Traité de droit commercial maritime / par Arthur Desjardins,...

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

{BnF

gallica
BIBLIOTHÈQUE
NUMÉRIQUE

Desjardins, Arthur (1835-1901). Traité de droit commercial maritime / par Arthur Desjardins,.... 1878-1890.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF.Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :
 *La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
 *La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

Cliquer ici pour accéder aux tarifs et à la licence

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

 *des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
 *des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisation@bnf.fr.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

TRAITÉ

DE

DROIT COMMERCIAL MARITIME

PAR

ARTHUR DESJARDINS

Docteur en droit, Docteur ès-lettres

AVOCAT GÉNÉRAL A LA COUR DE CASSATION

PROFESSEUR DE DROIT MARITIME A L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

TOME TROISIÈME

Traité des gens de mer. — Traité du contrat d'affrètement. — Du transport des passagers par mer.

(Commentaire du livre II, titres V, VI et VIII du Code de commerce et droit comparé).

Commentaire de la loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande.

PARIS

A. DURAND ET PEDONE-LAURIEL, EDITEURS

LIBRAIRES DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

PEDONE-LAURIEL, SUCCESSEUR

13, RUE SOUFFLOT, 13

1882

DÉPÔT L
GISL
N° 12
1858

TRAITÉ DE DROIT COMMERCI

MARITIME

TOME TROISIÈME

8° F
898

OUVRAGES DU MÈME AUTEUR :

De scientia civili apud M. T. Ciceronem (Thèse pour le doctorat ès-lettres), *épuisé*. — Paris, Durand, 1858.

Essai sur les Confessions de saint Augustin (Thèse pour le doctorat ès-lettres). — Paris, Durand, 1858.

De l'aliénation et de la prescription des biens de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics (ouvrage couronné par la Faculté de droit de Paris). — Paris, Durand, 1862.

Les Devoirs, essai sur la morale de Cicéron (ouvrage couronné par l'Institut), *épuisé*. — Paris, Didier, 1865.

Mirabeau jurisconsulte (discours prononcé à la rentrée de la Cour d'Aix). — Aix, 1866.

Sieyès et le Jury en matière civile (discours prononcé à la rentrée de la Cour d'Aix), *épuisé*. — Aix, 1869.

Etats-Généraux (1455-1614) (ouvrage couronné par l'Institut). — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1871.

La nouvelle Organisation judiciaire (Etude sur deux projets de loi soumis à l'Assemblée nationale). — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1872.

Réforme du droit public français d'après les écrits de Fénelon, archevêque de Cambrai (discours prononcé à la rentrée de la Cour de Douai). — Douai, 1873.

Henri IV et les Parlements (discours prononcé à la rentrée de la Cour de cassation). — Paris, 1877.

Les Parlements du Roi (1589-1596) (mémoire lu à l'Académie des Sciences morales et politiques). — Paris, 1879.

BEAUVAIS, TYPOGRAPHIE D. PERE, RUE SAINT-JEAN.

TRAITÉ

DE

DROIT COMMERCIAL MARITIME

BIBLIOTECA CENTRALE GIURIDICA

PAR

ARTHUR DESJARDINS

Docteur en droit, Docteur ès-lettres

AVOCAT GÉNÉRAL A LA COUR DE CASSATION

PROFESSEUR DE DROIT MARITIME A L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

TOME TROISIÈME

Traité des gens de mer. — Traité du contrat d'affrètement. — Du transport des passagers par mer.

(Commentaire du livre II, titres V, VI et VIII du Code de commerce et droit comparé).

Commentaire de la loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande.

PARIS

A. DURAND ET PEDONE-LAURIEL, EDITEURS

LIBRAIRES DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

PEDONE-LAURIEL, SUCCESSEUR

13, RUE SOUFFLOT, 13

1882

BIBLIOTECA CENTRALE GIURIDICA

PREMIÈRE PARTIE.

GENS DE MER.

Nos 596. Rubrique du titre cinquième du livre II du code de commerce. Classification adoptée par le législateur belge de 1879. Sens du mot « équipage » dans le code français. Sens du même mot dans la loi allemande du 27 décembre 1872.

597. Origine historique et commentaire de l'article 272 du code de commerce. Projet de révision. Loi belge de 1879.

SECTION I.

FORMATION ET COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE.

598. La partie française de l'équipage doit être choisie parmi les marins de l'inscription maritime. Origine historique de l'inscription maritime.

599. Organisation actuelle de l'inscription maritime.

600. Obligations des marins inscrits envers l'Etat.

601. Embarquement des marins inscrits sur les navires français et étrangers. Circulaire du 11 juin 1878.

602. Composition de l'équipage. Enumération de dispositions règlementaires et renvoi au tome second.

603. Officiers du navire. Officiers majors et officiers mariniers.

604. Matelots, novices, mousses, pilotins, volontaires.

APPENDICE.

L'ÉTABLISSEMENT DES INVALIDES DE LA MARINE.

605. L'établissement des invalides de la marine. Historique.

606. Caisse des prises.

607. Caisse des gens de mer. Son mécanisme et son rôle. Décret du 8 mai 1867.
608. Caisse des invalides. Recettes. De la retenue sur les salaires des marins du commerce.
609. Caisse des invalides. Charges. Les demi-soldiers.
610. Caisse des invalides : autres charges.
611. L'administration de la marine agit en justice à un double titre : peut-elle agir au nom des marins présents?
612. Droit italien. Loi anglaise de 1854 (art. 213).

SECTION II.

LOUAGE DES MATELOTS. DIFFÉRENTES ESPÈCES D'ENGAGEMENTS. FORMATION ET CONSTATATION DE L'ENGAGEMENT. RÉSOLUTION DU CONTRAT PAR LE CONGÉDIEMENT OU PAR LE CONGÉ.

