Droit de la Mer
Aspects de son Unification

Causerie de Mtre Willy VRINTS, Avocat du barreau d'Anvers,
donnée le 23 novembre 1954.

LA mer divise les continents, mais unit les peuples, a-t-on dit, au cours du congrès de droit maritime.

Rien peut-être n'est moins vrai, ni ne semble plus paradoxal, car, en réalité, ne sont-ce pas la mer et les océans qui ont créé les continents et séparé les peuples ?

Aussi, les hommes sont-ils engagés depuis toujours dans une lutte opiniâtre et incessante contre cet élément naturel qui les sépare. Ils ne finiront jamais d'inventer et de perfectionner les moyens techniques qui doivent leur permettre d'atteindre n'importe quel point du globe. Et, au cours du XIXème siècle, ils portent la navigation à un degré d'expansion tel, qu'à cette époque naît une véritable économie mondiale.

C'est celle-ci qui rapproche et unit les peuples. Elle les fait dépendre plus que jamais les uns des autres.

Cet essor pris par le commerce maritime demande cependant qu'une seule loi régisse les controverses qui lui sont propres et règle uniformément tous les problèmes de la navigation.

La raison en est simple : la moindre expédition maritime se meut sur un plan international. Et, voici, un exemple, emprunté à la pratique, qui en montre l'évidence :

Du port d'une île ensoleillée, Santa-Cruz de Ténériffe, des régimes de bananes, mûries à la faveur d'un climat bienfaisant, sont expédiés au loin. Jetés et entassés dans des cales obscures et frigorifiées, privés du calme, de la lumière et de la douce chaleur de la bananeraie, les fruits sont amenés, à travers des mers agitées et tempétueuses, à leur destination finale, un port grisâtre du Nord : Hambourg.

On constate alors que les fruits sont avariés. Ce n'est pas étonnant. Peut-être se vengent-ils.

Ainsi naît un procès.

Si les parties en cause ne peuvent s'entendre, toutes sortes de questions surgissent :

Quelle loi sera applicable ? Quel est le Tribunal compétent ? Dans quel pays sera entamée l'action ?

En effet, les expéditeurs sont espagnols, le navire bat pavillon norvégien, les assureurs de la cargaison sont anglais et le destinataire apparent est allemand.

Je dis destinataire apparent, car, s'il s'agit du destinataire, peut-on dire que celui qui l'est de nom, est le véritable intéressé ?

Il en est autant des expéditeurs. A quel titre agissent-ils ? Sont-ils propriétaires, ou simples commissionnaires ?

D'autre part, si l'on connaît le pavillon du navire, les propriétaires sont-ils de la même nationalité ? Les grands navires n'appartiennent-ils pas, le plus souvent, à quelque société dont les actions sont réparties dans plusieurs pays ? Et puis, derrière ces intérêts apparents, surgissent les assureurs, ceux du navire et ceux de la marchandise, sur lesquels retombe finalement la majeure partie des risques. Ces assureurs encore, n'appartiennent-ils pas à d'autres nationalités ?

Pour mettre de l'ordre dans ce vaste concours d'intérêts, l'évidence même n'appelle-t-elle pas la création d'une loi unique, une loi sans nationalité, applicable sur toutes les mers et dans tous les pays, qui ne serait ni allemande, ni anglaise, ni française, ni américaine, mais qui serait la loi de tous, élaborée du consentement de tous ?

***

L'idée fut lancée par Beernaert. En 1905, lors de l'inauguration de la conférence de Liverpool, il disait : « L'océan ne doit connaître qu'une seule et même loi applicable à tous sous toutes les latitudes ».

En d'autres mots, ce qu'il faudrait obtenir, c'est l'unification absolue du droit maritime.

L'idée semble utopique.

Il est vrai qu'au cours des conférences internationales l'on s'adonne volontiers, l'ambiance aidant, à des théories abstraites, à des idées confuses, mal déterminées, et souvent irréalisables. Mais, s'il n'en était pas ainsi, jamais rien ne serait créé. Il faut bien qu'à l'origine de toute entreprise humaine une idée ait été semée, pour germer ensuite, se développer de façon plus claire et plus précise et produire enfin une réalisation concrète et bien définie.

