

**REPORTS OF INTERNATIONAL  
ARBITRAL AWARDS**

**RECUEIL DES SENTENCES  
ARBITRALES**

Sentences arbitrales relatives au différend entre la Grande-Bretagne et la France,  
rendues par le Baron Lambermont à Bruxelles le 15 juillet 1902

**Sentence arbitrale relative à l'affaire du *Sergent Malamine***

Arbitral awards relating to the dispute between Great Britain and France,  
given by Baron Lambermont in Brussels on 15 July 1902

**Arbitral award concerning the case of the *Sergent Malamine***

15 July 1902

VOLUME XXIX, pp.356-363



NATIONS UNIES - UNITED NATIONS  
Copyright (c) 2012

Attendu, en conséquence, que c'est sans motif suffisant que la proposition Française n'accorde aucune compensation aux blessés et à leurs familles et qu'elle exclut le Lieutenant Wroughton, ainsi que les soldats indigènes qui ont péri à Waima ;

Attendu que la même conclusion s'applique au cas du Capitaine Lendy et des gendarmes tombés sous des balles Anglaises ou Françaises, puisque ce malheureux sort leur eût été épargné si Waima n'avait pas été attaqué par l'expédition Française ;

Attendu que le compromis n'assigne pas de limites entre lesquelles le chiffre de l'indemnité pourrait se mouvoir ;

Attendu que le Gouvernement Britannique, en demandant la compensation des pertes subies par ses troupes, n'a point démontré par le détail que cette compensation doive exactement atteindre le chiffre précis de 10,000 *l.* qu'il réclame ;

Attendu que les considérations et les faits exposés ci-dessus sollicitent le rehaussement de l'indemnité offerte par le Gouvernement Français et limitée par celui-ci à 95,970 fr. ;

Attendu que cette allocation ne visant que deux des cas appelés à bénéficier de l'indemnité, il y a lieu de mettre le chiffre total de celle-ci en proportion avec le tableau des victimes Anglaises de l'affaire de Waima tel qu'il est tracé plus haut ;

Pour ces motifs :

Nous estimons que l'indemnité à payer par le Gouvernement Français pour les victimes de l'affaire de Waima doit équitablement s'élever à la somme de 9,000 *l.* et nous la fixons à ce chiffre.

Fait à Bruxelles, en triple original, le 15 Juillet, 1902.

BARON LAMBERMONT

### **Sentence arbitrale relative à l'affaire du *Sergent Malamine*\***

### **Arbitral award concerning the case of the *Sergent Malamine*\*\***

Responsabilité étatique—Convention d'arbitrage du 9 avril 1901—responsabilité pour la saisie illégale d'un navire—l'indemnité doit couvrir le prix du navire et une partie des subventions postales.

Liberté de navigation—Acte général de la Conférence de Berlin sur la liberté de navigation sur le fleuve Niger—égalité de traitement de chaque État—absence de discrimi-

\* Reproduit de *British and Foreign State Papers*, vol. 95, p. 139.

\*\* Reproduced from *British and Foreign State Papers*, vol. 95, p. 139.

nation à des fins d'imposition—principe de liberté de passage pour les navires et leur chargement—distinction entre trafic et passage—trafic soumis aux taxes douanières.

Commerce d'armes—Acte de la Conférence de Bruxelles du 2 juillet 1890—embargo sur l'importation d'armes dans certaines régions d'Afrique—exceptions admises à titre individuel—la fourniture d'armes aux sultans par la Mission française est considérée comme une violation de l'esprit de l'Acte de Bruxelles.

State responsibility—arbitration Convention of 9 April 1901—responsibility for the illegal seizure of a vessel—indemnity shall cover the price of the vessel and part of the postal subventions.

Freedom of navigation—General Act of the Berlin Conference on the freedom of navigation on the river Niger—equality of treatment of each State—non-discrimination for taxation purposes—principle of freedom of passage for vessels and their cargo—differentiation between traffic and passage—traffic subjected to customs taxes.

