

" Le connaissement exprime le nombre des originaux signés et délivrés par le capitaine sans tenir compte de celui qu'il fait signer par le chargeur et qu'il conserve.

" Chacun des originaux délivrés doit mentionner la personne pour laquelle il est créé. Cette mention est faite par les mots : *Chargeur non transférable.* *Armateur non transférable.* *Destinataire.*

" Si le chargeur ne demande qu'un seul exemplaire de l'original créé pour le destinataire, cet original devra en porter la mention :

" Si le chargeur demande plusieurs exemplaires de cet original, chacun de ces exemplaires doit contenir l'addition des mots : *Destinataire premier,* *Destinataire deuxième, etc.*

" Le nombre total des originaux signés et délivrés par le capitaine doit être suivi du nombre des originaux créés avec la mention *destinataire.*

" Les mentions *non transférable unique, destinataire premier, deuxième, etc.,* doivent être imprimés ou tracés en caractères indélébiles.

Modèle de libellé :

" Le maître du dit navire a signé et délivré X... connaissements dont X... pour le destinataire, tous de mêmes teneur et date. Un original portant la mention *destinataire accompli, les autres deviennent nuls.*

Une telle loi internationale commune répondait à tous les intérêts :

1o. A ceux de l'armateur ou propriétaire du navire qui, possesseur de l'original non négociable, portant la mention : *armateur,* aurait le titre que les lois des différents pays lui destinent pour lui permettre de vérifier les comptes de fret dont le capitaine est comptable envers lui ;

2o. A ceux du capitaine qui, possesseur, conformément à l'usage de la marine anglaise, d'une copie signée du chargeur, aurait, comme les compagnies de chemins de fer au moyen de la feuille d'expédition signée de l'expéditeur, un titre opposable à toute réclamation non fondée du chargeur ou du destinataire.

3o. A ceux du chargeur qui, possesseur d'un original portant la mention *chargeur* et stipulé non transférable, aurait un titre à opposer dans les contestations éventuelles avec le destinataire, le capitaine ou l'armateur, et qui pourrait ainsi se dessaisir de tous les exemplaires transférables de l'original portant la mention : *Destinataire premier, deuxième, etc.*

4o. A ceux du destinataire ou du donneur du crédit de banque, qui connaissant le nombre les exemplaires transférables signés et délivrés par le capitaine, aurait le droit de les réclamer tous, car ils auront été créés pour lui.

Il lui arrivera parfois et probablement souvent, que dans sa confiance en la moralité des chargeurs et à raison du retard de l'un ou de l'autre des différents paquebots apportant successivement les exemplaires du connaissement créés pour lui, il croira pouvoir se contenter d'un seul exemplaire. Dans ces circonstances, la prudence d'une part, le plus ou moins de confiance dans la moralité des chargeurs ou cédants d'autre part, lui dicteront ce qu'il doit faire.

En tous cas, avec cette loi internationale, le destinataire ou le donneur du crédit de banque pourra reconnaître instantanément quels sont les exemplaires du connaissement qu'il a le droit de réclamer et qui doivent lui être remis, pour avoir la certitude qu'il aura seul droit à la délivrance de la marchandise.

Cette certitude fera disparaître les hésitations ou les refus que par suite des législations actuelles incomplètes, le destinataire et le donneur du crédit de banque opposent souvent dans la crainte de se voir la marchandise disputée par le porteur d'un autre connaissement frauduleusement négocié.

En rendant impossibles des fraudes si graves, ou fera disparaître ce qui paralyse le plus le développement des transactions internationales maritimes.

Le projet de loi qui vient d'être exposé dans la première partie de cette note a été rédigé de façon à être autant que possible en conformité avec le texte de quelques nouvelles législations étrangères.

Toutefois, un texte plus court et bien clair et des prescriptions plus faciles à accomplir étant préférables, je crois devoir présenter le projet suivant qui répond au même but :

" Le connaissement exprime le nombre des originaux signés et délivrés par le capitaine, sans tenir compte de la copie qu'il fait signer par le chargeur, et qu'il conserve.

" Chacun des exemplaires doit porter la mention *transférable ou non transférable.*

" Si le connaissement est à ordre ou au porteur, la cargaison ne pourra être délivrée qu'au porteur d'un exemplaire contenant la mention *transférable.*

" Le nombre total des exemplaires transférables et non transférables délivrés doit être suivi du nombre des exemplaires transférables sur lesquels devra être mise la mention suivante : *Seul transférable ou premier transférable, deuxième transférable, etc.*

" Les mentions *non transférable et seul transférable, premier transférable, deuxième transférable, etc.* doivent être imprimées ou tracées en caractères indélébiles.

Modèle de libellé :

" Le maître du dit navire a signé et délivré X... connaissements dont X... transférables, tous de mêmes teneur et date. Un des transférables accompli, les autres deviennent nuls."

Ce deuxième projet de loi, sauvegarde également tous les intérêts en stipulant : 1o Des exemplaires non négociables, non transmissibles, dont le chargeur et l'armateur ne pourront par suite de la mention *non transférable* faire usage pour vendre ou emprunter ; 2o un ou plusieurs exemplaires négociables, avec énonciation de leur nombre pour le destinataire et le donneur du crédit de banque qui, usant de leur droit de se les faire remettre tous, n'auront pas à craindre de compétition sur la cargaison.

Le projet de loi internationale commune, présenté et motivé dans

la première partie de cette note, a été rédigé avec la préoccupation de ne pas toucher aux droits réels que des tiers peuvent avoir sur la cargaison, soit en vertu de contrats à la grosse, soit en vertu de quelques législations étrangères.