D'ailleurs, depuis la fin du XIX[e] siècle, une forte tendance à l'unification du droit maritime prouve que la suggestion faite ne relève pas tant du monde imaginaire.

En outre, des résultats substantiels ont déjà été acquis, grâce aux conventions internationales des cinq dernières décades.

La tendance d'unification de lois suppose évidemment l'existence de diversité entre elles.

Et néanmoins, les principes fondamentaux du droit maritime, sont, partout et toujours, sinon identiques, tous au moins semblables.

En effet, il appartient essentiellement à cette discipline juridique de prescrire, si elle ne veut perdre sa qualification, un ensemble de règles qui régissent la conservation des biens destinés à être exposés à l'aventure de la mer et confiés pour cette raison au propriétaire de navire. Celui-ci répond dès lors de ces biens. C'est pourquoi, il lui incombe de connaître la navigation, de mettre à la disposition de ses commettants un vaisseau navigable, d'enrôler un équipage compétent, d'accorder à la marchandise les soins requis et convenables, d'effectuer le voyage dans les délais convenus, de répondre des pertes enregistrées.

Voilà quelques-unes des obligations qui reposent, depuis l'antiquité, sur le propriétaire de navire.

De son côté, celui-ci pourra invoquer des droits corrélatifs à ses devoirs.

Jamais il ne répondra de la perte attribuable au péril de la mer ou à une autre cause étrangère. Toujours, jusqu'à la preuve du contraire, foi sera accordée à sa parole, quand il relate les événements du voyage. Toujours également le droit d'abandon lui sera reconnu. Ainsi sa responsabilité est limitée à sa fortune de mer : sa fortune de terre échappe à l'emprise de ses créanciers.

La plupart de ces éléments fondamentaux figurent déjà dans la loi Rhodienne, la plus ancienne qui soit connue. L'on présume qu'il s'agit d'une loi, sans en avoir la certitude, puisque les Romains, qui

s'en inspirèrent, font débuter leur législation maritime par les mots : « Lege Rhodia cavetur » — La Loi Rhodienne stipule.

Ensuite, le Droit Romain est à la source de nos anciens Usages. Ceux-ci naîtront quand les croisés, revenus de Terre Sainte, ayant découvert l'Orient, se livreront au commerce maritime. Puis ces mêmes Usages seront entérinés dans « Le Consulat de la Mer », les « Rôles d'Oléron », les « Jugements de Damme », le « Droit maritime de Whisby ».

Les mêmes principes encore se retrouveront plus tard, dans les ordonnances de Charles-Quint, de Philippe II, de Louis XIV, qui les ont repris des anciennes coutumes, pour passer finalement dans les législations modernes et parvenir jusqu'à nous.

Pardessus n'a donc peut-être pas tort quand il écrit que l'uniformité, depuis longtemps déjà, est de l'essence du droit de la mer. Son caractère d'universalité, dit-il, résulte de la circonstance que ses lois sont produites en tous pays par des besoins semblables.

Et, la diversité règne, néanmoins.

Il faut alors la situer.

Aussi, peut-on dire qu'elle réside plutôt dans l'application des principes fondamentaux, qui, eux, sont généralement toujours les mêmes. Cette application est régie tant par des règles propres au droit maritime que par celles du droit commun.

Je ne puis mieux illustrer ma pensée que par deux exemples évocateurs.

En matière d'abordage ou collision de navires, risque très lourd de conséquences pour le propriétaire, il a toujours été admis que le dommage sera payé par celui qui l'a causé. C'est l'abordage fautif.

Mais, quelles difficultés ne rencontre-t-on pas dans l'application de ce simple principe ?

Il peut se faire que cet abordage se produise par la faute du pilote, dont l'intervention s'est trouvée obligatoire.

Notre loi prévoit que même, en ce cas, l'armateur répond du dommage.

La loi allemande, au contraire, exonère l'armateur.

Les Pays-Bas, l'Italie, l'Angleterre ont adopté la même disposition que celle inscrite dans notre code.