Arms trade—Act of the Brussels Conference of 2 July 1890—ban on arms importation in some African regions—exceptions granted on an individual basis—supply of arms to sultans by the French Mission viewed as breaching the spirit of the Brussels Act.

\*\*\*\*\*

Ayant accepté, avec l'agrément du Roi, les fonctions d'Arbitre que le Gouvernement de Sa Majesté Britannique et le Gouvernement de la République Française nous ont fait l'honneur de nous conférer dans un différend auquel ont donné lieu le passage d'une Mission Française dans les bassins du Niger et de la Benoué en 1893, et la saisie par les autorités Britanniques d'un navire Français le *Sergent Malamine* et de sa cargaison ;

Animé du désir de répondre par une décision scrupuleuse et impartiale à la confiance qui nous est témoignée ;

Et ayant à cet effet dûment examiné les documents produits par les deux Hautes Parties ;

Nous avons décidé et décidons ce qui suit :

Considérant que le mandat de l'Arbitre est ainsi défini dans la Convention compromissaire signée le 3 Avril, 1901, entre les deux Gouvernements :

“L'Arbitre prononcera définitivement sur le chiffre de l'indemnité à payer par le Gouvernement Britannique pour la perte du *Sergent Malamine* ; ce chiffre ne devra être ni inférieur à 5,000 *l.* ni supérieur à 8,000 *l.*” ;

Considérant que, d'après le Mémoire et le contre-Mémoire fournis par le Gouvernement Français, l'indemnité devrait se calculer en tenant compte de la valeur du bateau, d'une partie d'une subvention postale perdue par les

armateurs, et enfin de la valeur de la cargaison, tandis que, suivant le Mémoire du Gouvernement Britannique, l'indemnité ne devrait correspondre qu'à la seule valeur du navire ;

Considérant que, sous des aspects divers et sans jamais aboutir à une solution, le différend a pris place dans les négociations qui, durant une série d'années, se sont poursuivies entre les deux Gouvernements en vue de régler l'ensemble de leurs relations en Afrique ;

Considérant que les documents présentés par les Parties à l'appui de leur cause respective reviennent sur diverses phases du litige :

Nous jugeons nécessaire d'éclairer le terrain sur lequel devront se placer nos conclusions, et, à cette fin, de consulter le droit conventionnel et de rechercher les responsabilités, sans rentrer dans des controverses restées sans résultat.

La Conférence de Berlin a proclamé et réglé la libre navigation du Niger et de ses affluents : égalité de tous les pavillons ; point de traitement différentiel ; point de péage basé sur le seul fait de la navigation, des taxes ayant le caractère de rétribution pour services rendus à la navigation même pouvant seules être perçues ; transit libre pour les navires et les marchandises qu'ils transportent ; règlements d'exécution conformes à l'esprit de ces stipulations—telles sont les principales garanties assurées à la navigation du Niger et de ses affluents.

Mais l'Acte Général de Berlin ne confond pas le trafic avec le transit. Il n'étend pas aux territoires qu'arrosent le Niger et ses affluents l'Article 4, qui affranchissait de droits d'entrée les marchandises importées dans le bassin conventionnel du Congo. Les marchandises introduites dans les territoires du Niger et de ses affluents ou exportées des mêmes territoires peuvent, si elles ne se bornent pas à transiter par le fleuve ou ses affluents, être soumises à des droits d'entrée ou de sortie. Des ports sont exclusivement ouverts à ces opérations.

Tout régime douanier a pour sanction des pénalités atteignant les conventions.

Quant au commerce des armes, il est, en principe, prohibé. Des exceptions ne sont admises que dans des cas déterminés.

Le système ainsi résumé, il y a lieu de rechercher si l'autorité Britannique avait qualité pour l'appliquer et si l'autre Partie y a contrevenu.

L'Acte Général de Berlin soumet à deux conditions la prise de possession d'un territoire nouveau ou d'un Protectorat : notification aux autres Puissances Signataires de l'Acte Général, existence d'une autorité suffisante pour faire respecter les droits acquis.

