STUDI IN ONORE

DI

FRANCESCO BERLINGIERI

PUBBLICAZIONE DELL' ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO

LOUIS FRANCK

LES ORIGINES DU COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

L'unification internationale du droit maritime, telle qu'elle se présentait vers 1895, paraissait une tâche irréalisable. L'effort entamé par l'introduction des Règles d'York et d'Anvers datait de 1877; il n'avait pas eu de lendemain. La tentative faite, d'après la même méthode, pour régler la question des clauses d'exonération dans les connaissements n'avait pas eu de succès. Les congrès convoqués par le Gouvernement belge à Anvers en 1885 et à Bruxelles en 1888 avaient échoué.

Des résolutions sages avaient été votées, un plan complet élaboré, des textes établis. Ils n'eurent d'autre effet qu'un traité conclu entre la Belgique et le Portugal le 31 juillet 1891 mais qui ne fut jamais ratifié. Le nouvel appel des conférences de Washington en 1889, de Gênes en 1892 n'avait pas été entendu. Et pourtant toutes ces réunions internationales avaient recueilli des concours savants, nombreux et dévoués.

Un grand sentiment de découragement avait envahi ceux qui avaient participé à cet effort. J'en ai retrouvé les traces quand, en 1895, j'entrepris mes premières démarches pour organiser un nouvel effort. On reconnaissait la noblesse du but et l'intérêt de la réforme. Mais on considérait le succès comme hors d'atteinte.

Une double objection revenait sans cesse: « Il est impossible de mettre les Parlements en mouvement. Nul ne désire faire le premier pas. Mais surtout comment obtenir l'appui effectif de la Grande Bretagne! Quelques personnalités s'intéressent au mouvement, mais le Gouvernement britannique ne le fait pas

et les armateurs et les assureurs considèrent que le droit anglais est parfait et qu'il ne peut être question d'y rien changer ».

Le problème me parut se concentrer sur deux points essentiels: d'une part, créer un organisme pratique qui pût rallier à l'oeuvre la symphatie des armateurs, des assureurs, des négociants, et, d'autre part, écarter la difficulté que les gouvernements craignaient et qui consiste à obtenir la ratification parlementaire sans être assuré que d'autres pays suivront le mouvement de réforme.

C'est en réfléchissant à ce problème que j'adoptai le plan des groupements nationaux, qui ne réuniraient pas seulement les jurisconsultes mais les hommes de la pratique maritime, et l'idée de recourir à la forme des conventions diplomatiques collectives, portant sur la substance même des réformes de droit positif.

Le premier moyen avait l'avantage de préparer dans les différents pays intéressés cette partie de l'opinion dont dépendait en réalité, en dernière instance, l'adhésion des gouvernements et des parlements. La seconde méthode avait l'avantage que la réforme proposée ne serait plus susceptible d'amendement puisque dans tous les parlements il est de règle que les traités doivent être adoptés en bloc ou rejetés de même.

C'est ce plan que je soumis à M. Charles Le Jeune, après les conférences sur l'unification du droit maritime que j'avais faites au Barreau d'Anvers. M. Charles Le Jeune avait pris une part éminente aux congrès de 1885 et de 1888. Il s'était efforcé, à l'International Law Association, de résoudre la question du connaissement et était tout disposé à reprendre ses efforts. Il n'avait pas seulement la plus grande compétence dans les affaires d'assurances et de transports maritimes, mais sa belle culture générale en faisait une personnalité de premier ordre. Il avait déjà songé à créer une nouvelle association, mais il hésitait devant l'insuccès des congrès antérieurs et les conflits possibles avec les institutions existantes. Mon plan eut son agrément, et il a

apporté à sa réalisation sa grande autorité dans le monde des affaires maritimes tant en Belgique qu'à l'étranger, une profonde connaissance des hommes et des problèmes qu'il fallait résoudre, un tact et une diplomatie infaillibles.