Sans doute cette règle est-elle sévère. Les anciens Usages donnaient tout au moins au propriétaire une certaine satisfaction compensatoire. En effet, les « Rôles d'Oléron » accordaient au Patron du

navire un droit pour le moins surprenant, lorsque son vaisseau se perdait ou était exposé à périr par la faute du pilote : le droit de lui trancher la tête. Le texte de l'article 25 de ces Usages prescrit : « Lorsque des locmans — des pilotes — ont déclaré répondre sur leur tête, de la conduite d'un navire, s'ils le perdent ou l'exposent à périr, le patron, les matelots ou marchands qui leur coupent la tête, ne sont passibles d'aucune peine; mais avant de tuer un locman dans ce cas, il est convenable de s'assurer s'il n'a pas de quoi payer ».

A cette époque la justice était expéditive.

Un second exemple, pris dans la même matière, dénote encore mieux la diversité qui y règne.

Jusqu'à la convention internationale de 1910, la difficulté la plus importante en matière d'abordage fautif était celle de savoir comment la perte devait être répartie s'il y avait faute commune, c'est-à-dire si les deux navires, entrant en collision, avaient enfreint chacun les règles de la navigation.

La solution paraît simple.

Tout le monde dira qu'en pareil cas la perte doit être supportée en proportion de l'importance des fautes.

Et, il en était ainsi en France et chez nous.

Heureusement la convention internationale du 23 septembre 1910 a adopté cette solution.

L'Angleterre, l'Allemagne, les Pays-Bas y ont adhéré et l'ont ratifiée.

Antérieurement, toutefois, ces trois pays ne raisonnaient pas d'une manière aussi logique.

En Angleterre, en effet, si la faute commune était établie, la réparation du dommage incombait aux deux navires, à parts égales, quelle que fut la gravité de leurs fautes.

En Allemagne et aux Pays-Bas on ne payait rien. On excluait simplement tout recours.

Si donc une cargaison précieuse était confiée au transport par mer et qu'elle périssait dans un abordage attribuable à une faute commune, les deux navires, en Angleterre, payaient la moitié, tandis qu'en Allemagne ou aux Pays-Bas aucun dommage n'était compensé.

Il importait donc à cette époque d'amener le procès dans le pays où les intérêts de ce chargement étaient le mieux servis.

La responsabilité de l'armateur et le sort d'une fortune variaient suivant le choix du Tribunal et ce choix se déterminait suivant les multiples ressources qu'offrent les lois de compétence judiciaire.

Des situations analogues pourraient encore se produire, aujourd'hui, si un navire appartenait à un pays qui n'a pas adhéré à l'entente internationale.

Comme en matière d'abordage, une diversité semblable régnait et règne encore dans les autres matières du Droit de la mer.

Quand il s'agit des privilèges et hypothèques maritimes, le régime varie suivant le port où le navire accoste.

En ce qui a trait à la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire, la plus regrettable divergence apparaissait et apparaît toujours dans la fixation d'une limite de responsabilité.

Les conventions internationales passées en 1924 et en 1926, concernant ces deux points, n'ont été ratifiées que par quelques pays.

En outre, la plus grave incertitude régnait quand il fallait déterminer la responsabilité du transporteur maritime.

Celui-ci avait pris l'habitude, au cours du XIV^{e} siècle, de s'exonérer de toute responsabilité, par le jeu du principe de la liberté de convention.

Ses connaissements prévoyaient entre autres clauses d'exonération, celle appelée la « negligence clause » qui l'exonérait de toute faute de son équipage.

Comme le rappelle très justement notre confrère, Mtre Georges Van Bladel, dans son ouvrage « Connaissements et Règles de la Haye », le Capitaine en était arrivé à transporter et à délivrer « ce qu'il veut, quand il veut, où il veut et comment il veut ».

Le connaissement était devenu un « document d'irresponsabilité ».

Les Etats-Unis d'Amérique, en promulguant, en 1893, leur fameux « Harter Act », furent les premiers à réagir de façon efficace contre cet abus de liberté.

Ils prohibent légalement la « negligence clause ».

Cette loi américaine est à l'origine de la convention internationale du 25 août 1924 qui proscrit la même clause entre nations.

