridiction française du navire demandeur et abordé. En réalité, aucun doute n'était apparu pour admettre que la juridiction compétente était anglaise (A) et que la matière était de la compétence des tribunaux anglais de droit commun (B).

A) La compétence de la juridiction anglaise

Une solution internationale résolvait facilement les conflits de juridictions en présence d'un navire de guerre. Une coutume internationale admettait ce que l'on appelle : « le droit ou privilège d'exterritorialité des navires de guerre »⁹.

Cette coutume internationale se traduisait par une immunité de juridiction, puisqu'un navire de guerre ne pouvait pas être cité devant une juridiction étrangère – et même s'il se situait dans les eaux intérieures d'un autre pays. De la sorte qu'un navire de guerre – comme en l'espèce le 'Sultan' – demeurait soumis à la juridiction et à la loi de l'Etat auquel il appartenait – en l'espèce l'Angleterre.

Aucune juridiction étrangère ne pouvait donc procéder à une mesure de justice, comme la saisie conservatoire. Une mesure conservatoire de saisie du navire le 'Sultan' aurait été possible, devant la juridiction portugaise du lieu de l'abordage, si les deux navires – même étrangers – avaient été des navires de commerce¹⁰. Si les deux navires avaient été des navires de commerce, la juridiction française aurait également pu être compétente à partir du moment où un navire du défendeur (comme le 'Sultan') serait entré dans un port français. Le tribunal de commerce du port français dans lequel le navire aurait été saisi¹¹ aurait alors été compétent¹².

⁹ Voir le statut juridique actuel d'immunité qui caractérise les navires de guerre sous *Jean-Pierre Beurrier*, *Droits maritimes* (Paris 2006) 82–83.

¹⁰ Un navire de commerce situé dans les eaux d'un État étranger est soumis à la juridiction de l'Etat étranger. A la différence avec le « navire en pleine mer qui est placé uniquement sous l'empire des lois et sous le gouvernement du pays qui le couvre de sa nationalité ». *Théodore Ortolan*, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, t. 1 (Paris 1864) 189; cité comme suit : *Ortolan*, *Règles internationales*.

¹¹ Le choix du tribunal appartient au défendeur. Voir la jurisprudence concernant l'abordage en pleine mer entre un navire français et un navire américain. Le navire français avait fait naufrage après un abordage dont il attribuait la faute au capitaine du navire américain. Le navire américain avait pu, quant à lui, reprendre sa route et prendre un chargement pour Marseille. Arrivé à La Ciotat, l'armateur français avait alors fait saisir le navire américain et porta une action en responsabilité devant le tribunal de commerce de Marseille. Le 17 mars 1857, le tribunal de Marseille se déclarait compétent sur la base de l'article 14 du Code civil. (Jugement de Marseille du 17 mars 1857, dans : *Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre*, sur la direction de *Jérôme Guerrand*, 2ème partie (Havre 1877) 105; cité comme suit : *Guerrand* (dir.), *Recueil*.

¹² *Alfred de Courcy*, *L'abordage* (Questions de droit maritime 1, Paris 1877) 209 : références faites à la jurisprudence française concernant un navire français 'Racine' coulé en mer, le 3 août 1875, près des côtes du Portugal par le navire anglais 'Lilian'. Le capitaine français assigna en réparation le capitaine anglais devant le tribunal de commerce du Havre; de même, *Alfred de Courcy*, *La responsabilité des propriétaires de navires en Angleterre et en France* (Questions de droit maritime 3, Paris 1884) 21 : « Son navire serait aussitôt saisi, le procès jugé

Mais, à partir du moment où le navire le ‘Sultan’ était un navire de guerre anglais, aucun tribunal étranger – portugais ou français – ne pouvait se déclarer compétent en cas de saisie de leur juridiction¹³. Seuls les tribunaux anglais étaient donc bien, en l’espèce, compétents.

Cette coutume internationale du « privilège de l’exterritorialité des navires de guerre » était reconnue unanimement, que ce soit en doctrine chez les spécialistes anglais¹⁴, portugais¹⁵ ou français¹⁶ de droit maritime. Son fondement s’expliquait au nom du principe de l’indépendance des Etats souverains. Le navire de guerre étant, selon Théodore Ortolan, « une partie du territoire de la nation à laquelle il appartient »¹⁷. Cette coutume était, par ailleurs, aisément acceptée en pratique. Dans ce dossier d’archives de la ‘Ville de Victoria’, les parties acceptent avec évidence¹⁸ que la juridiction compétente était anglaise. Un procès devait, en fait, débiter en Angleterre – le 3 mai 1889¹⁹ – cela devant les tribunaux anglais de droit commun.

B) La compétence des tribunaux anglais de droit commun

En Angleterre, les cours de droit commun étaient compétentes en matière d’abordage sans distinction, c’est-à-dire même pour connaître des actions dirigées contre un navire de l’Etat.

en France et d’après la loi française » ; *Clunet*, Abordage (n. 5) : En cas de présence de deux navires de commerce, la juridiction française peut être saisie ; à savoir compétente pour des réclamations en France à l’encontre d’un navire étranger. Cela sur la base de l’article 14 du Code civil relatif aux conséquences d’un quasi-délit commis à l’étranger. Une saisie d’un navire de l’armateur est possible dès que l’un de ses navires entre dans un port français.

¹³ Times, 27. 12. 1886 (n. 3) : « The tribunal of Chamber of Commerce will today examine witnesses with the object of ascertaining the cause of collision and the responsibility for it ». Le Journal anglais The Times fait référence au tribunal de la chambre de commerce portugaise. Mais il ne s’agit qu’une référence du lieu où des témoins du sinistre ont été entendus pour l’enquête administrative. Aucune source postérieure ne fait état d’une compétence de juridiction portugaise.