613. Le contrat d'engagement fait la loi des parties en tant qu'il n'implique pas d'infraction à une loi supérieure.
614. Prohibition d'engagements perpétuels. Circulaire du 22 novembre 1827 et décret du 2 octobre 1793.
615. Durée présumée de l'engagement à défaut de convention spéciale.
616. Engagement au voyage. Exemples.
617. Engagement au mois. Point de départ et décompte des salaires.
618. Engagement à la part. De l'engagement au *last*.
619. Engagement au fret. Navigation au tonneau.
620. Droit comparé.
621. Origine historique de l'article 250 du code de commerce.
622. Ordonnance du 31 octobre 1784, tit. XIV, art. 1, 9, 10, 13. Décret-loi du 4 mars 1852 et rapport du ministre Ducos. Règlement de 1866, art. 225, 194, 195, 196.
623. Immixtion des consuls dans les engagements.
624. Commentaire de l'art. 250. Constatation de l'engagement avant l'inscription au rôle.
625. Constatation de l'engagement après l'inscription au rôle.
626. Droit comparé.
627. Engagements multiples. Droit français et droit comparé.
628. Recrutement des équipages par intermédiaires. Droit français et droit comparé.
629. Origine historique de l'article 270. Distinction faite en 1867 entre le congédiement et le congé.
630. Congédiement avant la clôture du rôle d'équipage.
631. Congédiement après la clôture du rôle et avant le voyage commencé.
632. Congédiement pendant le voyage sur les côtes de la France continentale.
633. Congédiement à l'étranger ou dans les colonies.
634. Congédiement des officiers majors et du chirurgien.
635. Débarquement ordonné d'office.
636. Congé. Débarquement « d'office » à la demande du matelot.

637. Congé (suite). Débarquement de gré à gré.
638. En cas de congédiement injuste, le capitaine ne peut répéter le montant de l'indemnité contre l'armateur.
639. La disposition de l'article 270 est d'ordre public.
640. Projet de révision (1867).
641. Droit comparé.

SECTION III.

DEVOIRS DES GENS DE L'ÉQUIPAGE.

642. Devoirs généraux et spéciaux. Sanction pénale et civile des devoirs généraux.
643. Chargement, arrimage, déchargement.
644. Relâche.
645. Le matelot est tenu de se rendre à bord aux jours et lieux assignés. Examen des diverses causes qui peuvent le dispenser de cette obligation.
646. Désertion.
647. Désertion (suite). L'armateur peut-il stipuler par une clause pénale insérée dans le rôle d'équipage qu'il aurait le droit de retenir, en cas de désertion; tous les loyers du matelot à titre d'indemnité? *Quid* en cas de refus de service?
648. Désertion (suite). Règlement de 1866, art. 237 à 243. Difficultés internationales.
649. Désobéissance, manque de respect, outrage aux supérieurs, voies de fait.
650. Négligences.
651. Ivresse et querelles.
652. Absence du bord sans permission.
653. Art. 58 § 9, 60 § 10 et 71 du décret du 24 mars 1852.
654. Dégradations, détournements, vols et infractions similaires.
655. Rébellion.
656. Droit comparé.
657. Prohibition de l'article 251. Renvoi au tome II. L'article 66 de la loi belge du 21 août 1879.

SECTION IV.

PROTECTION SPÉCIALE ACCORDÉE AUX GENS DE L'ÉQUIPAGE POUR LE RECOUVREMENT DE LEURS SALAIRES.

658. Le recouvrement des salaires est garanti par un certain nombre de règles spéciales.

I. *Privilège des gens de mer sur le navire et sur le fret.*

659. Origine historique et logique de l'article 271. Renvoi, quant au privilège sur le navire, au tome premier.

660. Du privilège sur le fret. Il est réservé aux gens de l'équipage. Etendue de la créance privilégiée. Justification du privilège.
661. A qui le privilège est-il opposable? Critique d'une jurisprudence du tribunal de commerce de Marseille sur la saisie-arrêt du fret.
662. Droit des matelots engagés au fret.
663. Le privilège sur le fret n'est-il que subsidiaire?
664. Le privilège peut-il être exercé sur le fret encaissé? *Quid* si le fret a été perçu d'avance? Peut-il être exercé sur le fret encaissé pour une portion du voyage quand le fret de retour est perdu? Peut-il être exercé quand la charte partie ne donne pas ou paraît ne pas donner droit à un fret d'aller?
665. Projet de révision (1867) : art. 273 du projet.
666. Art. 276 du même projet. Peut-on, sous l'empire du code actuel, déroger à l'art. 271 par des conventions particulières?
667. Droit comparé.

II. *Insaisissabilité.*

668. Les salaires sont insaisissables. Ordonnance du 1er août 1745 et décret du 4 mars 1852.
669. Commentaire des mots « habitants des villes maritimes ». L'ordonnance de 1745 s'applique à toutes créances, hors les cas spécialement déterminés.
670. Des cas spécialement exceptés.
671. Qui peut se prévaloir de l'insaisissabilité? Matelots engagés sur un bâtiment de pêche.
672. Matelots engagés à la part ou au profit.
673. Marins autres que les matelots. Modification apportée à l'ordonnance de 1745 par le décret du 4 mars 1852. Situation du capitaine.
674. *Quid* du chapeau du capitaine?
675. Employés civils à bord des paquebots.
676. Pilotes côtiers.
677. Marins naviguant sur des bâtiments étrangers.
678. Situation des héritiers.
679. Art. 63 de l'édit de mars 1584.
680. Projet de révision (1867) : article 274 du projet.
681. Droit comparé.

III. *Prohibition d'emprunter.*

682. Autre prohibition de l'ordonnance du 1er novembre 1745. Commentaire.

IV. *Mode de paiement des salaires.*

683. Précédents historiques antérieurs au dix-huitième siècle. Déclaration royale du 18 décembre 1728 et arrêt du Conseil du roi du 19 janvier 1734. Ordonnance du 19 juillet 1742 et règlement du 11 juillet 1759.

684. Mode de paiement des avances antérieures au voyage.
685. Mode de paiement des avances en cours de voyage.
686. Mode de paiement des salaires échus. Exposition des cinq principales règles de la matière.
687. Marins étrangers.
688. Les gens de l'équipage peuvent faire, jusqu'à ce que leurs salaires soient payables, les actes conservatoires de leurs droits.
689. Le paiement des loyers du capitaine peut-il être subordonné à l'apurement des comptes?
690. Droit comparé.