Ces règles, ne concernant que les territoires situés sur les côtes du Continent Africain, ne liaient pas l'autorité Britannique sur le cours de la Benoué. Néanmoins, le Protectorat Britannique sur les rives de la Benoué jusqu'à Ibi a été notifié le 5 Juin, 1885.

Une autre notification, datée du 18 Octobre, 1887, visait, en s'y référant, la charte octroyée à la Société Royale du Niger.

La même notification déclarait sous le Protectorat Britannique les territoires du Niger ou de ses affluents qui étaient, ou pouvaient être, soumis au gouvernement de la Compagnie du Niger.

Celle-ci exerçait en 1893 sur le cours de la Benoué, et jusqu'à Yola, une autorité pourvue des moyens nécessaires pour assurer l'accomplissement de sa tâche. Cela ressort de l'expérience même qu'a faite l'expédition Française.

Ni la publicité ni les moyens d'exécution n'ont fait défaut à ce régime.

D'autres stipulations visaient encore la situation de l'autorité Britannique dans ces mêmes régions :

A la charte de la Compagnie du Niger notifiée le 18 Octobre, 1887, était annexée une liste des Chefs indigènes avec lesquels la Société avait conclu des Traités. Le Sultan du Moury était compris dans l'énumération.

Le 5 Août, 1890, il est intervenu entre le Gouvernement Français et le Gouvernement Britannique un Arrangement, aux termes duquel une ligue tracée de Say, sur le Niger, passant le long de la frontière septentrionale du Sokoto jusqu'à la ville de Barroua, sur le Lac Tchad, séparait les sphères d'action des deux pays. Il n'y était faite aucune exception quant à la Benoué, sur laquelle sont situés le Moury et une partie considérable de l'Adamoua. On était devant ce fait en 1893, à l'époque de l'expédition Française.

Quant aux Traités conclus par le Lieutenant Mizon avec l'Émir de l'Adamoua et le Sultan du Moury, il y a lieu de constater qu'ils ont été signés alors qu'existait déjà sur la Benoué le régime ci-dessus décrit.

L'expédition Française s'est mise en opposition avec ce régime en pratiquant des opérations commerciales en des points qui n'étaient pas ouverts au trafic ou en se refusant à acquitter les droits d'entrée ou de sortie prévus par les dispositions en vigueur.

La Conférence de Bruxelles s'est occupée avec une sollicitude particulière du commerce des armes. "L'expérience de toutes les nations qui ont des rapports avec l'Afrique," dit l'Article VIII de l'Acte du 2 Juillet, 1890, "a démontré le rôle pernicieux et prépondérant des armes à feu dans les opérations de Traite et dans les guerres intestines entre tribus indigènes, et cette même expérience a prouvé manifestement que la conservation des populations Africaines, dont les Puissances ont la volonté expresse de sauvegarder l'existence est, une impossibilité radicale si des mesures restrictives du commerce des armes à feu et des munitions ne sont établies."

En conséquence, l'importation des armes à feu, et spécialement des armes rayées et perfectionnées, a été interdite dans une zone dont fait partie le bassin de la Benoué. Une exception a été admise à titre individuel, en faveur des personnes offrant une garantie suffisante que l'arme et les munitions qui leur seraient délivrées ne seront pas données, cédées, ou vendues à des tiers,

et pour les voyageurs munis d'une déclaration de leur Gouvernement constatant que l'arme et ses munitions sont exclusivement destinées à leur défense personnelle.

C'est dans ce sens qu'étaient conçues les déclarations faites par l'Ambassadeur de France à Londres et par le Chef de l'expédition lui-même.

Or, les armes transportées par la Mission Française ont été cédés à titre gracieux aux Sultans du Moury et de l'Adamoua.

Ce procédé ne peut se concilier avec l'esprit de l'Acte de Bruxelles. Le cas serait doublement sérieux si le cadeau avait servi de moyen de négociation avec les Chefs indigènes, chez qui les armes perfectionnées sont l'objet d'ardentes convoitises.