¹⁴ Doctrine anglaise de Robert Griffith Williams, *Gainsford Bruce*, Admiralty Practice (London 1886) 76, cité par *Clunet*, Abordage (n. 5) 9.

¹⁵ Doctrine portugaise de Carlos Testa, *Le droit public international maritime* (Paris 1886), cité par *Clunet*, Abordage (n. 5) 9.

¹⁶ Doctrine française de Ortolan, *Règles internationales*, t. 1 (n. 10) 186–193. Chapitre X : Des navires de guerre.

¹⁷ Ortolan, *Règles internationales*, t. 1 (n. 10) 187.

¹⁸ Dans le dossier d’archives de la ‘Ville de Victoria’, les questions de juridiction et de législation n’apparaissent pas. Les ministres français de la Marine ou des Affaires étrangères ou l’Ambassadeur français à Londres ne correspondent pas entre eux pour savoir si un doute existe concernant la juridiction et la législation anglaise. Car le conflit de compétence juridictionnelle était à l’évidence réglé pour les parties.

¹⁹ Archives CC/4/2084. Document du 22 mars 1889, correspondance de l’Ambassadeur de France à Londres adressée au ministre français des Affaires étrangères avec référence à la date prochaine du procès ; Document du 16 septembre 1887 avec référence au renvoi du règlement du conflit devant les tribunaux anglais.

L'Angleterre ne distinguait pas – comme en France²⁰ – la compétence entre les tribunaux administratifs et les tribunaux judiciaires. En France, les tribunaux administratifs étaient compétents pour les abordages survenus entre un bâtiment de commerce et un bâtiment de l'Etat; les tribunaux judiciaires étant compétents pour les abordages survenus entre deux navires de commerce²¹.

Toutefois, le dossier d'archives de la 'Ville de Victoria' témoigne de la consultation du « Conseil judiciaire de l'Amirauté anglaise »²². En effet, en février 1887, l'Ambassadeur de France à Londres avertissait le ministre français de la Marine d'un avis émis par le Conseil d'Amirauté anglaise. Consulté sur l'événement, ce Conseil de l'Amirauté considérait le sinistre comme le résultat de la force majeure²³. Mais il s'agissait là d'un avis d'un organisme consultatif non opposable aux procès. Il n'avait pas de valeur de décision judiciaire.

La décision de justice ne pouvait être rendue que par les juridictions de droit commun – à savoir devant la Haute Cour de Justice²⁴. La résolution du conflit devait donc recourir à la procédure du contentieux. Mais rien n'interdisait aux parties de le soumettre à l'arbitrage.

²⁰ Edouard Clunet critique la double juridiction française. En France, en cas d'abordage par un navire de guerre abordeur français – que l'abordé soit un navire français ou étranger – les victimes doivent agir devant les tribunaux administratifs où l'Etat se trouve à la fois juge et partie. D'où la crainte d'une impartialité des juges administratifs et qu'ils aient tendance à absoudre l'Etat et non le condamner. *Clunet*, Abordage (n. 5) 17.

²¹ Conseil d'État, 1er mai 1872, dans: *Guerrand* (dir.), Recueil, 2^{ème} partie (n. 11) 107: « Est de la compétence des tribunaux administratifs et non des tribunaux judiciaires, l'action en responsabilité intentée contre l'Etat à raison d'un abordage survenu entre un bâtiment de commerce et un bâtiment de l'Etat ».

²² Concernant le Conseil d'Amirauté en France, il s'agit d'un « Organisme créé le 4 août 1824. Sous la présidence du ministre, il était composé d'officiers généraux et d'anciens administrateurs des colonies. Il fut réorganisé le 26 août 1830. Il s'agit d'un organisme consultatif », *Michel Vergé-Franceschi*, Dictionnaire d'histoire maritime, t. 1 (Paris 2002) 399.

²³ Archives CC/4/2084. Document du 30 décembre 1886: « Le conseil d'enquête était réuni sous la présidence du contre amiral, il se composait des commandants des cuirassés 'Monarch', 'Minotor', 'Iron' et 'Duke' ».

²⁴ Avant 1875, voir le problème de la rivalité entre les tribunaux de droit commun (Cour de la Chancellerie, Cour du Banc de la Reine, Cour des Plaid communs, Cour de l'Echiquier) et la Cour de l'Amirauté sous: *Walter Phillimore*, Compétence des cours anglaises en matière d'abordage en mer entre navires anglais et étrangers et entre navires étrangers, dans: *Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparé* 13 (1886) 129–133; cité comme suit: *Phillimore*, Compétence des cours anglaises. Sachant à ce sujet que, la loi anglaise de 1861 avait conféré à la Cour d'Amirauté la compétence des abordages sans distinction, que ce soit en haute mer ou en mer territoriale. Statut de 1861, 24 Victoria C. 10, sect 7: « The High Court of Admiralty shall have jurisdiction over any claim of damage done by any ship », cité par *Philip Jessup*, *The law of territorial waters and maritime jurisdiction* (New York 1970) 136. Depuis 1875, la Cour d'Amirauté n'existait plus, puisque les principaux tribunaux anglais avaient fusionné en une seule Haute Cour de justice. Le droit anglais avait mis fin aux rivalités de compétences entre les tribunaux de droit commun et la Cour d'Amirauté. Aussi, la chambre, ou division, d'Amirauté de la Haute Cour de justice était dès lors compétente pour les affaires d'abordage lorsque le navire ou les propriétaires du navire attaqué étaient trouvés en Angleterre (*Phillimore*, Compétence des cours anglaises [n. 24] 132).