Nous nous répartîmes la tâche. M. Charles Le Jeune se chargea de se rendre à Paris. Je me chargeai d'aller à Londres, Hambourg et Amsterdam.

Ma première visite fut pour Londres, parce que le concours de l'Angleterre était le noeud du problème.

Je me trouvais bien introduit dans les milieux de l'International Law Association parce que je leur avais rendu service lors de leur dernier congrès tenu à Bruxelles. Mais j'y rencontrai de grosses objections. Sir Walter Philimore, Juge à la Cour d'Amirauté, et depuis élevé à la pairie, dirigeait à ce moment déjà la politique de l'Association, comme il devait continuer à le faire jusqu'à la fin de sa vie. Il portait un grand nom, c'était un homme très intelligent, courtois, très gentleman, mais froid et prudent et très-attaché à l'Association, dans laquelle son père avait déjà joué un rôle important.

Le but que j'avais en vue était en partie contradictoire. D'une part, il me fallait éviter l'hostilité de l'International Law Association, ce qui eût ruiné nos chances de succès en Angleterre. Ce n'est pas que cette Association eût une grande action positive et fût en état d'obtenir en matière pratique du Gouvernement ou du Parlement des résultats bien tangibles. Quoique ses travaux fussent très intéressants, elle ne s'occupait de droit maritime que de temps en temps. Or, l'Anglais est ainsi fait qu'ayant le plus souvent dans la vie des objets limités il se défie des institutions qui embrassent des matières trop vastes et trop diverses, comme il se défie des esprits brillants, à intérêts multiples.

L'Association ne jouissait donc pas à cette époque d'un grand crédit dans les milieux maritimes. On lui savait gré d'avoir mis debout les Règles d'York et d'Anvers, mais on ne se dissimulait pas non plus que c'étaient les clubs mutuels d'arma-

teurs qui avaient, par leur influence, fait passer ces règles dans la pratique.

Quant aux nouvelles tentatives faites par l'Association, en matière maritime, on en parlait avec scepticisme dans les milieux de l'armement et de l'assurance. Mais comme l'Association comptait un grand nombre de personnalités influentes, son hostilité, même son manque de bienveillance auraient été un obstacle dirimant pour nous.

D'autre part, la méthode qu'il s'agissait d'appliquer ne se conciliait pas du tout avec l'organisation de l'International Law Association.

J'allais voir successivement non seulement Sir Walter Philimore, mais les principaux membres du Conseil. Je leur offris de réaliser le plan à l'intérieur de l'Association et sous son nom. Cette proposition les rassura en écartant toute idée de concurrence, mais elle les effraya parce que visiblement la plupart d'entr'eux ne croyaient pas au succès.

Ensuite nous eûmes une réunion du Conseil et je fus assez heureux pour concilier les deux objets que j'avais en vue. Une résolution, par laquelle l'International Law Association manifestait toute sa sympathie pour nos efforts, souhaitait à mes amis et moi plein succès et nous promettait son aide et son appui. Ce n'était guère qu'une bénédiction mais elle me suffisait: l'International Law Association approuvait le plan et nous laissait faire.

Restait la partie positive de la tâche: trouver des appuis dans les milieux de l'armement anglais et des assureurs. Ici l'on se montra satisfait de pouvoir agir indépendamment de l'International Law Association. Tout en estimant d'une façon générale ses travaux, on avait toujours été agacé dans ces milieux que, lorsqu'il s'agissait de voter, n'importe quel membre de l'Association, qui avait payé une guinée de cotisation, parce qu'il s'intéressait à la lutte contre l'esclavage ou à la propagande contre la traite des blanches ou contre l'alcoolisme, ou contre l'opium, ou au droit de la guerre, eût sur une question maritime un pouvoir de vote égal au représentant d'un grand armement anglais ou d'un grand club d'assurances.

Je montrai aux praticiens anglais que dans la nouvelle organisation ils se trouveraient associés seulement à leurs cointéressés, et que cet inconvénient disparaîtrait.