SECTION V.

DES DIVERSES CIRCONSTANCES QUI, D'APRÈS LA LOI COMMERCIALE, PEUVENT MODIFIER LE DROIT DES MARINS A LEURS SALAIRES.

I. *Rupture du voyage par le fait des propriétaires, capitaines ou affréteurs.*

691. Rupture avant le départ du navire : matelots engagés à salaires fixes.
692. Rupture avant le départ du navire : matelots engagés à profits éventuels.
693. Le capitaine peut-il invoquer l'article 252 du code de commerce?
694. Rupture après le voyage commencé : l'ordonnance de 1681, le code de 1807, le projet de révision (1867).
695. Quand le voyage est-il commencé? Arrêt de la cour de Rouen du 2 août 1873.
696. Droit comparé.

II. *Rupture ou interruption du voyage par l'interdiction du commerce ou par l'arrêt du prince.*

697. Origine historique et logique de l'article 253.
698. Rupture avant le départ du navire : matelots engagés à salaires fixes.
699. Rupture après le départ du navire : matelots engagés à salaires fixes. Commentaire de l'art. 254.
700. Art. 27 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. Répartition des indemnités. Projet de révision (1867).
701. Rupture avant et après le départ du navire : matelots engagés à profits éventuels.
702. Droit comparé.

III. *Prolongation et raccourcissement du voyage.*

703. Origine historique des articles 255 et 256

704. Portée de l'article 255. L'armateur peut-il, en prolongeant le voyage, contraindre le matelot, engagé pour un voyage déterminé, à naviguer au-delà du terme de son engagement?
705. Différents cas de prolongation et de raccourcissement : matelots engagés au voyage.
706. Suite du même sujet : matelots engagés au mois.
707. Suite : matelots engagés à profits éventuels.
708. Droit comparé.

IV. *Prise, bris ou naufrage du navire.*

709. Origine historique des articles 258, 259, 260. Le code déroge au droit commun : extrait du rapport de M. Grivart au Sénat.
710. Détermination des évènements qui font perdre aux marins leurs droits ordinaires. A. Prise. Examen de diverses questions. Droit anglo-américain.
711. B. Bris et naufrage. L'absence de nouvelles, l'innavigabilité par fortune de mer ne sont pas assimilables au naufrage.
712. Détermination des droits perdus. Grande controverse suscitée par le texte de l'article 258. Les gens de mer ne perdent pas les loyers gagnés pendant les traversées antérieures à celle dans laquelle le navire a péri.
713. Leur droit sur le fret d'aller subsiste, même quand la charte partie ne leur donne droit à aucun fret d'aller, mais non quand le navire est parti sur lest. Renvoi. Note de M. Merville.
714. Persistance de l'action personnelle. Examen critique de l'arrêt du 2 janvier 1878.
715. Point de départ du dernier voyage. Arrêt du 18 novembre 1873.
716. Avances.
717. Droit des matelots engagés au voyage ou au mois sur les débris du navire et subsidiairement sur le fret.
718. Droit des matelots engagés au fret et au profit.
719. Commentaire de l'article 261.
720. Projets de réforme (1867 et 1873). Projet de loi voté par le Sénat et transmis à la Chambre des députés.
721. Droit comparé.

V. *Infractions à la loi.*

722. Influence sur le droit aux loyers des infractions à la loi disciplinaire ou pénale.

VI. *Maladie ou blessures des hommes de l'équipage.*

723. Origine historique et logique des articles 262, 263, 264.
724. A partir de quel moment le matelot a-t-il le droit d'être traité et pansé aux dépens du navire? Jusqu'à quel moment peut-il invoquer le bénéfice de l'article 262?
725. Etendue du droit des matelots malades ou blessés.
726. Quels marins peuvent invoquer le bénéfice de l'article 262?
727. Commentaire de l'article 263.

728. Commentaire de l'article 264.
729. Projet de réforme.
730. Droit comparé.

VII. *Captivité.*

731. Origine historique et logique de l'article 266 : projet de révision.
732. Origine historique et logique, commentaire et révision des articles 267, 268, 269.
733. Droit comparé.

VIII. *Mort.*

734. Origine historique et logique, commentaire et révision de l'article 265.
735. Droit comparé.
736. Successions maritimes. Inventaire. Jusqu'où s'étend l'obligation du capitaine ?
737. Période postérieure à l'inventaire et antérieure à l'arrivée au port de désarmement. A. Art. 6, tit. XI, l. III de l'Ordonnance. B. Art. 7 du même titre. C. Dépôt des effets et de leur prix à la chancellerie du consulat : son caractère facultatif. D. Comment il est procédé à l'égard des intéressés représentés au port d'arrivée. E. Comment il est procédé à l'égard des intéressés non représentés au port d'arrivée.
738. Dépôt au port de désarmement. Liquidation et délivrance aux intéressés.

SECTION VI.

DU RAPATRIEMENT.

739. Historique : revue des documents législatifs.
740. A qui le rapatriement est-il dû ?
741. Etendue du droit au rapatriement. La conduite. Décision impériale du 22 mars 1862 et décret-loi du 4 mars 1852. Article 13 du décret du 7 avril 1860.
742. Des cas où les frais de rapatriement doivent être déduits des salaires.
743. Des cas où le rapatriement est à la charge définitive de l'Etat.
744. L'armement est, en règle générale et quel que soit le mode d'engagement, tenu des frais de rapatriement. Il en est donc tenu : 1° envers les marins ; 2° envers l'Etat. Nature de la créance de l'Etat.
745. L'obligation de l'armateur, hors le cas de naufrage, est-elle limitée à sa fortune de mer ?