De cet exposé il résulte, d'une part, qu'en se livrant au commerce dans le bassin de la Benoué sans tenir compte du régime douanier qui y était établi, l'expédition Française s'exposait aux conséquences pénales de ses contraventions, et, d'autre part, qu'en livrant des armes perfectionnées à deux Chefs indigènes elle allait à l'encontre des dispositions de l'Acte Général de Bruxelles.

Mais, dans l'examen des responsabilités, il est impossible de ne pas tenir compte des temps et des milieux dans lesquels se sont produits les faits qui viennent d'être passés en revue. Lorsque le centre de l'Afrique a cessé d'être une tache blanche sur la carte, les regards se portèrent avec un surcroît d'intérêt sur l'échiquier politique et économique qui se révélait au monde. Les explorations, les expéditions sous des enseignes diverses, se multiplient et se croisent. Les prises de possession se réalisent sous des formes variées : la souveraineté, le protectorat, la sphère d'influence. En, 1893 l'on était encore dans la période qui rendait parfois difficile une perception distincte et à l'abri de controverse du droit et avoir de chaque Puissance dans le domaine Africain. Si de telles considérations relèvent de l'ordre politique, elles ne peuvent toutefois être négligées quand il s'agit d'apprécier des actes accomplis sous leur influence.

Il faut d'ailleurs se rappeler que le but du compromis est de clore l'incident soumis à l'arbitrage dans un sens conforme aux sentiments d'équité et de conciliation qui animent les deux Gouvernements.

L'on ne peut enfin perdre de vue que le principe d'une indemnité est admis par la Convention du 3 Avril, 1901, la divergence portant sur l'étendue de son application.

C'est en tenant compte de tous ces points de vue qu'il y a lieu d'envisager les divers éléments appelés à entrer dans le calcul définitif de l'indemnité.

### 1. *Le Navire*

Attendu que le Gouvernement Britannique a offert de restituer le bateau et, après que celui-ci eût sombré, d'en rembourser la valeur ;

Attendu dès lors qu'il ne reste, quant au navire, qu'à en supputer le prix ;

Attendu que le Mémoire Français évalue les frais de construction du *Sergent Malamine* à 151,833 fr. 75 c, et, calculant l'amortissement à 5 pour cent, estime à 125,267 fr. 80 c. le prix du bateau à l'époque de la saisie ;

Attendu que si le prix de la construction peut être admis comme exact, l'on n'a pas suffisamment considéré, en fixant le taux de la dépréciation, qu'il s'agissait d'un bâtiment naviguant à la côte occidentale d'Afrique, dans les eaux du Niger et de ses affluents, et n'ayant point pour se radouber les facilités qu'offrent les ports Européens :

Dans ces conditions nous jugeons que l'amortissement doit être porté à 7 pour cent.

## 2. *L'exception opposée par le Mémoire Britannique touchant les Subventions Postales et la Cargaison*

Attendu que le Mémoire Britannique n'admet comme base de l'indemnité que la seule valeur du navire, à l'exclusion de tout autre élément tel que la perte des subventions postales ou de la cargaison ;

Attendu que l'autorité judiciaire Britannique a prononcé à la fois la confiscation du *Sergent Malamine* et celle de marchandises appartenant à l'expédition Française ;

Attendu que postérieurement à cette mesure est intervenue la Convention du 3 Avril, 1901, stipulant une indemnité pour la perte du *Sergent Malamine* ;

Attendu que cet acte diplomatique ne détermine ni ce qu'il faut entendre par la perte du *Sergent Malamine*, ni quels sont les intéressés appelés à bénéficier de l'indemnité ;

Attendu que si le texte de la Convention prête à l'ambiguïté, les deux Parties Contractantes sont également responsables de ce défaut de clarté ;

Nous estimons qu'il n'y a pas lieu d'écarter *a priori* les demandes relatives aux subventions et à la cargaison ;

Et nous jugeons que la question d'interprétation soulevée par le Mémoire Britannique doit, en ordre principal, se régler d'après les considérations développées ci-dessus, en traitant des responsabilités.