Un des premiers que je pus rallier à notre plan fut Sir Douglas Owen, secrétaire, c'est-à-dire directeur administratif, d'une des principales compagnies d'assurances maritimes et Président de l'Association des Dispacheurs anglais.

C'était un homme fort intelligent, charmant et fin, et qui, loin de se spécialiser exclusivement dans sa branche, aimait les vues générales.

— «Vous avez un plan pratique, me dit-il. Mais mettez-vous bien en tête que chez nous, Anglais, pas plus que les théoriciens et les rêveurs, les jurisconsultes ne doivent avoir voix décisive dans votre organisation. Les hommes d'affaires anglais appellent les avocats quand ils ont besoin d'un conseil; mais leurs affaires, ils les font eux-mêmes et ne se laissent pas conduire par les « lawyers ». Donc, vous devez montrer aux armateurs et aux assureurs qu'unifier le droit maritime c'est une bonne affaire. Il faut les convaincre que ce sera à eux à décider ».

— « Notre but, avais-je répondu, est, précisément de mettre en présence les hommes d'affaires intéressés aux problèmes maritimes dans les différents pays. Ce sont eux que nous entendons mettre d'accord. Ce sont eux qui devront dire ce qu'ils veulent et désirent, et alors seulement ce sera aux juristes à travailler en donnant aux solutions des praticiens la forme juridique qui convient ».

— « C'est parfait, répond Sir Douglas Owen, avec ce programme nous réussirons. Il faut aussi un parlementaire anglais influent, qui fasse son « job » de cette affaire. J'en connais un: c'est Charles Mc. Arthur, député de Liverpool et Président de sa Chambre de Commerce ».

J'allai voir cet homme politique; il était taciturne et, je crois, non conformiste. Il m'écouta; il réfléchit longuement, puis il rit en silence. C'est qu'il était d'accord. Il nous fut dans la suite d'un grand appui. J'obtins aussi le concours de Sir John Gray Hill, le conseil écouté du grand armement anglais; nous nous étions rencontrés à la conférence de Bruxelles et il m'avait beaucoup plu.

Sir John Gray Hill avait une belle figure énergique et sobre; il avait le regard droit et clair du chef, la barbe en pointe d'un sheick arabe, mais l'esprit précis et ferme d'un *business man* des bords de la Mersey, grand voyageur en Asie Mineure d'ailleurs, où il avait une maison de campagne sur les hauteurs dominant la Mer Morte.

Le plan que j'avais conçu lui parut pratique et séduisant. Son influence était grande car c'était de lui que dépendait l'adhésion des principaux armateurs de lignes régulières et il avait aussi beaucoup d'action sur les armements de « tramps »: il m'assura qu'il veillerait à éviter toute opposition de ce côté, mais qu'il importait pour nous de procéder pratiquement et par étapes. En ce moment deux matières intéressaient surtout l'armement anglais: la législation applicable en cas d'abordage par faute commune, et la limite de la responsabilité de l'armateur.

Je promis à M. Gray Hill de nous en occuper tout d'abord, ce qui lui plut beaucoup.

Ce qu'il nous importait c'était de débuter par des problèmes pratiques; ceux-ci me paraissaient simples; je ne me doutais pas qu'il faudrait près de 20 ans de travail pour les faire aboutir. Non content de nous assurer de son appui conditionnel — si nous travaillions pratiquement — Gray Hill me mit en rapport avec son neveu Leslie Scott.

Il ne pouvait faire à l'oeuvre nouvelle de meilleur cadeau. J'avais écrit quelque temps auparavant en anglais une étude sur « Both to blame », c'est à dire l'abordage par faute commune. M. Leslie Scott avait commenté mon étude dans la Law Quarterly Review et répondu à diverses objections. Il vint me voir à

Londres. Je lui exposai nos plans et il s'y intéressa immédiatement. Depuis lors, il n'a cessé de collaborer à notre oeuvre. Avec cette vivacité d'esprit, cette large intelligence, ce don naturel de tact et de conciliation et cet élan du coeur, qui font de lui un homme exquis, un beau cerveau constructif et un négociateur de premier ordre, il a rendu au Comité Maritime International les plus grands services. A ce moment, il débutait au barreau, dont il devait devenir une des illustrations.