La diversité et l'incertitude, que je viens d'indiquer, n'existaient pas avant la XIV^{e} siècle, quand le droit de la mer était régi par les anciens Usages.

La raison en est fort simple.

Tout d'abord, ces anciens Usages étaient presqu'identiques. C'est ainsi que les « Rôles d'Oléron » étaient suivis dans tous les pays situés le long de l'Océan Atlantique et de la Mer du Nord.

Les Français et les Anglais s'en disputèrent d'ailleurs longtemps la paternité.

Les Pays-Bas connaissaient les « Jugements de Damme » qui ne sont qu'une reproduction littérale des « Rôles d'Oléron ».

Dans la pratique, donc, les mêmes Usages étaient suivis partout.

Mais, de plus, ces mêmes Usages englobaient toutes les branches du Droit de la mer, sans avoir le moindre rapport avec les autres disciplines juridiques.

Le droit de la mer était réellement une branche de droit particulière, isolée, complètement indépendante, uniforme, tout aussi bien dans ses règles fondamentales que dans leur application.

Plus tard, quand les Etats modernes prendront corps, ils verront dans la navigation un moyen d'expansion, ils s'intéresseront à cette branche du droit et s'empresseront de légiférer.

Les législations qui naîtront alors, considérant la protection des intérêts privés sous l'angle de l'intérêt politique et économique de l'Etat, seront empreintes d'un caractère national et divergent.

La diversité, ainsi créée, s'accentuera encore au cours du XIX^{e} siècle.

La codification englobera le droit maritime dans le droit commercial en général.

Il en subira l'influence, d'autant plus qu'il ne sera plus seulement commenté par ses propres praticiens, mais même par des civilistes qui voudront faire admettre qu'il n'est qu'une application du droit commun.

A la fin du XIX^{e} siècle, le mal s'était empiré à un point tel que non seulement le besoin d'unification se faisait sentir mais que de plus en plus la nécessité d'agir s'imposait de façon urgente et impérieuse.

La diversité crée en effet un sentiment d'incertitude, alors que celui qui se livre au commerce désire la sécurité.

Il désire être en mesure de pouvoir calculer avec exactitude les risques et les responsabilités auxquels ils s'expose.

S'il se fait assurer, le même problème surgit pour ses assureurs.

Ainsi est née la nécessité d'imposer une loi unique ou tout au moins des lois semblables qui résolvent, toutes et partout, de la même façon, les controverses maritimes.

L'œuvre d'unification consistera à déraciner le droit de la mer actuel du droit commun.

Mr. le Professeur Georges Ripert dit qu'il faudra l'en arracher.

Il conviendra même d'ériger une nouvelle législation, à caractère international, plutôt que d'unifier les lois nationales.

Ainsi naîtra une législation originale, indépendante, sans rapport avec les autres branches du droit.

On en reviendra de cette manière à la situation des anciens Usages.

Cette réforme s'impose parce que l'importance des intérêts confiés au transport maritime ne souffre plus l'incertitude.

La réforme exige une législation unique et impérative.

Quel est le procédé d'unification à suivre ?

S'il s'agit d'unification du Droit maritime et non encore de ses lois, le premier à signaler, est celui de créer un usage conventionnel, destiné à être substitué aux lois.

Il n'est réalisable qu'à la condition que les intéressés se réunissent et débattent les questions sur lesquelles ils devront s'entendre.

Au cours de ces assemblées ils auront l'occasion de comparer les différents textes législatifs auxquels ils sont assujettis et de rechercher la formule conventionnelle qui les en dégage.

Ils créeront ainsi leur propre loi, la loi de leur commune volonté.

Mais, il n'est pas toujours aisé de réussir par ce procédé.

D'abord, parce que ceux qui doivent s'entendre non seulement parlent diverses langues, mais raisonnent et formulent leurs idées de manières toutes différentes.