§2: Un mode de résolution du conflit: le recours à l'arbitrage international

L'arbitrage international apparaît bien en droit maritime comme un mode alternatif de résolution des conflits. En 1887, le ministre français des Affaires étrangères affirmait lui-même que: «l'arbitrage entre de plus en plus dans les habitudes et dans les pratiques du droit international; je crois que c'est la meilleure solution à donner aux conflits qui s'élèvent entre différentes nations; c'est la plus propre à sauvegarder les principes du droit et les susceptibilités légitimes des peuples»²⁵. L'arbitrage maritime a un fondement consensuel. En effet, il est initié soit – par application d'une clause contractuelle, soit – par un accord mutuel des parties²⁶. C'est pourquoi dans le cas de la 'Ville de Victoria', le gouvernement français demandait, avec insistance²⁷ auprès du gouvernement anglais, d'accepter la procédure d'arbitrage. Aucun accord mutuel ne sera trouvé en raison du refus britannique de régler l'affaire par la voie d'arbitrage²⁸. Mais pourquoi le gouvernement français a-t-il tellement souhaité recourir à la procédure d'arbitrage? Deux arguments²⁹ motivaient ce recours, non seulement l'impartialité de la juridiction anglaise (A), mais surtout l'affranchissement du droit anglais (B).

A) La recherche d'une juridiction impartiale

La compétence de la juridiction anglaise ne constituait pas – selon les Français – un gage de garanties suffisantes de bonne justice³⁰.

²⁵ *Clunet*, Abordage (n. 5) 7. Réponse sur l'arbitrage du ministre français des Affaires étrangères, M. Flourens, à une question devant la Chambre des députés du 7 novembre 1887.

²⁶ François Arradon, L'arbitrage maritime en France, dans: *La Revue Maritime* 470 (octobre 2004) 2.

²⁷ Les archives contiennent de nombreuses correspondances à ce sujet, le ministre français des Affaires étrangères insistant pour que l'Ambassadeur de France à Londres obtienne la procédure d'arbitrage international. Voir Archives CC/4/2084. Document du 16 septembre 1887 montrant le gouvernement français non favorable au contentieux et sa proposition d'arbitrage au gouvernement anglais; Document du 23 septembre 1887 montrant la préférence française d'un envoi global de l'affaire devant un tribunal arbitral; *Document du 22 mars 1889* montrant le rejet anglais de la procédure d'arbitrage en février 1888.

²⁸ Dans: House of commons parliamentary papers 63 (1888) 660–730. Voir la correspondance – The Secretary to the Admiralty to the Secretary to the Treasury – du 8 février 1888: «The French government desired to refer the whole of claims to arbitration, to which my Lords commissioners of the Admiralty, acting with the advice of the solicitor, were altogether adverse [...] they have definitely informed the Foreign office that the proposal for arbitration cannot be accepted».

²⁹ En revanche l'argument de la confidentialité ne semble pas avoir motivé cette demande de soumettre le règlement du litige à l'arbitrage. Sachant que l'affaire avait été déjà publiée par la presse et rendue publique devant la Chambre des députés. Cet argument n'apparaît pas dans les archives.

³⁰ Archives CC/4/2084. Document du 16 septembre 1887. Le ministre français des Affaires étrangères adressait, dès septembre 1887, une lettre à son collègue de la Marine faisant état de la procédure de contentieux devant les tribunaux anglais et de sa préférence pour l'arbitrage.

Ce n'était pas parce qu'il s'agissait d'une juridiction étrangère³¹. Les Français mettaient ici en cause l'impartialité d'une justice dans laquelle on est juge et partie. Ils préféraient laisser à un tribunal arbitral « l'examen complet des preuves des faits et des conséquences au point de vue de la responsabilité »³².

B) La recherche de l'affranchissement du droit anglais

Les Français cherchaient surtout à s'affranchir du droit anglais.

Selon le droit anglais³³, la responsabilité des navires de guerre pouvait être engagée en cas de faute au cours d'un abordage. Toutefois, la responsabilité ne pouvait pas être dirigée contre le propriétaire du navire de guerre – à savoir la couronne britannique. « La jurisprudence anglaise était formelle, l'Etat échappait à tout recours »³⁴. La responsabilité pouvait seulement être dirigée contre le commandant du navire en faute. Car, selon la jurisprudence anglaise, la responsabilité ne s'attachait qu'à l'auteur immédiat du dommage (*the actual wrongdoer*)³⁵. Ce droit anglais aboutissait alors à une responsabilité personnelle illusoire, puisque les dommages des sinistrés ne devaient alors être réparés qu'à partir des ressources personnelles d'un simple commandant de vaisseaux. Toutefois en l'espèce, le gouvernement anglais avait accepté « que l'administration britannique soit solidaire du capitaine mis en cause par le juge »³⁶.

Le problème juridique restait donc de savoir si la responsabilité personnelle du commandant anglais du 'Sultan' pouvait être mise en cause par le juge anglais. Était-il l'auteur immédiat de l'abordage, ou en d'autres termes, pouvait-on prouver que l'abordage provenait de sa faute ou de sa négligence ? Trois enquêtes admi-

« Le recours aux tribunaux ne nous ayant pas paru présenter des garanties suffisantes », y explique-t-il laconiquement.