Ayant obtenu ces différents concours et l'approbation de l'International Law Association, je me rendis quelque temps après à Amsterdam. Je le fis aux Pâques de 1896 en bicyclette, à l'occasion d'un voyage de vacances.

A Amsterdam, Mtre Rahusen, avocat et sénateur, homme cultivé et fin et d'esprit large, sourit de mon accoutrement sportif mais me reçut trés aimablement dans sa vieille maison patricienne. Un peu sceptique sur le résultat, il promit néanmoins de nous accorder tout son concours et d'organiser un comité néerlandais. Un peu plus tard M. le Conseiller d'Etat T. M. C. Asser, une des sommités du droit international privé, et Mtre B. C. J. Loder, déjà l'un des premiers avocats de Rotterdam, se joignirent à leur tour à nous.

M. Le Jeune, de son côté, avait obtenu à Paris l'adhésion de personnalités de premier plan: M. Charles Lyon-Caen, l'éminent professeur de la Faculté de Paris, depuis son Doyen et secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences Morales et politiques, un des maîtres incontestés du droit maritime français; M. de Valroger, auteur d'un excellent traité sur le même sujet, et Mtre Edouard Clunet, le grand avocat international, le créateur de la revue qui porte encore son nom, avaient également adhéré. Par lettre, de Marseille, Mtre Autran avait promis son concours chaleureux et l'appui de sa revue de Droit maritime.

Restait l'Allemagne.

Je me rendis quelques semaines plus tard à Hambourg et j'allai voir le Dr. Frédéric Sieveking, l'éminent Président de la Cour Suprême Hanséatique.

Je le trouvai un matin dans sa vieille maison de la Theatergasse à Hambourg. C'était une sobre et froide demeure, mais distinguée et digne de ce patricien hanséatique, grand bourgeois de sa cité et grand seigneur du droit, figure aristocratique et fière, esprit lumineux. Il n'était pas prompt à se passionner. Mais il aimait beaucoup l'Angleterre. Le concours que j'avais obtenus à Londres me parurent avoir de l'influence sur lui. Le plan lui parut original.

— « Vous heurterez les idées reçues des diplomates et des professeurs d'université, me dit-il. Ils vous objecteront que les traités sont faits pour règler les rapports entre les nations, et non pour établir ou modifier le droit privé de la mer, qui ne regarde que les individus. Mais ne vous arrêtez pas à cette opposition. Votre idée est pratique: un traité passe au parlement beaucoup plus facilement qu'une loi ».

— « Alors vous acceptez, M. le Président? ».

— « Vous dites vous-même, répondit-il, qu'il vous faut les armateurs, les assureurs et les négociants. Je ne puis répondre pour eux ».

— « Oh, M. le Président, tout le monde m'a dit: à Hambourg, si vous avez le Président Sieveking avec vous, tout Hambourg est avec vous ».

Il sourit, et, avec un geste évasif, me dit:

— « On exagère. Mais je désire vous aider. Pour cela il faut obtenir le concours de Ferdinand Laeisz. Sinon rien ne sera fait. Puis, allez aussi voir un grand assureur, de mes amis, M. Arthur Duncker ».

J'allais voir d'abord Laeisz. Figure énergique, barbe broussailleuse, regard très-bleu sous les lunettes, parole un peu gouailleuse, mais allure cordiale et tout à fait sympathique. Il m'écouta et dit:

— « Si vous trouvez moyen d'ajouter pour moi, de temps en temps, deux heures aux 24 heures ordinaires de la journée, je suis votre homme ».