476. Du droit réel qui compète aux matelots et à l'Etat. L'obligation de l'armateur subsiste-t-elle et par conséquent l'Etat peut-il se faire rembourser par lui de ses dépenses sur l'ensemble des frets gagnés depuis le départ du port d'armement jusqu'à la traversée dans laquelle le navire a péri? Jurisprudence. Projet de loi voté par le Sénat et transmis à la Chambre des députés.
747. *Quid* en matière de navigation au cabotage ?
748. Le droit réel s'exerce sur les frets bruts, les loyers de l'équipage déduits.
749. Action solidaire contre les copropriétaires du navire. De leur recours contre le capitaine engagé au tiers franc ou aux cinq huitièmes.
750. Mode de rapatriement.
751. Conditions et taux du rapatriement et de la conduite. Décret du 14 septembre 1864.
752. Paiement et liquidation des frais de rapatriement.
753. Droit comparé.

PREMIÈRE PARTIE.

596. Le livre II de l'ordonnance de 1681 est intitulé : *Des gens et des bâtiments de mer*. Le titre premier de ce deuxième livre est lui-même intitulé « du Capitaine » et les rédacteurs de notre code l'ont pris pour modèle lorsqu'ils ont rédigé le titre IV du second livre. Le titre septième du même livre, qui se compose de dix articles, a pour rubrique : *Des matelots*. Il traite de leurs devoirs et des peines auxquelles ils s'exposent en les enfreignant.

Le livre III de la grande ordonnance traite *Des contrats maritimes*. Le titre IV de ce troisième livre est intitulé : *De l'engagement et des loyers des matelots*. « Ce titre a, « dit Valin, une relation si naturelle à celui des matelots « qu'il semble que des deux on aurait dû n'en faire qu'un ». Tel n'a pas été, on ne sait trop pourquoi, le sentiment du législateur de 1807. Au titre « du Capitaine » succède, dans notre code, le titre « de l'engagement et des loyers « des matelots et gens de l'équipage », emprunté au livre III de l'ordonnance.

Cette classification a été modifiée en 1879 par le législateur belge. Le second titre du livre II est intitulé *Des propriétaires de navires et des équipages*. Le deuxième chapitre du même titre est intitulé *Des équipages* et se subdivise lui-même en deux sections, dont la première, intitulée *Du capitaine*, traite : 1° des droits et devoirs du capitaine ; 2° du connaissement, dont la seconde a pour rubrique : *Des matelots et gens de l'équipage*.

Les rédacteurs du code français ont complété la rubrique de 1681 par l'addition des mots « et gens de l'équipage ». Quel est le sens exact du mot « équipage » ?

La cour de cassation a jugé le 25 mars 1854 que les passagers devaient être inscrits sur le rôle d'équipage comme les matelots. Quant à l'inscription sur le rôle, le mot « équipage » comprend donc tous les individus reçus à un titre quelconque sur une embarcation destinée à la navigation maritime.

Mais telle n'est pas son acception usuelle. L'équipage se compose, dans la langue du droit maritime, de tous les gens de mer qui louent leurs services pour la conduite et la manœuvre du bâtiment. Le capitaine est chef et, par conséquent, membre de l'équipage.

Toutefois les rédacteurs du code, après avoir traité du capitaine, le distinguent plusieurs fois, dans le titre cinquième du second livre, des autres gens de mer, mais uniquement pour éviter toute équivoque. La rubrique annonce qu'il va être traité « de l'engagement des matelots « et *gens de l'équipage* » : or, dans le premier article, on décrit « les conditions d'engagement du capitaine et des « hommes de l'équipage »; le second article débute par ces mots : « Le capitaine et les gens de l'équipage. » On entendait donc parler, dans la rubrique du titre, de l'équipage entier, sans distinction.

Pour couper court à toute équivoque, la loi allemande du 27 décembre 1872 qui remplace aujourd'hui le quatrième titre du livre V du code général de commerce allemand (1)

(1) Art. 110 de cette loi.

déclare (art. 2) que les termes « gens de l'équipage » *(schiffsmannschaft)* comprennent les officiers du navire, à l'exception du capitaine.

Elle ajoute : « Les personnes qui, sans appartenir à l'é-
« quipage du navire, sont employées sur un navire comme
« machinistes, domestiques ou en une autre qualité ont les
« mêmes droits et sont tenues des mêmes obligations que
« les hommes de l'équipage en vertu de la présente loi. Il
« n'y a pas à distinguer à cet égard selon que ces personnes
« ont été choisies par le capitaine ou par l'armateur ».
L'article 72 du code maritime suédois s'exprime dans les mêmes termes.

597. L'article 21 du titre IV du livre III de l'ordonnance de 1681 s'exprimait en ces termes : « Ce qui est or-
« donné par le présent titre touchant les loyers, pansement
« et rachat des matelots aura lieu pour les officiers et
« autres gens de l'équipage ».

Le code de 1807 répète (art. 272) : « Toutes les disposi-
« tions concernant les loyers, pansement et rachat des ma-
« telots sont communes aux officiers et à tous autres gens
« de l'équipage. »

« Il faut ajouter, disait Valin, et pour le maître et capi-
« taine, excepté les articles où le maître est mis précisé-
« ment en opposition avec les gens de son équipage (1) ».
Sans nul doute, et sauf tous les cas où le législateur a soit explicitement, soit implicitement distingué. Nos lecteurs savent déjà que le capitaine peut être congédié sans cause légitime et, s'il n'y a convention par écrit, sans indemnité, tandis qu'un matelot justifiant qu'il est congédié sans cause valable peut réclamer une indemnité. Nous avons expliqué plus haut (2) pourquoi le capitaine n'était pas et ne devait pas être, à ce point de vue, traité comme les autres gens de l'équipage.

Il n'était pas inutile que le législateur posât pour tous les

(1) « Encore, poursuit Valin (I, p. 752), les décisions portées entre
« lui et les matelots servent-elles de règle entre lui et le propriétaire
« du navire, comme il a été observé sur les articles 2, 3 et 10 ci-
« dessus. » — (2) V. notre tome II, n. 344.

cas non prévus cette règle d'assimilation (1). Aussi la commission de 1865 maintenait-elle, dans son projet de révision, notre article 272 en y changeant un seul mot : « Toutes les dispositions concernant les loyers, pansement « et *rapatriement* des matelots sont communes aux officiers « et à tous autres gens de l'équipage ». L'article 64 de la loi belge du 21 août 1879 est conçu dans les mêmes termes.