³¹ Le ministre français des Affaires étrangères affirmait, en novembre 1887 devant la Chambre des députés, que la poursuite du litige devant la juridiction portugaise aurait été différente : « juridiction portugaise, dont l'impartialité, puisqu'elle n'appartenait non à l'une ni à l'autre des nations en cause ne pouvait être suspectée par personne. Cette poursuite aurait eu lieu en présence des témoins de la catastrophe sur le lieu même de l'accident, alors que le souvenir des faits était présent à tous les esprits, en un mot avec un ensemble de garanties que ne pouvaient aucunement obtenir les demandeurs, si on les obligeait à poursuivre leur action devant la juridiction britannique », cité par *Clunet*, Abordage (n. 5) 10.

³² *Clunet*, Abordage (n. 5) 13.

³³ *Clunet*, Abordage (n. 5) 13. Il s'agit d'un droit anglais issu de la jurisprudence et des auteurs anglais affirmé depuis longtemps et ayant force de loi.

³⁴ *Clunet*, Abordage (n. 5) 17.

³⁵ *Reginald Marsden*, *Collisions at sea* (London 1885) 98, cité par *Clunet*, Abordage (n. 5) 12. Cet état du droit était critiqué par *Clunet*, puisque le droit anglais permettait à l'Etat de se protéger derrière son préposé. Le fondement du droit maritime anglais s'opposait donc au droit commun où le commettant est responsable des fautes de son préposé. Critique aussi de la législation anglaise par le ministre français des Affaires étrangères le 7 novembre 1887 sous *Clunet*, Abordage (n. 5) 12-14.

³⁶ Archives CC/4/2084. Document du 22 mars 1889 : Information par l'Ambassadeur de France à Londres au ministre français des Affaires étrangères, cela 15 jours avant l'ouverture du procès au contentieux.

nistratives avaient été menées, que ce soit par les Portugais³⁷, par les Français³⁸ et par les Anglais³⁹. Du côté anglais, le gouvernement se basait sur l'avis du Conseil d'Amirauté anglaise rendu en 1887. Le Conseil d'Amirauté anglaise considérait alors que le sinistre était le résultat de la force majeure, liée à une montée subite des eaux dans le fleuve du Tage⁴⁰. Du côté français, le gouvernement considérait que le sinistre était le résultat d'un vice propre du matériel du cuirassé britannique, en l'occurrence des chaînes de l'ancre du 'Sultan'⁴¹.

³⁷ Archives CC/4/2084. Documents du 10 janvier 1887 : Double correspondance. 1/ Correspondance de la capitainerie du port de Lisbonne au ministère français de la Marine et des Colonies. Le rapport de l'enquête portugaise conclut que le sinistre est dû à la force majeure. Le procès-verbal de la capitainerie indique que : « les hommes de mer ont été également unanimes à déclarer que le seul motif était la violence d'un grand poids d'eau qui se présente, et en tourbillons, dans le fleuve Tage après de grandes pluies et qui est connue sous le nom de 'poids d'eau des monts' ainsi qu'il est arrivé alors à l'approche de la nouvelle lune ». 2/ Correspondance du ministre portugais des Affaires étrangères, M. Barros Gomès. Le ministre portugais conclut aussi à la force majeure. Il précise que « les chaînes ont été brisées par suite de la grande force du courant sans que le bâtiment ait chassé sur ses ancres, ce fait démontre que le déplorable accident n'a pas été dû à la façon dont l'ancrage avait été fait ». Il souligne que le 'Sultan' n'avait pas pris de pilote pour entrer et ancrer dans le port, mais que cela était conforme à la liberté passée par l'article 42 du règlement de pilotage.

³⁸ Archives CC/4/2084. Document du 30 décembre 1886 avec référence au rapport de mer du capitaine français fait le lendemain du drame, le 24 décembre 1887, devant le Consulat de France à Lisbonne. Le capitaine Simonet conclut son rapport envoyé de Lisbonne en affirmant la responsabilité du cuirassé anglais pour vice propre des maillons des chaînes, une paille dans le fer d'une maille ayant entraîné la rupture de celle-ci. La 'Ville de Victoria', qui avait mouillé avec l'aide d'un pilote, n'a pas bougé, ce qui prouve que le bateau n'a pas été chassé par les ancres du 'Sultan' ; Document du 4 janvier 1887 : Le Consul de France indique au ministre français des Affaires étrangères que la conduite du capitaine Simonet de la 'Ville de Victoria' a été irréprochable lors du sinistre et qu'il a lancé une enquête administrative pour dégager les responsabilités du sinistre : « Je n'ai pas entendu moins de 40 témoins de nationalités diverses, portugais, italiens, brésiliens, anglais et français. En la forme, cette enquête faite d'urgence au milieu des circonstances exceptionnelles, laisse à désirer ; mais au fond elle aura fait, je l'espère, la lumière sur les points essentiels du débat qui va s'engager entre la Cie des chargeurs réunis et le gouvernement anglais ».

³⁹ Archives CC/4/2084. Document du 30 décembre 1886 avec référence à une enquête anglaise en cours par la Marine anglaise ; l'enquête anglaise fut ordonnée par l'Amiral Hervet et menée par le contre Amiral Fremantle en présence des commandants des divers cuirassés de l'escadre anglaise ; Document du 22 mars 1889 : Lettre de l'Ambassadeur français à Londres au ministre des Affaires étrangères faisant clairement état d'une transaction amiable pour clore le conflit.

⁴⁰ Archives CC/4/2084. Document du 14 février 1887 avec référence par l'Ambassadeur de France à Londres de l'avis du Conseil de l'Amirauté anglaise qui attribue l'accident à la force majeure ; Document du 16 septembre 1887 avec référence à l'attribution par les Anglais de l'accident à une force majeure. Le gouvernement anglais renvoyait donc le paiement du sinistre aux compagnies d'assureurs.