Tout en présentant l'avantage de permettre au destinataire et au donneur du crédit de banque de bien reconnaître quels sont les exemplaires du connaissement qu'ils doivent posséder pour être certains que le porteur d'un autre original ne viendra pas leur disputer la cargaison ce projet ne répond qu'incomplètement aux circonstances actuelles des affaires et aux besoins commerciaux.

Il ne devrait être créé qu'un seul exemplaire de l'original portant la mention *destinataire* dans le cas d'adoption du premier projet, ou la mention *transférable* dans le cas d'adoption du deuxième projet ; car avec le perfectionnement et la rapidité de la navigation à vapeur, il sera bien rare que cet exemplaire se perde dans un naufrage.

D'ailleurs, puisque l'absence d'un seul des exemplaires de cet original enlève la sécurité absolue au destinataire et au donneur du crédit de banque, plus il y aura d'exemplaires, plus il y aura d'éventualités de perte de l'un ou l'autre de ces exemplaires et par cela même, se trouvera rendu plus fréquent le refus de la part du destinataire ou du donneur du crédit de banque d'accepter un jeu incomplet des exemplaires qu'il a le droit d'exiger.

Toutefois, comme il ne serait pas facile de modifier d'une façon aussi radicale des habitudes si générales et si anciennes, il convient de laisser subsister la faculté de créer plusieurs exemplaires.

Mais alors, il faut dispenser le destinataire et le donneur de crédit de Banque d'être en possession de tous les exemplaires de l'original portant la mention *destinataire* dans le premier projet, *transférable* dans le deuxième projet.

Il faut édicter qu'il suffira qu'ils soient en possession de l'exemplaire portant la mention *Destinataire premier* (*premier transférable* dans le deuxième projet) pour avoir un droit exclusif à la prise de possession de la cargaison.

Les nouvelles législations de quelques pays étrangers tendent à ce but.

Il faut en second lieu qu'aucune opposition de la part de tiers ne puisse être un obstacle à la délivrance de la marchandise au porteur de l'exemplaire contenant la mention *Destinataire premier* (*premier transférable* dans le 2o. projet). Cette disposition est empruntée au projet français de revision publié en 1867.

Nous reconnaissons qu'une telle disposition heurte des droits réels que peuvent actuellement exercer sur la cargaison des porteurs de contrats à la grosse ou des créanciers privilégiés en vertu des lois de quelques pays étrangers.

Mais il y a lieu de remarquer que l'emprunt à la grosse sur la cargaison disparaît des habitudes, puisque le chargeur ou son cessionnaire peut facilement emprunter sur connaissements. Aussi, les nouvelles législations étrangères, suivant la voie tracée par le projet français de 1867, ne contiennent pas de dispositions en faveur du prêteur à la grosse.

Toutefois, il est un seul cas où l'emprunt à la grosse ait sa raison d'être, c'est lorsque le capitaine en cours du voyage emprunte afin de se procurer les ressources nécessaires pour sauver d'un péril imminent le navire et la cargaison. C'est le seul cas où le porteur d'un contrat ou billet de grosse pourrait être admis à exercer éventuellement un droit réel sur la cargaison, car toujours ou presque toujours il sera désintéressé par les assureurs le prêt ayant été fait dans des circonstances d'avaries grosses.

Quant aux privilèges que quelques législations étrangères confèrent à des tiers sur la cargaison, il convient de remarquer que ces privilèges sont rares et que d'ailleurs le but du congrès est de préparer un projet de loi internationale commune que les pouvoirs législatifs des différents pays devront adopter en abrogeant les dispositions contraires de leurs lois actuelles.

C'est dans cet ordre d'idées qu'a été rédigé le projet suivant, reproduisant les dispositions du projet français de 1867 :

" Le capitaine est tenu de délivrer la marchandise au réclamateur porteur de l'original contenant la mention *Destinataire unique* ou *Destinataire premier* (*seul transférable* ou *premier transférable* dans le cas d'adoption du deuxième projet présenté dans la première partie de cette note) alors même qu'il y aurait compétition ou opposition à la délivrance de la part d'un tiers, et même de la part du porteur d'un exemplaire contenant la mention *Destinataire deuxième, troisième, etc.* (*deuxième transférable, troisième transférable, etc.*) à moins toutefois que la compétition ou l'opposition ne soit faite de la part du porteur d'un contrat ou billet de grosse souscrit en cours de voyage par le capitaine pour satisfaire à des nécessités pressantes dans des circonstances périlleuses.

" A défaut d'opposition, et si un seul réclamateur se présente, le capitaine doit lui remettre la marchandise quel que soit le numéro de l'original produit.

" Mais dans chacun des cas suivants : 1o s'il y a compétition ou opposition de la part du porteur d'un contrat ou billet de grosse souscrit en cours de voyage par le capitaine pour satisfaire à des besoins pressants dans des circonstances périlleuses, et quel que soit le numéro de l'original produit par le réclamateur ; 2o si la marchandise est réclamée par plusieurs porteurs de divers originaux ayant des numéros autres que le numéro premier ; 3o ou si la marchandise étant réclamée par le porteur d'un numéro autre que le numéro premier, il y a de la part d'un tiers quelconque opposition à la délivrance, le capitaine doit s'adresser au magistrat du lieu pour faire nommer un consignataire séquestre auquel il fera la délivrance du chargement contre le paiement du fret."

Si ces dispositions étaient adoptées, il suffirait pour être garanti contre toute compétition sur la cargaison, d'être porteur de l'exemplaire contenant la mention *Destinataire unique* ou *Destinataire premier* (*seul transférable* ou *premier*