## 3. *Les Subventions Postales*

Attendu que la Compagnie des Chargeurs Réunis ; propriétaire du *Sergent Malamine*, recevait du Gouvernement Français une subvention postale annuelle de 38,475 fr., correspondant à douze voyages par an ;

Que le *Sergent Malamine* a été, avec le consentement du Gouvernement Français, mis à la disposition de la Compagnie de l'Afrique Française pour le terme d'un an, terme qui expirait le 15 Octobre, 1893 ;

Que ce terme étant arrivé sans que le *Sergent Malamine* fût de retour, la Compagnie des Chargeurs Réunis conclut avec le Gouvernement Français un

nouveau contrat, en vertu duquel le nombre des voyages était réduit de douze à six, et la subvention diminuée de moitié, à partir du 1<sup>er</sup> Février, 1894 ;

Attendu que la Partie demanderesse réclame deux indemnités :

(a.) Une indemnité pour la période comprise entre le jour où expirait le congé du *Sergent Malamine* et le jour où entrait en vigueur le nouveau contrat avec l'Administration des Postes Françaises ;

(b.) Une indemnité pour la période allant de l'entrée en vigueur du nouveau contrat jusqu'à la signature de la Convention d'Arbitrage, soit du 1<sup>er</sup> Février, 1894, au 17 Juillet, 1901.

(a.) *Période du 15 Octobre, 1893, au 1<sup>er</sup> Février, 1894*

Attendu que les armateurs sont restés étrangers aux actes et aux responsabilités se rattachant à la saisie et à la détention du *Sergent Malamine* :

Nous jugeons équitable de les dédommager du préjudice qu'ils ont souffert par suite de l'absence du *Sergent Malamine* à cette époque, perte que le Mémoire Français estime à 11,221 fr. 88 c. Toutefois, nous sommes d'avis que l'allocation réclamée de ce chef doit subir une réduction, les subventions postales ne constituant pas pour les entrepreneurs un bénéfice pur et simple, mais étant, pour une part, qui peut aller jusqu'à la moitié de leur chiffre, destinées à couvrir les risques et les charges de services publics dont les Gouvernements désirent stimuler ou soutenir l'établissement.

(b.) *Période du 1<sup>er</sup> Février, 1894, au 17 Juillet, 1901*

Attendu qu'en vertu de son nouveau contrat avec l'Administration des Postes françaises la Compagnie des Chargeurs Réunis n'était tenue d'exécuter que la moitié des voyages primitivement stipulés et qu'elle conservait la subvention postale correspondant à cette moitié ;

Attendu, quant à l'autre moitié, que le même contrat ne peut avoir eu pour effet de supprimer la charge et de maintenir le droit à la rétribution ;

Nous jugeons que la demande d'une indemnité du chef de cette seconde période n'est pas fondée.

#### 4. *La Cargaison*

Attendu que, d'après son contrat avec la Compagnie des Chargeurs Réunis, la Société Française de l'Afrique Centrale dirigeait seule la marche et les opérations du *Sergent Malamine* ;

Que les conditions dans lesquelles elle a exercé le commerce dans le bassin de la Benoué ont engagé sa responsabilité ;

Qu'elle est, en conséquence, passible des contraventions qu'elle a encourues ;

Mais que les considérations exposées plus haut et propres à atténuer dans une certaine mesure les responsabilités lui sont applicables ;

Nous estimons qu'une disposition allégeant en partie la perte qu'elle a éprouvée serait suffisamment motivée.

En conséquence, et pour l'ensemble des motifs successivement déduits ;

Nous fixons l'indemnité totale à payer par le Gouvernement Britannique à la somme de 6,500 l.

Fait à Bruxelles, en triple original, le 15 Juillet, 1902.

BARON LAMBERMONT