⁴¹ L'ancrage du 'Sultan' était mis en cause non seulement par un vice d'un maillon de la chaîne d'ancre mais aussi par la non-conformité de la longueur des chaînes. Cela expliquerait que la chaîne d'ancre n'ait pas pu résister à la force du courant et que le 'Sultan' ait été le seul navire à avoir cassé ses chaînes alors que tous les autres navires présents avaient tenu. Archives CC/4/2084. Document du 30 décembre 1886 avec référence au rapport de mer du capitaine français de la 'Ville de Victoria' qui témoigne de l'enquête anglaise à laquelle il a participé : « A

Or, un vice propre constitue un chef de responsabilité pour faute imputable au propriétaire du navire. Un propriétaire de navire a la charge d'entretenir et de surveiller le matériel de son navire. Dès lors, que ce soit une force majeure ou un vice propre, la responsabilité personnelle du commandant du Sultan ne pouvait pas être engagée, puisque aucune faute ou négligence ne lui étaient imputables. Or, le droit anglais écartant tout recours contre le propriétaire du navire de guerre conduisait alors à une absence totale d'indemnisation des victimes.

C'est donc pour écarter ce droit anglais que les Français ont voulu recourir à la voie d'arbitrage. Le tribunal arbitral avait l'avantage d'être affranchi du droit anglais, puisque les arbitres devaient statuer – selon l'équité – à titre d'amiable compositeur⁴². De son côté, le gouvernement anglais n'avait aucun intérêt à recourir à la procédure d'arbitrage, sachant les tribunaux britanniques avaient compétence pour trancher le litige et selon un droit qui lui était favorable. Son ferme refus de recourir à l'arbitrage, en février 1888, laissa place à une proposition alternative: celle d'un mode de résolution des conflits par une transaction amiable.

§3: Un mode de résolution du conflit: le recours à la transaction amiable

Quinze jours avant l'ouverture du procès en Angleterre, une transaction amiable a été trouvée dans le dessein de clore le conflit et d'arrêter le contentieux devant les tribunaux anglais; le montant des indemnités « a été établi à l'amiable par les par-

notre arrivée, le conseil d'enquête était réuni sous la présidence du contre amiral, il se composait des commandants des cuirassés 'Monarch', 'Minotor', 'Iron', 'Duke'; le commandant du Sultan était présent. [...] L'Amiral nous déclara alors que la chaîne du 'Sultan' s'était rompue et nous fit voir le maillon brisé qu'il apporta, enveloppé dans un journal. Il nous fit remarquer qu'il y avait une paille dans le fer et que le maillon était d'une médiocre qualité. Ce fait suffit à établir la responsabilité du cuirassé anglais; car la cause de l'avarie et du désastre est ce que nous appelons un vice propre; et alors le commandant du 'Sultan' ne peut plus invoquer sa défense le cas de force majeure ». Archives CC/4/2084. Document du 16 septembre 1887 avec référence à un argument technique de la longueur trop courte des chaînes du navire anglais; Annexe II du document: Note fournie par la Cie des Chargeurs Réunis faisant état de la comparaison de la longueur des chaînes entre la 'Ville de Victoria' (6 fois la profondeur de l'eau) et le 'Sultan' (plus courte, car 4 fois et demi); Document du 23 septembre 1887 avec référence de l'argument français basé notamment sur la question de touée, c'est-à-dire sur la longueur des chaînes et le fait que le 'Sultan' soit le seul navire à avoir cassé ses chaînes.

⁴² *Raymond Guillien, Jean Vincent*, *Lexique de termes juridiques* (Paris 1990) 34: « Amiable compositeur: arbitre ayant reçu des parties le droit de rendre sa décision non selon le droit, mais en équité et sans observer les règles ordinaires de la procédure ».

Clunet, Abordage (n. 5) 15: En l'espèce, dans le cas de la 'Ville de Victoria', Edouard Clunet confirme que « la constitution d'un tribunal arbitral dont les membres, affranchis des règles du droit positif, recevraient la mission de statuer à titres d'amiables compositeurs, exclusivement en équité », épargnerait aux plaignants l'accueil négatif que leur réserve le droit anglais; « mais du côté de l'Angleterre nous comprenons fort bien les hésitations qu'elle éprouve à s'engager dans cette voie ».

ties en cause et a le caractère d'une transaction»⁴³. Deux catégories de victimes étaient à prendre en considération : les victimes de dommages matériels (A) et celle de dommage corporels (B).

*A) La résolution des dommages matériels du navire et de la cargaison*⁴⁴

L'abordage de la 'Ville de Victoria' par le 'Sultan' avait causé la perte totale du navire français et de toute sa cargaison ; le navire ayant été englouti sous les flots en 10 minutes par près de 25 mètres de fond⁴⁵. La valeur du navire et de la cargaison était estimée à environ trois millions et demi de francs⁴⁶.

Lors de la transaction amiable, on s'aperçoit que leur indemnisation fut calculée à partir du droit anglais de responsabilité des navires de la marine marchande. Le différend fut solutionné comme si les deux navires avaient été des bâtiments de commerce, mais encore comme si le capitaine du 'Sultan' avait été reconnu fautif de l'abordage.

Le droit anglais de la responsabilité limitée des propriétaires de navire de commerce était un droit très récent, issu d'un *statut* de 1862. Le principe britannique de la responsabilité voulait, comme en France, que le propriétaire d'un navire de commerce restât toujours tenu personnellement – et indéfiniment – responsable de ses propres fautes. En revanche pour les faits du capitaine, et à la différence du droit français, sa responsabilité personnelle avait été limitée en valeur⁴⁷ à une

⁴³ Archives CC/4/2084. Document du 22 mars 1889 : Lettre de l'Ambassadeur français à Londres adressée au ministre français des Affaires étrangères.