Comment se forme et se compose cet équipage? C'est ce que nous allons d'abord examiner.

SECTION I.

FORMATION ET COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE.

598. Tous les officiers, on le sait, doivent être Français : les trois quarts des matelots doivent également appartenir à la nationalité française (v. notre t. I, n. 49 et 50). L'armateur choisit à sa guise la fraction étrangère de son équipage; mais la partie française doit être choisie parmi les marins de l'inscription maritime.

Qu'est-ce que l'inscription maritime ?

Jusqu'en 1665, les vaisseaux du roi s'équipaient à l'aide d'un expédient brutal : quand il y avait un grand armement à faire, on fermait les ports, et tous les marins qui s'y trouvaient étaient appréhendés pour le service; ce qui arrêtait tout à coup le commerce et la navigation des particuliers, comme le déclare l'édit de mai 1670 (2). Louis XIV, pour « soutenir la splendeur de la marine » (3) royale, forma le projet d'enrôler les gens de mer, en les distribuant par classes. Une opération partielle fut tentée le 17 décembre 1665 dans les provinces d'Aunis, de Poitou et de Saintonge; elle réussit et fut généralisée par les ordonnances du 22 septembre 1668, d'août 1673, du 6 octobre 1674, du 15 avril 1689. Tous les gens de mer résidant dans les villes, bourgs,

(1) V. ci-dessous, p. ex., notre commentaire de l'article 252, n. 693. — (2) Valin, I, p. 510. — (3) Valin, ib.

paroisses des provinces maritimes furent tenus de se présenter devant des commissaires chargés de dresser l'enrôlement des pilotes, maîtres, contre-maîtres, charpentiers, calfats, matelots, en tenant note de leurs noms, âge, taille, demeure, profession, etc. Les hommes compris au rôle entraient au service du roi alternativement de trois, quatre ou cinq années l'une; pendant leur année de service, ils recevaient solde entière à bord et demi-solde à terre. La *classe* (1) devint l'ordre établi sur les côtes et dans les provinces maritimes à l'effet de régler le service des matelots et autres gens de mer enrôlés pour le service du roi et distribués par parties, dont chacune s'appelait *classe* (2). Nul Français ne put s'engager comme matelot à un capitaine de la marine marchande s'il n'était classé; nul capitaine ne put engager un matelot non classé à peine de 500 livres d'amende et de punition corporelle en cas de récidive (ord. de 1689, livre VIII, tit. I, art. 6).

La grande ordonnance du 31 octobre 1784 remania toute cette législation, supprima l'ancienne division des classes et décida que la liste des marins serait inscrite à l'avenir sur deux colonnes, dont l'une comprendrait les célibataires, l'autre les gens mariés, les premiers étant astreints à un tiers de service en sus. Une partie de cette ordonnance figure aux annexes que le ministère de la marine a fait imprimer en 1867 à la suite du grand règlement approuvé par Napoléon III le 7 novembre 1866 (3), et n'a pas disparu de notre législation maritime.

La législation moderne de l'inscription maritime se rattache directement à l'ancienne législation des classes.

599. La loi du 3 brumaire an IV « concernant l'inscrip-

(1) Cf. Merlin, Rép. v° Classe. — (2) Les matelots de la Bretagne étaient divisés en cinq classes par l'édit du 6 mars 1671, ceux du Poitou, du Languedoc et de la Provence en trois, ceux de la Guienne, de la Bretagne, de la Normandie, de la Picardie en quatre classes par l'ordonnance de 1689 (Cf. Beaussant, I, p. 28). — (3) Tit. II, art. 7; tit. V, art. 9; tit. VII, art. 2. 3, 5, 7, 11, 14, 19 à 21, 24; tit. VIII, art. 1 à 3, 5 à 8, 10, 12; tit. X, art. 10, 11, 15, 16; tit. XI, art. 14; tit. XII, art. 18; tit. XIV, art. 1 à 19; tit. XVIII, art. 1, 2, 11, 18, 19, 25.

« tion maritime » débute en ces termes : « Il y aura une « inscription particulière des citoyens français qui se des- « tineront à la navigation » (art. 1).

On sait déjà (1) que la France est divisée en cinq arrondissements maritimes (Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon). Le premier se divise en trois sous-arrondissements dont les chefs-lieux sont Dunkerque, Le Havre et Cherbourg; le second en deux sous-arrondissements dont les chefs-lieux sont Saint-Servan et Brest; le troisième en deux sous-arrondissements dont les chefs-lieux sont Lorient et Nantes, le quatrième en trois sous-arrondissements dont les chefs-lieux sont Rochefort, Bordeaux et Bayonne; le cinquième en trois sous-arrondissements dont les chefs-lieux sont Toulon, Marseille et Bastia. Les sous-arrondissements se subdivisent eux-mêmes en quartiers, dont le nombre s'élève à quatre-vingt-six. Certains quartiers comprennent un ou plusieurs sous-quartiers et se subdivisent à leur tour en syndicats. Chaque arrondissement est dirigé par un préfet maritime, chaque sous-arrondissement par un officier supérieur d'administration sous les ordres du préfet, chaque quartier par un *commissaire de l'inscription maritime*, chaque sous-quartier par un délégué du commissaire de l'inscription maritime qui prend le titre d'*administrateur de l'inscription maritime*, chaque syndicat par un syndic des gens de mer (2).

L'inscription maritime a lieu, pour chaque marin, sur les registres du bureau de son quartier ou de son sous-quartier.

Elle se fait sur des matricules qui sont au nombre de six : matricules des inscrits provisoires, des inscrits définitifs, des maîtres au cabotage, des capitaines au long cours, des pilotes et aspirants pilotes, des *hors de service* (3).