Voyez donc, réunis autour de la table de la conférence : ce Français, de mise démocratique, cartésien, orateur accompli, qui improvise pourtant avec trop d'aisance; cet Anglais, l'œillet à la boutonnière, flegmatique, qui attend les événements, les énumère, et conclut toujours à un fait; cet Italien, juriste par atavisme, artiste de race, mais qui ne s'exprime jamais qu'au superlatif; cet Allemand, érudit, mais l'air doctoral, qui soumet des projets, patiemment élaborés où ne manque aucun détail; cet Américain, fraîchement arrivé dans ce vieux monde, cherchant encore une personnalité, sensible à l'encens qui lui est prodigué, mais ingénument méfiant des yeux braqués sur ses poches gonflées de billets de banque; enfin, ce Bénéluxien, continuellement en conflit avec lui-même, soucieux pourtant de ses propres intérêts là où il possède une flotte marchande importante, toujours disposé au contraire à faire des concessions là où cette flotte est peu nombreuse.

Si on parvient à mettre tout ce monde d'accord et qu'une convention est arrêtée, il reste à voir si elle n'est pas en contradiction avec des lois impératives.

Enfin, il faut une volonté collective constante et inflexible.

Néanmoins, en travaillant ainsi, l'International Law Association a pu obtenir un succès remarquable : les « Règles d'York et d'Anvers ».

Elles établissent un règlement pour la contribution aux avaries communes.

Il se peut, en effet, qu'au cours d'une expédition maritime, un événement déterminé menace le navire; les marchandises risquent de périr ou de subir de graves pertes. Il faut, alors, pour leur bien et salut commun, exposer des dépenses extraordinaires ou souffrir volontairement des dommages.

Cela revient à choisir un moindre mal.

Chacun pourtant en ce cas doit intervenir dans la perte essuyée en commun.

Toutes les lois contiennent des prescriptions concernant le règlement de cette perte commune.

Déjà la loi Rhodienne en stipulait les principes élémentaires.

Aux règles légales cependant l'International Law Association a substitué les Règles d'York et d'Anvers, qui forment ainsi, aujourd'hui, un usage conventionnel généralement suivi.

Un second procédé d'unification auquel on a eu recours est la loi du pavillon, c'est-à-dire la loi nationale du navire.

Toutes les contestations seraient ainsi vidées suivant cette loi.

Au Congrès International de droit commercial, qui eut lieu en notre ville en 1885, à l'occasion de l'exposition universelle, l'application de la loi du pavillon fut proposée et défendue comme règle uniforme de solution du conflit de lois.

Cette proposition fut reprise au cours du Congrès International de droit commercial de Bruxelles en 1888, où furent même posées toutes les questions qui pourraient être résolues par l'application de cette règle.

Il convient de signaler ici, par parenthèses, que notre pays a toujours figuré à l'avant-garde du progrès et de l'unification du droit de la mer.

Aussi, ne pouvons-nous rester insensibles à l'hommage rendu par Desjardins, lors avocat-général à la Cour de Cassation et membre de l'Institut de France.

Dans sa remarquable introduction historique à l'étude du droit commercial maritime, il s'exprime dans les termes suivants : « Le gouvernement de Léopold II peut s'enorgueillir à juste titre d'avoir provoqué la réunion de deux congrès en vue de prévenir les conflits entre les législations et de soumettre à des règles uniformes certains points essentiels du droit maritime. Ce n'est pas seulement la dimension géographique d'un pays qui fait sa grandeur, c'est avant tout

l'exemple qu'il donne au monde et la part qu'il prend au développement général de la civilisation ».

Cet hommage est d'autant plus élogieux qu'il émane d'un jurisconsulte averti et réputé.

Pour en revenir à la loi du pavillon, il convient de remarquer qu'elle n'est qu'un remède, qui ne guérit ni n'extirpe le mal, puisque la diversité des législations continue à exister.

D'ailleurs, malgré les initiatives généreuses de nos grands-pères en 1885 et en 1888, l'entente générale, qu'ils préconisaient, ne vit jamais le jour.

Mais, même s'ils avaient réussi, ils auraient tout au plus été dans la situation du médecin qui a prescrit un médicament, accepté par le patient avec politesse sans doute, mais pris ensuite que pour autant que le médicament ne lui cause aucun désagrément.

La loi du pavillon, en effet, reste lettre morte devant la résistance opposée par l'esprit national et les lois d'ordre public de chaque pays.