⁴⁴ Les dommages matériels concernaient ceux qui sont causés au navire de la 'Ville de Victoria' et à sa cargaison mais encore ceux causés aux biens de l'équipage et des passagers. Concernant ces derniers dommages, nous verrons qu'ils ont été indemnisés par le gouvernement anglais dès février 1888.

⁴⁵ Archives CC/4/2084. Document du 3 janvier 1887 relatif à l'acte de déclaration, par le capitaine français Simonet, de l'abandon et du délaissement total du navire et de tout ce qu'il contenait auprès du Consul de France ; Document du 4 janvier 1887 du Consul de France qui indique que le rôle de l'équipage et le Journal de bord de la 'Ville de Victoria' ont été sauvés et envoyés au ministre de la Marine et des Colonies.

⁴⁶ Information chiffrée donnée par *Clunet*, Abordage (n. 5) 6.

⁴⁷ A la différence du droit français, le propriétaire ne pouvait pas se libérer par l'abandon du navire et du fret, le propriétaire restait tenu sur tous ses biens (fortune terrestre et maritime) mais jusqu'à concurrence d'une certaine somme limitée forfaitairement (MSA 1862 Amendment Act, 25 & 26 Victoria C. 63, art. 64). En revanche, le système français de responsabilité des propriétaires était limité sur la chose du navire et du fret, il était donc réduit à la fortune de mer ; la responsabilité était très dépendance du sort du navire. Ce système traditionnel issu de l'Ordonnance de 1681 avait été repris dans le Code de commerce français (article 216). Cet abandon du navire et du fret n'était admis que pour les faits du capitaine, mais il était refusé en cas de responsabilité personnelle du propriétaire. Voir la thèse d'*Anne-Estelle Réhault*, *Le naufrage. Les conséquences juridiques de l'infortune de mer en France et en Angleterre du XVI^e au XIX^e siècle*, t. 1 (Paris 2002) 547–576 ; *Georges Ripert*, La responsabilité des propriétaires de navire et l'unification internationale du droit maritime, dans : *Droit maritime français* (1954) 704–705. L'actuel système français est issu de la loi de 1967 (L. n° 67–5, 3 janvier 1967, JO 4). La conception nouvelle d'une responsabilité personnelle sur tous les biens terrestres et maritimes fut empruntée à la loi anglaise. Le calcul de la valeur du navire et du fret

somme maximale que l'on ne pouvait jamais dépasser. Le calcul de cette somme était fixé en relation avec la nature du dommage (matériel ou corporel) et le tonnage du navire. Concernant les dommages matériels, la responsabilité maximale des propriétaires était limitée à un forfait de huit livres⁴⁸ sterling (£ 8) par tonneau de jauge du navire. En l'espèce, l'indemnisation amiable fut bien calculée à partir de la jauge du navire du Sultan et en prenant ce chiffre de £ 8 (ce qui correspondait à deux cents francs). Les parties ont donc admis le chiffre maximum de responsabilité encourue pour un navire de commerce reconnu en faute.

Au total, les agents de la Couronne britannique ont donc offert la somme de £ 45.000⁴⁹ lors de la transaction amiable – équivalente à 1.250.000 francs. Cela représentait en fait à peine la moitié de la valeur réelle du navire et de la cargaison de la 'Ville de Victoria'.

Il faut enfin savoir que la proposition de cette indemnisation amiable était venue des agents de la Couronne britannique. Ils l'avaient proposée au Comité des assureurs de Londres qui représentait tous les intéressés; cela, « après une enquête exécutée à Lisbonne par le Consul d'Angleterre dans cette ville »⁵⁰. D'après l'Ambassadeur français à Londres, le but recherché dans cette indemnité amiable était « destinée à désintéresser non seulement la société propriétaire du navire, mais encore les chargeurs – ou propriétaires de la cargaison »⁵¹.

Mais pourquoi une telle proposition amiable ? Le gouvernement anglais n'avait-il pas finalement conscience de sa pleine responsabilité personnelle dans le sinistre ? Cette transaction – survenue à quinze jours de l'ouverture du procès – ne marque-t-elle pas la crainte d'une sentence des tribunaux anglais ? Le gouvernement anglais pouvait-il craindre un revirement de jurisprudence du droit anglais, à savoir que les tribunaux acceptent à présent un recours contre l'État ? Cette précipitation à la veille du procès le laisse supposer.

En l'occurrence, la transaction amiable constitua la solution finale de ce dossier. « Le Comité des assureurs qui représentaient les intéressés a accepté l'offre des agents de la Couronne »⁵². La transaction acceptée mit fin au différend⁵³ et à la

s'avérait compliqué. Voir la critique de l'abandon du principe ancien de la fortune de mer sous: *Pierre Lureau*, La responsabilité du propriétaire du navire d'après la loi du 3 janvier 1967, dans: *Droit maritime français* (1967) 259–266.

⁴⁸ *Georges Ripert*, *Droit maritime*, t. 2 (Paris 41952) 150. Ripert explique qu'en 1862 huit livres sterling était alors la valeur moyenne du tonnage anglais.

⁴⁹ Archives CC/4/2084. Document du 22 mars 1889: Les parties ont d'abord calculé une somme principale d'indemnisation du navire et de la cargaison à partir de la jauge du navire le 'Sultan', lequel jaugeait 4923 tonneaux. Soit donc en principal, 4923 X £ 8 = £ 39384. Puis, à cette somme principale fut ajoutée les taux d'intérêt de la somme depuis le jour du sinistre (£ 676) et une somme supplémentaire pour les frais d'enquête de procédure (£ 2000). Au total, les agents de la Couronne ont offert la somme de £ 45.000 lors de la transaction amiable.