Tous ceux qui veulent se livrer à la navigation doivent se

(1) V. notre tome II, n. 467 s. — (2) Le titre de *préposé à l'inscription maritime* peut être conféré aux syndics des gens de mer chargés des syndicats les plus importants (Cf. règl. 7 nov. 1866, art. 1). — (3) Règl. 7 nov. 1866, art. 64.

présenter au commissaire ou à l'administrateur de l'inscription maritime du quartier ou du sous-quartier de leur résidence (1). Sont portés sur la matricule des inscrits provisoires les mineurs qui se trouvent dans les conditions requises pour être inscrits avec la dénomination de mousses et de novices. Sont inscrits avec la dénomination de *mousses* les individus âgés de dix à seize ans. Sont inscrits avec la dénomination de *novices* les individus âgés de seize ans et plus qui ne réunissent pas les conditions d'âge et de navigation exigées pour être inscrits définitivement (2).

Les inscrits provisoires ne peuvent être inscrits définitivement que lorsqu'ils sont âgés de dix-huit ans révolus et qu'ils remplissent une des conditions requises par l'article 5 de la loi du 3 brumaire an IV (v. ci-dessous n. 604). Ils doivent déclarer qu'ils consentent à être inscrits et qu'ils veulent continuer la navigation. Toutefois ceux qui ont fait la petite pêche pendant deux saisons peuvent obtenir sur leur demande leur inscription définitive, pourvu qu'ils soient âgés de dix-huit ans révolus.

Quand un mineur veut se livrer à la navigation, l'administrateur de l'inscription maritime, avant de le porter sur la matricule des inscrits provisoires, doit exiger la présence ou le consentement de ses père, mère ou tuteur, et, à défaut, la présence ou le consentement du juge de paix. Telle est la pratique invariable, d'ailleurs conforme aux règles générales non seulement du droit civil français, mais encore du droit civil universel (c'est ainsi qu'aucun Allemand, soumis à la puissance paternelle ou tutélaire, n'est admis sur un navire de commerce, d'après la loi du 27 décembre 1872, art. 5, s'il ne justifie de l'autorisation de son père ou de son tuteur). L'administration de la marine exige que le mineur soit dûment autorisé à accepter les charges de l'inscription maritime, et lui fait donner connaissance des

(1) Munis de leur acte de naissance ou de toute autre pièce en tenant lieu. — (2) L. 3 brumaire an IV, art. 1, 3, 4. Décr. 23 mars 1852. Art. 39 règl. 7 novembre 1866. Mais v. ci-dessous n. 604.

dispositions législatives qui établissent les devoirs et les droits des marins inscrits (1).

La loi du 3 brumaire an IV (art. 5) oblige encore le marin âgé de dix-huit ans révolus, qui a rempli les conditions requises, à se présenter *accompagné de son père ou de deux de ses plus proches parents ou voisins*, au bureau de l'inscription maritime où on l'inscrit définitivement. Quand cette inscription définitive est ainsi consommée, les parents, après avoir accepté pour le mineur les charges de l'inscription, ne peuvent plus retirer leur adhésion (2). Ce serait troubler et fausser le mécanisme de cette législation spéciale que d'admettre la solution contraire. Les parents ne peuvent qu'empêcher les inscrits provisoires mineurs qui sont au service en qualité de novices de continuer la navigation au moment où ceux-ci réunissent les conditions exigées pour leur inscription définitive (3). En Allemagne (l. 27 déc. 1872, art. 6), l'autorisation paternelle ou tutélaire, une fois donnée sans restriction, est valable pour toujours : en vertu de cette autorisation, le mineur est assimilé au majeur en tant qu'il s'agit de la conclusion du contrat d'engagement, des droits et obligations en résultant et des procès y relatifs.

Le mineur français pourrait-il continuer cette navigation ou pourrait-il s'embarquer pour la première fois sur un bâtiment de commerce sans le consentement de ses père et mère s'il était âgé de vingt ans, quoiqu'encore mineur ? Oui, d'après Filleau (4). Le mineur âgé de vingt ans ne peut-il pas, aux termes de la loi du 27 juillet 1872 (art. 46),

(1) Règl. 1866, art. 39. — (2) Filleau, p. 66. — (3) Sous a réserve de cette autorisation, les inscrits provisoires font alors devant le conseil d'administration du bâtiment sur lequel ils sont embarqués la déclaration formelle de leur intention de continuer la navigation. Il est dressé de cette déclaration un acte qui est signé par l'intéressé ou par deux témoins : une expéditions de cet acte est transmise au commissaire du quartier où le novice avait été enregistré pour servir à son inscription snr la matricule des inscrits définitifs à la date de sa déclaration (décr. 5 juin 1856, art. 193). Les novices qui refusent de se faire inscrire définitivement sont immédiatement signalés à leur quartier d'inscription et congédiés aussitôt après si le bâtiment sur lequel ils sont embarqués n'est pas en cours de navigation (circul. 20 juin 1856). — (4) p. 65.

s'enrôler dans l'armée de mer sans le consentement de ses parents? « Il faut reconnaître, dit cet auteur, que le motif « d'intérêt général est le même, l'inscription maritime étant « une réserve où puise le service de la flotte au fur et à me- « sure de ses besoins. » Mais, comme l'enseigne Beaussant (1), la raison d'intérêt général n'est pas « aussi pro- « chaine ». On ne peut pas étendre par voie d'induction une pareille exception au droit commun. L'exception est *unique*, dit très-bien M. Demolombe (2).

Il est bien entendu qu'on ne saurait se réfugier derrière les principes de la puissance paternelle pour se soustraire à la loi. L'administration de la marine inscrirait d'office ceux qui ne chercheraient dans le refus d'autorisation qu'un moyen de se dérober à l'inscription maritime tout en naviguant. Il appartenait au père d'empêcher le fait même de la navigation (3).