— « On m'a dit, lui répondis-je, que si vous dites seulement « oui » tout marchera à Hambourg ».

— « Qui dit cela, dit-il? ».

— « Le Président Sieveking. Je sais que le Président Sieveking est d'accord si vous marchez ».

Il se mit à rire et dit:

— « Eh bien, si le Président Sieveking marche, je suis votre homme. Vous aurez mon nom et mon appui. Mais ménagez mon temps, car je suis surmené ».

Ce grand homme d'affaires, qui était en même temps un noble coeur, ne disait que trop vrai: il devait mourir avant l'âge, mais non sans nous avoir efficacement appuyés.

M. Duncker, assureur notable, accepta de son coté.

Tout allait donc bien en Allemagne, d'autant plus qu'en passant, au retour, par Brême, j'y obtins l'adhésion de M. le Dr. Wiegandt, directeur général du plus puissant armement brêmois, le Norddeutscher Lloyd. Juriste distingué, c'était, à la différence des Anglais, le côté juridique qui l'avait séduit ... et l'exemple des Hambourgeois, rivaux et amis.

Peu de temps après, j'allais d'ailleurs pouvoir resserrer d'un coup les rapports de la nouvelle organisation avec le monde maritime allemand, alors en pleine prospérité.

Un samedi après midi, je reçus un télégramme du Président Sieveking me disant que le Reichstag allait discuter le nouveau code de commerce allemand et qu'il désirait me voir le lendemain à ce sujet.

Je pris, le même soir, l'express pour Hambourg et le lendemain à 10 heures j'étais chez le Président Sieveking.

J'y trouvai Ferd. Laeisz et le Dr. O. Hubener, un des notables avocats de Hambourg.

M. Sieveking m'apprit qu'il s'agissait de rédiger un texte introduisant dans le nouveau code la règle de la répartition proportionnelle du dommage en cas d'abordage dû à la faute commune des deux navires.

Laeisz était Président de la Chambre de Commerce, Hubener représentait le barreau hambourgeois; j'apportais l'expérience des pays où la règle proportionnelle était en vigueur.

Il s'agissait de marcher vite, car le débat commençait la semaine suivante à Berlin.

Je rédigeai une formule en français. Traduite en allemand, elle subit quelques retouches, puis fut envoyée par le Président Sieveking à Berlin. Quelque temps plus tard elle devenait le paragraphe 735 du Code de commerce allemand.

C'est ainsi qu'il y a dans ce code jusqu'à ce jour un texte dû à un jurisconsulte belge.

Cette première réalisation, signalée immédiatement à nos amis étrangers, leur fit naturellement bonne impression.

Ayant obtenu ces premiers concours notables a Londres, Paris et Hambourg, nous décidâmes, M. Le Jeune et moi, de fonder en Belgique le premier groupe national, à qui nous donnâmes le titre un peu long d'« Association belge pour l'Unification du droit maritime ».

Il fallait un Président à cette Association et au groupement central.

Nous allâmes, M. Charles Le Jeune et moi, voir M. le Ministre d'Etat Beernaert, qui venait de quitter le pouvoir après avoir été pendant près de dix ans premier ministre. C'était un homme éminent, un esprit fécond et créateur, aux idées vastes et généreuses, qui tout de suite abonda dans notre sens.

Restait à rallier en Belgique aussi le milieu maritime.

M. Le Jeune se mit en campagne et quelques semaines plus tard, au début de 1897, nous pûmes tenir, au Cercle artistique d'Anvers, au milieu des portraits des vieux peintres flamands, l'assemblée de fondation, qui fut brillante: tout ce que le pays comptait de notabilités en rapport avec la mer et le grand commerce étaient présents.

M. Beernaert fit un très beau discours. J'explorai à grands traits le champ de notre activité future. L'accueil fut très cordial et l'association fut fondée.