⁵⁰ Archives CC/4/2084. Document du 22 mars 1889: Lettre de l'Ambassadeur français à Londres au ministre des Affaires étrangères.

⁵¹ Archives CC/4/2084. Document du 22 mars 1889.

⁵² Archives CC/4/2084. Document du 22 mars 1889.

⁵³ Archives CC/4/2084. Document du 22 mars 1889.

procédure engagée devant les tribunaux anglais⁵⁴. Les autorités françaises ont considéré cette solution amiable « comme relativement satisfaisante »⁵⁵. ‘Solution satisfaisante’, car elle évitait le risque d’une irresponsabilité totale. Mais ‘solution à relativiser’, puisque les indemnisations de 1.250.000 francs pour les dommages causés au navire et à la cargaison de la ‘Ville de Victoria’ – représentaient à peine moins de la moitié de leur valeur réelle. Cette indemnisation finale des dommages matériels, de mars 1889, était intervenue trois ans et trois mois après l’abordage. C’est le même délai qu’il a fallu aux parties pour régler les indemnisations des dommages corporels.

B) La résolution des dommages corporels pour les victimes ou leurs héritiers

L’abordage de la ‘Ville de Victoria’ avait causé la mort de 32 personnes parmi l’équipage et les passagers se trouvant à bord⁵⁶.

Pour la réparation des dommages corporels, la législation anglaise de 1862 fixait forfaitairement la responsabilité des propriétaires de navire d’après une valeur de quinze livres sterling (£ 15) par tonneau de jauge du navire⁵⁷. Mais cette législation de 1862 sur la marine marchande n’a pas ici été utilisée comme mécanisme d’indemnisation des victimes ou de leurs héritiers. La somme globale attribuée aux morts et aux survivants du sinistre fut seulement de £ 20.000 – équivalente à 500.000 francs. Le fondement de cette somme de £ 20.000 versée par le gouvernement anglais fut celui d’un « don charitable »⁵⁸ aux sinistrés et à leurs familles.

L’argent britannique fut touché tardivement⁵⁹ par les victimes ou leur famille. En effet, plus d’un an s’est écoulé entre le versement⁶⁰ de l’argent par le gouverne-

⁵⁴ Archives CC/4/2084. Documents du 25 mars 1889: Courrier du ministre français des Affaires Étrangères adressé au Ministre de la maritime.

⁵⁵ Archives CC/4/2084. Documents du 25 mars 1889.

⁵⁶ Les 32 morts concernent : 20 membres de l’équipage sur les 45 ; 11 passagers sur 19 et 1 ouvrier du port de Lisbonne se trouvant à bord du navire ; la ‘Ville de Victoria’ complétait son chargement durant la nuit et elle avait donc à son bord un officier de la douane portugaise.

⁵⁷ Calcul à partir de la jauge du navire du Sultan, lequel jaugeait 4.923 tonneaux. Cela correspondait à un maximum de £ 73.845 ($4.923 \times £ 15 = £ 73.845$) et cela avec un fonds principal destiné aux victimes corporelles de £ 34.461 ($4.923 \times £ 7 = £ 34.461$). Sachant aussi que les victimes corporelles étaient indemnisées sur un fonds de £ 7 livres, mais elles avaient le droit de concourir avec les autres créanciers sur les £ 8 livres restant, si elles n’avaient pas été complètement indemnisées.

⁵⁸ Le gouvernement français avait été chargé, par le gouvernement anglais, de la libre répartition de la somme entre les sinistrés. Cette répartition fut donc librement décidée par la Commission, puisqu’il s’agissait d’un don charitable. Elle n’était pas liée à un fondement légal.

⁵⁹ Dès le premier mois du sinistre, le 29 janvier 1887, une lettre confidentielle du ministre anglais des Affaires étrangères informe que le gouvernement anglais propose de rembourser au gouvernement français les secours d’urgence alloués aux familles des victimes. Les Anglais se montraient soucieux de pourvoir aux situations de pénurie des familles (Archives CC/4/2084. Documents du 2 février 1887 et du 14 février 1887). Finalement, le don charitable de £ 20.000 fut décidé publiquement dès le 2 août 1887 à la Chambre de Communes.

⁶⁰ Archives CC/4/2084. Document du 20 février 1887 relatif au versement par le gouverne-

ment anglais au gouvernement français et le versement final effectué par les Français aux victimes. Ce long délai – imputable au gouvernement français⁶¹ – fut pris par lui pour décider de la répartition des £ 20.000 entre les victimes corporelles – décédées⁶² et survivantes⁶³ – de l'équipage et des passagers⁶⁴. La répartition⁶⁵ a définitivement abouti en mars 1889, soit trois ans et trois mois après le sinistre.

Après le rejet de la procédure d'arbitrage et tout en évitant une longue procédure au contentieux, la résolution de ce conflit maritime a donc finalement été la résultante d'une transaction amiable. Le coût total du sinistre a coûté au gouvernement anglais £ 65 000, soit 1.625.000 francs. Sachant que le gouvernement anglais a volontairement accepté de verser la somme maximale de responsabilité fixée par le droit anglais aux propriétaires de la 'Ville de Victoria'.

ment anglais à titre de don charitable de 20 000 £ à la chancellerie du Consulat général de France à Londres en vue d'aider les victimes de la catastrophe ou de leur famille; une commission française est chargée de répartir cette somme aux victimes. Information confirmée du versement anglais par la coupure du Times du 2 octobre 1888 (coupure du journal contenue dans le Document du 6 octobre 1888 et envoyée par l'Ambassadeur de France à Londres).