La matricule des *maîtres au cabotage* et des *capitaines au long cours* est destinée aux marins qui, après avoir rempli les conditions déterminées par les règlements, ont obtenu leur brevet (4). Les pilotes (côtiers ou lamaneurs) et les aspirants, appelés à les seconder ou à les remplacer,

(1) n. 7. — (2) VI, n. 305. — (3) Aucune des difficultés que nous venons de signaler dans la législation française ne subsiste dans la législation italienne, grâce au texte précis de la loi du 24 mai 1877 : « Les mineurs qui ont atteint l'âge de dix-huit ans, dit l'article 72 de « cette loi, sont, quant aux contrats d'engagement, considérés « comme émancipés, et ils peuvent signer ces contrats sans inter- « vention de parents ou de tuteur. L'engagement des mineurs au- « dessous de dix-huit ans doit être fait par les parents ou tuteurs, « soit qu'ils interviennent personnellement au contrat d'engagement, « soit qu'ils donnent leur autorisation par acte passé devant notaire « ou par acte dressé sur papier libre par le syndic (maire) de la com- « mune; l'acte d'autorisation reste aux mains de l'officier de port. « L'engagement des jeunes gens confiés aux hospices peut avoir « lieu du consentement de l'administration des hospices dans la « forme établie par un règlement. » En Allemagne, le mineur doit « justifier de sa situation au point de vue militaire » et produire, « s'il est encore soumis à la puissance paternelle ou mineur, » le consentement de son père ou de son tuteur. Mais « le mineur qui « navigue avec le consentement de ses père ou tuteur a, pour con- « venir de ses gages et les poursuivre, la capacité d'un majeur » (l. 27 déc. 1872, art. 5 et 6). V. en outre ci-dessous n. 604, notes. — (4) Règl. 1866, art. 69.

sont portés sur la matricule des *pilotes* et *aspirants pilotes* (1). Enfin dans la matricule des *hors service* sont compris tous les gens de mer qui, bien que continuant l'exercice de leur profession, ne peuvent plus être requis pour le compte de l'Etat à raison de leur âge ou de leur invalidité constatée (2).

En principe, l'inscription doit être demandée par tous ceux qui appartiennent à l'une de ces six classes; mais, aux termes du règlement de 1866 (art. 44) et en conformité de la loi du 3 brumaire an IV (art. 6), « le commissaire ou « l'administrateur de l'inscription maritime doit réclamer « des marins qui réunissent les conditions d'inscription « *définitive* leur adhésion ou leur renonciation; ceux qui, « réunissant ces conditions, continuent la navigation ou la « pêche bien qu'ils n'aient pas donné leur adhésion, sont « inscrits d'office. »

Tout marin, dit la loi du 3 brumaire an IV (art. 25), quel que soit son âge, qui voudra renoncer à la navigation et à la pêche, sera rayé de l'inscription maritime par le fait seul de sa déclaration et de sa renonciation, un an après les avoir faites, et dès lors il ne jouira plus d'aucun des avantages résultant de cette inscription (3) : ces déclarations et renonciations ne seront pas admises en temps de guerre et demeureront même sans effet si la guerre a lieu dans l'année.

En définitive l'inscription maritime comprend les marins de tous grades et de toutes professions, ainsi que les mécaniciens et chauffeurs naviguant sur les bâtiments de l'Etat et sur les navires du commerce, c'est-à-dire tous ceux qui font la navigation maritime, telle qu'elle est définie par la

(1) Toutefois une matricule spéciale existe pour les pilotes qui, à leur sortie des écoles de pilotage, reçoivent le brevet de pilote de la flotte de première ou de seconde classe (décr. 14 juillet 1865, art. 2 s.; règl. 16 janvier 1867, art 35 s. Cf. Ruben de Couder, v° Inscription maritime, n. 8). — (2) Dépêche du 12 mars 1821; instr. min. 22 février 1826. Cf. règl. 7 novembre 1866, art. 70. — (3) Par exemple, s'il fait partie du contingent d'une classe non libérée, sa renonciation le place dans la situation des jeunes soldats de sa classe affectés à l'armée de mer (circul. du 27 septembre 1841).

loi du 3 brumaire an IV (art. 2 § 1) et le décret du 19 mars 1852 (1). Toutefois ne sont pas inscrits : 1° les hommes du recrutement affectés aux équipages de la flotte et les hommes qui, n'étant pas déjà inscrits, ont contracté un engagement volontaire pour servir dans l'armée de mer (2); 2° les propriétaires de yachts et bateaux de plaisance ; 3° les propriétaires de bateaux et chalands servant uniquement à l'exploitation de propriétés rurales, fabriques, usines ou biens de toute nature situés dans les îles et sur les rives des fleuves et rivières, dans leur partie maritime, et même en dehors des embouchures, lorsque les arrêtés spéciaux des préfets maritimes ont étendu l'exception à ce dernier cas; 4° les hommes employés sur ces yachts, bateaux et chalands.

600. L'inscription entraînait d'abord pour le marin (loi du 7 janvier 1791) l'obligation de servir sur les vaisseaux de l'Etat, toutes les fois qu'il en était requis, jusqu'à l'âge de cinquante-six ans : la loi du 3 brumaire an IV (art. 24) a réduit ce terme à cinquante ans. Avant le décret du 31 décembre 1872 (3), les inscrits étaient levés pour le service après l'accomplissement de leur vingt et unième année : ils sont désormais astreints au service de la flotte à l'âge de vingt ans révolus, pouvant d'ailleurs être admis à devancer l'appel dès l'âge de dix-huit ans, si leur aptitude est reconnue. La première période obligatoire de service exigée des inscrits maritimes était de six ans : depuis le 1er janvier 1873, elle est réduite à cinq ans. Pendant cette période, les inscrits maritimes peuvent recevoir des congés renouve-

(1) V. au Bulletin des lois, à sa date, le décret du 28 janvier 1857, portant que les mécaniciens, chauffeurs et autres individus employés au service des machines à vapeur des bâtiments seront compris dans l'inscription maritime. — (2) V. toutefois au Bull. off. mar. (1874. 1. 396) une très-importante instruction minist. du 26 mars 1874 concernant les marins des équipages de la flotte qui, se trouvant en activité de service comme jeunes soldats du recrutement, engagés volontaires ou rengagés ou bien faisant partie de la réserve spéciale de l'armée de mer, demandent à se faire porter sur les matricules de l'inscription maritime pour continuer leurs services en qualité d'inscrits ou pour se livrer à la navigation commerciale. — (3) Publié à l'*Officiel* du 21 janvier 1873.

lables sans solde, durant lesquels ils sont libres de se livrer à toute espèce de navigation (1). Après l'accomplissement de la même période, ils demeurent pendant deux ans encore, et dans les mêmes conditions, en position de congé renouvelable (2). Le temps passé en congé renouvelable est compté comme service à l'Etat pour ceux d'entre eux qui, au moment de la délivrance de ces congés, s'engagent à ne naviguer qu'au cabotage, au bornage ou à la petite pêche pendant la durée des congés (3). Enfin les inscrits n'ont plus, depuis le 1er janvier 1873, la faculté de se faire remplacer au service de l'Etat.