Les congressistes l'avaient d'ailleurs très bien compris car, s'ils projetaient de faire appliquer uniformément la loi du pavillon, ils préconisaient en même temps l'adoption d'une législation maritime internationale.

Et, c'est bien la solution à envisager et qu'il faudra adopter en fin de compte.

Quelle est la méthode à appliquer ?

Faut-il prendre l'une ou l'autre des lois nationales, celle qui serait considérée la meilleure ou la plus récente, et la proposer comme loi interationale ou bien faut-il créer de toutes pièces une nouvelle législation ?

Il faut bien remarquer pour la première méthode que les nations n'aiment pas d'emprunter à leurs voisines ...à moins bien-entendu qu'il ne s'agisse de dollars.

Elle est partant abandonnée et généralement la seconde méthode est suivie.

Aussi, la Conférence diplomatique de Bruxelles et le Comité Maritime International n'ont-ils atteint des résultats qu'en élaborant des règles originales.

J'ai nommé le Comité Maritime International.

Il convient de s'y arrêter.

On peut dire sans exagération qu'il est aujourd'hui l'agent propulseur de l'unification du droit maritime. On le trouve à l'origine de plusieurs conventions internationales.

C'est grâce à ses travaux que l'uniformité du droit de la mer est entrée dans la voie des réalisations concrètes.

Notre Barreau a eu l'honneur de compter parmi ses membres celui qui en fut un des fondateurs : Louis Franck.

En 1897, Louis Franck et Charles Lejeune créèrent à Anvers cet organisme.

Beernaert, président à cette époque du conseil des Ministres, en assura la première présidence.

Le but envisagé et inscrit dans ses statuts est de contribuer par ses conférences, ses publications et ses autres travaux, à l'unification du droit maritime, de provoquer à cet effet la création d'associations nationales, de maintenir enfin entre ces associations des rapports réguliers et une action concordante.

Le Comité Maritime International a compris qu'il doit être l'organe centralisateur des associations nationales. Celles-ci lui livrent la matière première à unifier.

Il a également entrevu que pour en arriver à une entente, il faut procéder par voie de négociations préalables.

En effet, il n'incombe pas à ses réunions d'arrêter des conventions internationales, c'est-à-dire d'accomplir du travail législatif. Cette activité reste réservée entièrement aux conférences diplomatiques.

Sa mission ne consiste qu'à préparer et à provoquer la création de ces conventions; il réunit dans ses conférences, non seulement des juristes, mais aussi des négociants, des armateurs, des assureurs, des dispacheurs, en un mot, tous ceux qu'intéresse directement la réforme envisagée.

Cette façon d'agir présente l'avantage inestimable de faire préparer et projeter la loi internationale par ceux qui y seront soumis.

Elle est la bonne et s'indique d'ailleurs sur n'importe quel terrain législatif.

La vie en société ne se conçoit en effet que moyennant la confiance que les hommes s'accordent mutuellement.

Cette confiance naîtra de la peine qu'ils se donneront de connaître et de considérer leurs besoins réciproques. Tout cela demande un constant effort de bonne volonté. La nécessité cependant les astreint à l'accomplir.

Le Comité Maritime International s'est trouvé devant une situation analogue.

Il a fallu concilier les intérêts les plus divergents.

La raison profonde, cependant, qui a permis de réussir mais qui d'autre part impose l'obligation de continuer et d'accomplir l'œuvre entamée, réside simplement dans le fait qu'il n'est pas possible de nos jours de laisser subsister l'incertitude juridique quand, à la suite de la transformation totale des moyens de transport modernes, des fortunes entières sont confiées à l'aventure de la mer.

L'œuvre d'unification accomplie jusqu'à présent est considérable; et là où elle s'imposait de la façon la plus urgente, des conventions internationales ont été passées.

Depuis sa fondation jusqu'à nos jours, le Comité Maritime International a réuni ses membres, de nationalités les plus diverses, dans 23 conférences. Différents sujets du droit de la mer y furent traités et comparés.

Cette œuvre fut suivie d'une action officielle. La Conférence diplomatique de Bruxelles en fut chargée.

Six conventions internationales furent votées.

D'abord, le 24 septembre 1910, la Convention sur l'abordage et celle sur l'assistance et le sauvetage maritimes.