Il fallait maintenant constituer officiellement l'oeuvre internationale. Comme titre, je proposai: « Comité Maritime International ». C'était simple et expressif et marquait bien que le centre ne voulait être qu'un organe de coordination.

Comme organisation, ce furent les grandes lignes de celle qui a fonctionné depuis 36 ans — un bureau exécutif composé d'un président, d'un vice président et d'un secrétaire général, formant, avec un délégué par groupe national, le bureau permanent; ensuite des membres permanents, en nombre limité par pays; mais surtout, dans chaque pays, une espèce de parlement maritime, un groupement d'assureurs, de négociants, de jurisconsultes, de dispacheurs, etc.

D'accord avec MM. Beernaert et Le Jeune je rédigeai un premier programme de déliberations. Nous y portâmes les problèmes dont les Anglais nous avaient signalé l'importance: celle de l'abordage, celle de la responsabilité des propriétaires de navires et aussi la question des droits réels maritimes: privilèges et hypothèques.

En juin 1897, une première réunion eut lieu à Bruxelles et le Comité Maritime International fut fondé.

Telles sont les origines de cette grande oeuvre.

On sait combien elle s'est développée et à quel point le succès a couronné ses efforts.

Elle a réuni non moins de dix-sept conférences de 1897 à 1930, publié vingt volumes, obtenu l'institution d'une Conférence diplomatique, qui est à la convocation du Gouvernement belge et a tenu à Bruxelles six sessions s'espaçant de 1905 à 1926. Toute une littérature lui a été consacrée, dans laquelle les écrivains italiens, toujours au premier rang de juristes de la mer, ont eu une part large et brillante (1).

A cette oeuvre de progrès juridique, économique et international, François Berlingieri a apporté le concours de son

(1) Voir Francesco Berlingieri, *Verso l'Unificazione del Diritto del Mare*, Roma 1918; Amedeo Giannini, *Le Convenzioni internazionali del Diritto Marittimo*, Milano 1930.

magnifique talent, de sa vaste science et le dévouement inlassable que lui inspirait son grand coeur. C'est, je crois, au Congrés de Paris de 1900 qu'il vint pour la premiére fois représenter l'Italie. Le Ministre Boselli, les Professeurs Marghieri et Lebano, le Duc François Mirelli, conseiller à la Cour de Naples, le Professeur Prospero Ascoli, de Venise, le Professeur Bensa, de Gênes, furent parmi les premiers pionniers italiens de notre oeuvre. Mais, entre tous, Berlingieri fut l'ami fidèle, le travailleur infatigable, qui a pris une part importante à toutes les déliberations, à tous les travaux préparatoires non seulement des congrès du Comité, mais aussi des Conférences Diplomatiques. Bien rares sont les sessions et les réunions préparatoires auxquelles depuis trente trois ans il n'ait pas assisté. En toutes circonstances il n'a pas seulement fait preuve des plus belles qualités de science juridique, d'une rare finesse et d'une grande chaleur dans la défense de ses idées, mais aussi de cette qualité qui est essentielle à l'homme véritablement international: le sens des réalisations possibles et le désir de servir avant tout l'objectif commun, c'est-à-dire l'entente capable de mener à l'unité de vues entre les nations et les intérêts divergents.

Son nom restera attaché à cette oeuvre, à qui il a rendu les plus signalés services. J'ajoute que parmi les membres et dirigeants, avec lesquels il s'est ainsi trouvé en rapport, il ne compte que des amis fidèles, au nombre desquels je suis heureux d'être et dont je suis fier de traduire dans ces pages les sentiments d'amitié et d'admiration.

LOUIS FRANCK

Ministre d'Etat, Ancien Ministre des Colonies,
Gouverneur de la Banque Nationale de Belgique,
Président du Comité Maritime International,
Professeur à l'Université de Bruxelles.

ADOLFO GAMBARDELLA

STALLIE E CONTROSTALLIE

NEL PROGETTO DEL CODICE MARITTIMO