⁶¹ Archives CC/4/2084. Document du 6 octobre 1888 contenant la coupure du journal The Times du 2 octobre 1888 reproduisant une lettre d'un père d'une victime de l'équipage (un mécanicien) adressée au directeur du Times. Dans cette lettre, la volonté du père était de faire pression sur le ministre français de la Marine et l'Administration maritime, accusé de négligent. Cette lettre informe aussi qu'en février 1888 le gouvernement anglais a bien versé 500 000 francs en secours aux parents des victimes. Elle informe enfin qu'en octobre 1888, soit six mois après le versement britannique, le gouvernement français n'avait toujours rien versé. Cependant, devant cette pression publique, le ministre français de la Marine chargera une Commission de répartition d'attribuer rapidement aux différentes victimes la somme versée par les Anglais.

⁶² L'indemnité en faveur des victimes décédées fut calculée par la Commission de répartition en conformité avec les usages maritimes pratiqués envers les familles de victimes d'événements de mer. Elle prenait en considération un ordre de priorité donné entre les veuves, les orphelins puis les ascendants. Les états de répartitions prenaient aussi en considération la situation personnelle de chacun, si bien que les archives fournissent des sources sur la vie privée des membres de l'équipage ou des passagers de la 'Ville de Victoria'.

⁶³ L'indemnité versée pour les survivants concernait non seulement les dommages corporels et matériels subis par les membres de l'équipage de la 'Ville de Victoria'. L'indemnité pour pertes matérielles de l'équipage comprenait alors la perte des effets personnels, argent et instruments de navigation. Cette perte fut calculée selon les usages du port du Havre où se situait la Commission de répartition. De plus, l'indemnité des membres survivants de l'équipage comportait aussi un mois de salaire versé en compensation de la fin de leurs contrats d'engagement, fin résultant du naufrage du navire. Enfin, cette indemnité fut variable selon le grade ou la qualité de chaque membre de l'équipage. (Archives CC/4/2084. Document 20 octobre 1888).

⁶⁴ L'indemnité versée aux survivants passagers fut elle limitée à cause de la 'présomption de non effets d'importance des passagers à bord d'un navire en l'absence de leur dépôt au capitaine avant l'embarquement', puisqu'une compagnie de navigation prévient les passagers avant leur embarquement qu'elle n'est pas responsable des valeurs perdues que si elles ont été remises au capitaine. Aussi, une seule réclamation devait aboutir, celle du passager anglais Lean Mac avec femme et enfants, passagers de 3^e classe.

⁶⁵ Voir les divers états de répartition de la Commission de répartition: Archives CC/4/2084. Document du 20 octobre 1888: Premier état de répartition; Document du 21 mars 1889: Deuxième état de répartition; Document du 12 juillet 1889: Dernier état de répartition.

Mais, est-ce que l'Etat anglais aurait accepté de verser cette somme maximale si la pression diplomatique constante menée par le gouvernement français avait été moindre et si la pression par les journaux britanniques n'avait pas existé? En d'autres termes, la pression publique ou internationale a-t-elle une influence sur la résolution d'un conflit? Ce dossier de la 'Ville de Victoria' le laisse à penser. Ce dénouement s'explique parce que la responsabilité morale – et non juridique – de l'État anglais a été mise en avant, puisqu'en l'espèce le navire de guerre britannique avait causé la mort de 32 personnes et des pertes matérielles considérables. La volonté de régler ce conflit serait donc la résultante de cette pression internationale.

Kurzfassung

Der Beitrag erläutert am konkreten Beispiel eines historischen Rechtsstreits, der durch zahlreiche Originaldokumente aus den französischen Nationalarchiven anschaulich dokumentiert wird, die praktische Bedeutung und Verbreitung der verschiedenen Methoden der Konfliktbewältigung im Seerecht – gerichtliches Verfahren, Schiedsgerichtsbarkeit und schließlich außergerichtlicher Vergleich. Dem Rechtsstreit lag das Entern eines französischen Handelsschiffs durch ein englisches Kriegsschiff vor der portugiesischen Küste zugrunde und wurde trotz dieser hohen rechtlichen Komplexität von den Parteien sehr rasch beigelegt. Insofern stellt dieser Fall eine seltene Ausnahme zu den typischen Verfahren in handels- und seerechtlichen Konfliktfällen dar, in denen die Parteien in der Regel gerade darum bemüht sind, das Verfahren bewusst zu verzögern, um so eine endgültige Klärung des Rechtsstreits zu vermeiden. Der Beitrag zeigt auf, dass es zur raschen Beilegung des Rechtsstreits insofern maßgeblich darauf ankommt, dass die Parteien den gemeinsamen Willen haben müssen, das einmal begonnene Verfahren auch tatsächlich beenden zu wollen.

Abstract

Based on numerous documents from the Archives nationales françaises (French National Archives), this article offers a case study which exemplifies the three possible modes to resolve conflicts on the field of maritime law: Litigation, arbitration or opting for an amicable solution. The case – the crew of an English Man-of-war had boarded a French trade ship in Portugal – was highly complex from a juridical point of view but nevertheless quickly reconciled. The case therefore constitutes a counter-example to the many situations in commercial and maritime law where the parties (or at least one of them) tried to use dilatory means in order to permanently avoid a settlement. On the contrary, this international maritime affair illustrates the importance in a context of conflicts to have parties present who really want to find a solution to their dispute.