Le 25 août 1924, la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et celle sur l'unification de certaines règles en matière de transport par connaissement.

Enfin, le 10 avril 1926, la convention sur les privilèges et hypothèques maritimes et celle sur l'immunité des navires d'Etat.

Il ne suffit pas, toutefois, de voter des conventions.

Il faut en outre les consolider, les faire reconnaître et appliquer.

Le Comité Maritime s'en est souvent préoccupé au cours de ses conférences qui ont suivi les traités déjà signés.

Il faut dès lors avant tout obtenir que les parlements des différents pays qui y ont adhéré les ratifient.

C'est la reconnaissance des traités.

Cette ratification constitue un obstacle difficile à surmonter.

En effet, des conventions importantes, signées depuis de longues années, par exemple celle concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et celle relative aux privilèges et hypothèques, n'ont pas encore été ratifiées par les Parlements de la majeure partie des pays adhérents.

Cette situation s'explique par le fait que les diplomates, inspirés par les auteurs de la réforme, voient les choses sous un angle dont les lignes s'étendent au delà des frontières des états alors que les représentants d'une nation considèrent uniquement l'intérêt de celle-ci.

Quand, enfin, les Parlements ont consenti à ratifier les conventions, celles-ci sont reconnues, mais doivent encore être appliquées.

Si la loi internationale existe parallèlement à une loi nationale, cette situation donnera lieu à des conflits.

C'est pourquoi, la formule parfaite ne peut être que l'incorporation de la convention internationale dans la législation de chaque pays.

Mr. le Professeur Georges Ripert l'exprime très bien en ces termes : « Un pays n'a aucune excuse pour refuser d'admettre comme loi nationale ce qu'il admet comme loi internationale ».

Notre pays et la Grèce se sont imposé cette discipline en modifiant leurs lois pour les conformer aux traités.

C'est le but final à envisager.

L'œuvre ainsi accomplie devra être consacrée par une jurisprudence uniforme.

Il conviendra pour cette raison de créer une juridiction internationale.

L'idée est en cours.

L'initiative en revient à nos amis hollandais.

A la conférence d'Amsterdam en 1949, Mr. le Professeur Cleveringa s'exprima en effet comme suit : « Généralement, au sein du Comité Maritime International, nous nous occupons de tentatives de rapprochement de divers systèmes nationaux de droit maritime, afin de formuler des règles directement applicables aux divers cas. Maintenant, il s'agit de la question de savoir s'il ne faut pas adopter, à côté de la méthode directe dont nous nous sommes servis jusqu'ici, une méthode indirecte en nous forgeant un instrument tendant vers le même but et qui soit de nature non seulement à promouvoir l'unification du droit, mais qui agirait aussi comme régulateur ».

Il est incontestable que si l'unification du droit de la mer peut être réalisée, une Cour Maritime Internationale doit en assurer le respect.

***

Notre pays se doit de collaborer activement et sans répit à cette noble tâche : l'unification du droit maritime. Il concourt ainsi à cette mission suprême, à laquelle se sont tant dévoués nos savants, nos hommes d'état et tout notre peuple : le progrès de la justice dans le monde.

La raison profonde, cependant, qui a permis de réussir mais qui d'autre part impose l'obligation de continuer et d'accomplir l'œuvre entamée, réside simplement dans le fait qu'il n'est pas possible de nos jours de laisser subsister l'incertitude juridique quand, à la suite de la transformation totale des moyens de transport modernes, des fortunes entières sont confiées à l'aventure de la mer.

L'œuvre d'unification accomplie jusqu'à présent est considérable; et là où elle s'imposait de la façon la plus urgente, des conventions internationales ont été passées.

Depuis sa fondation jusqu'à nos jours, le Comité Maritime International a réuni ses membres, de nationalités les plus diverses, dans 23 conférences. Différents sujets du droit de la mer y furent traités et comparés.

Cette œuvre fut suivie d'une action officielle. La Conférence diplomatique de Bruxelles en fut chargée.

Six conventions internationales furent votées.

D'abord, le 24 septembre 1910, la Convention sur l'abordage et celle sur l'assistance et le sauvetage maritimes.

Le 25 août 1924, la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et celle sur l'unification de certaines règles en matière de transport par connaissement.

Enfin, le 10 avril 1926, la convention sur les privilèges et hypothèques maritimes et celle sur l'immunité des navires d'Etat.

Il ne suffit pas, toutefois, de voter des conventions.

Il faut en outre les consolider, les faire reconnaître et appliquer.

Le Comité Maritime s'en est souvent préoccupé au cours de ses conférences qui ont suivi les traités déjà signés.

Il faut dès lors avant tout obtenir que les parlements des différents pays qui y ont adhéré les ratifient.

C'est la reconnaissance des traités.

Cette ratification constitue un obstacle difficile à surmonter.

En effet, des conventions importantes, signées depuis de longues années, par exemple celle concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et celle relative aux privilèges et hypothèques, n'ont pas encore été ratifiées par les Parlements de la majeure partie des pays adhérents.

Cette situation s'explique par le fait que les diplomates, inspirés par les auteurs de la réforme, voient les choses sous un angle dont les lignes s'étendent au delà des frontières des états alors que les représentants d'une nation considèrent uniquement l'intérêt de celle-ci.

Quand, enfin, les Parlements ont consenti à ratifier les conventions, celles-ci sont reconnues, mais doivent encore être appliquées.

Si la loi internationale existe parallèlement à une loi nationale, cette situation donnera lieu à des conflits.

C'est pourquoi, la formule parfaite ne peut être que l'incorporation de la convention internationale dans la législation de chaque pays.

Mr. le Professeur Georges Ripert l'exprime très bien en ces termes : « Un pays n'a aucune excuse pour refuser d'admettre comme loi nationale ce qu'il admet comme loi internationale ».

Notre pays et la Grèce se sont imposé cette discipline en modifiant leurs lois pour les conformer aux traités.

C'est le but final à envisager.

L'œuvre ainsi accomplie devra être consacrée par une jurisprudence uniforme.

Il conviendra pour cette raison de créer une juridiction internationale.

L'idée est en cours.

L'initiative en revient à nos amis hollandais.

A la conférence d'Amsterdam en 1949, Mr. le Professeur Cleveringa s'exprima en effet comme suit : « Généralement, au sein du Comité Maritime International, nous nous occupons de tentatives de rapprochement de divers systèmes nationaux de droit maritime, afin de formuler des règles directement applicables aux divers cas. Maintenant, il s'agit de la question de savoir s'il ne faut pas adopter, à côté de la méthode directe dont nous nous sommes servis jusqu'ici, une méthode indirecte en nous forgeant un instrument tendant vers le même but et qui soit de nature non seulement à promouvoir l'unification du droit, mais qui agirait aussi comme régulateur ».

Il est incontestable que si l'unification du droit de la mer peut être réalisée, une Cour Maritime Internationale doit en assurer le respect.

***

Notre pays se doit de collaborer activement et sans répit à cette noble tâche : l'unification du droit maritime. Il concourt ainsi à cette mission suprême, à laquelle se sont tant dévoués nos savants, nos hommes d'état et tout notre peuple : le progrès de la justice dans le monde.

Et ce ne sont pas de vains mots lorsque l'on entend par Justice la vertu qui préside à une répartition équitable des richesses et qui veille au respect du bien d'autrui.

L'effort accompli pour acquérir les biens terrestres n'est que peu de chose à côté de la lutte pour les garder et des difficultés pour les distribuer avec équité.

Les problèmes qui se posent à ce sujet aux individus, se répètent à l'échelle des communautés nationales, et à celle des continents. Et tant que la solution ne sera pas acquise, un sentiment d'insécurité angoissante continuera à étreindre le monde.

Il faut donc poursuivre le bon combat; il faut élaborer des lois et des conventions internationales; mais il faut avant tout l'élan d'une totale bonne volonté : elle seule peut donner aux hommes la paix dont ils ont tant besoin.

Les rudes leçons de l'histoire, ses expériences amères nous ont trempés tel un acier souple et vigoureux.

Mettons le fruit de nos épreuves au service du genre humain dans sa recherche de compréhension, d'unité et de perfection.