Toutefois les marins inscrits en Algérie sont appelés au service de la flotte dans des conditions spéciales. Un décret du 12 juillet 1880, après avoir énoncé que les marins portés à titre définitif sur les matricules de l'inscription maritime en Algérie sont astreints au service de la flotte à vingt ans révolus (pouvant d'ailleurs, à partir de dix-huit ans, devancer l'appel), ajoute : « La première période obligatoire de « service est d'une année pour les marins inscrits en Algé- « rie ; le marin qui, après l'année de service ci-dessus men- « tionnée, ne sait pas lire et écrire et ne satisfait pas aux « conditions d'aptitude professionnelle déterminées par le « ministre de la marine peut être maintenu au service « pendant une seconde année, (art. 2). Après l'accomplisse- « ment de la première période obligatoire, ils demeurent « pendant cinq ou six ans, suivant le cas, à la disposition « du ministre de la marine. Après cette période, ils ne « peuvent plus être rappelés au service que par un décret » (art. 3). « Les marins inscrits en Algérie peuvent, à l'expi- « ration de la période de service spécifiée à l'art. 2, contrac- « ter des réadmissions de trois ans avec prime, s'ils sont « reconnus aptes à faire un bon service » (art. 3).

La chambre de commerce de Bordeaux ayant émis le vœu que l'âge au-delà duquel les inscrits ne peuvent plus être appelés au service de la flotte fût abaissé de cinquante

(1) Art. 2 du décret. — (2) Art. 3. — (3) Art. 4. Il en est de même de la navigation effectuée sur des paquebots à service régulier (Circ. mar. 23 juillet 1879).

à quarante ans, la grande commission chargée par un décret du 15 octobre 1873 d'examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande se prononça contre cette proposition. Il fut d'abord établi que, si le gouvernement avait, une seule fois, par exception, à la fin de la guerre de Crimée, appelé des hommes de plus de quarante ans, il n'était pas à présumer que, eu égard au nouveau matériel de la flotte, un pareil fait pût se produire une seconde fois, si ce n'est pour la défense des côtes. Mais la commission s'efforça surtout de démontrer dans son rapport au ministre du commerce, ainsi que l'avaient déjà fait plusieurs publicistes, que, si l'on était libéré dix ans plus tôt de tout service militaire dans l'armée de terre, l'inscrit n'avait rien à envier au jeune homme atteint par la loi du recrutement. Les inscrits sont, sans doute, appelés au service, en moyenne, pour trois ans, tandis qu'un tiers seulement du contingent sert pendant cinq ans, le reste pendant un an au plus. Mais tous les hommes du contingent sont arrachés à la pratique de leur métier, à leurs habitudes, tandis que l'inscrit envoyé au service y continue sa profession, s'y perfectionne, y acquiert des titres à une pension ultérieure et reçoit une solde assez élevée pour subvenir aux besoins de sa famille.

Nous croyons, avec la commission de 1873, que l'inscrit est intéressé à conserver sa position exceptionnelle (1) et que, d'autre part, l'organisation de l'an IV n'entrave pas le développement du commerce maritime (2). Toutefois on a jugé bon de sanctionner par une disposition règlementaire la pratique établie depuis 1856. Aux termes de l'article 1 du décret du 24 juin1880 concernant la mobilisation des inscrits

(1) V. en outre le chapitre II du livre II du règlement général de novembre 1866, intitulé : *Dispositions spéciales en faveur des inscrits maritimes et de leurs familles.* — (2) « L'inscription maritime, « en admettant même qu'elle inspire aux populations de la répu- « gnance pour le métier de la mer, n'empêcherait pas nos armateurs « de trouver autant de marins qu'ils en voudraient. Elle les force- « rait uniquement à recourir à l'appât d'un salaire peut-être un peu « plus élevé qu'il ne le serait si le métier était entièrement libre. » (Rapport au ministre du commerce par la commission chargée en octobre 1873 d'examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande.)

maritimes, « lorsqu'il y a lieu de recourir en vertu d'un décret « aux appels des inscrits maritimes, ces appels sont effectués « sans tenir compte du temps de service déjà accompli et « suivant les catégories d'âge indiquées ci-après : 1° marins « âgés de moins de trente ans ; 2° marins âgés de trente à « trente-cinq ans ; 3° marins âgés de trente-cinq à qua- « rante ans ». En droit, l'article 24 de la loi du 3 brumaire an IV subsiste toujours ; en fait, le gouvernement se conforme au vœu émis par la chambre de commerce de Bordeaux.

601. Ainsi donc aucun marin, s'il n'est inscrit, ne peut être embarqué à bord d'un de nos bâtiments de commerce.

Les capitaines des navires en armement, conjointement avec leurs armateurs lorsque ces derniers sont sur les lieux, doivent, par conséquent, présenter au bureau du quartier les hommes qu'ils ont engagés et faire connaître les conventions arrêtées entre eux (1). Les commissaires des quartiers et les administrateurs des sous-quartiers sont, en effet, expressément chargés de passer la revue des équipages des bâtiments de commerce et des bateaux de pêche, en même temps que de veiller à l'observation des prescriptions concernant la composition des équipages et le commandement des bâtiments (2). Ils devraient notamment refuser d'expédier les rôles d'armement et les permis de navigation si l'on prétendait embarquer des marins non inscrits.

Les inscrits sont-ils du moins libres de s'engager en temps de paix à bord des navires étrangers ? D'après le décret du 24 mars 1852 (art. 67), ils ne pouvaient contracter cet engagement (à moins que leur embarquement ne résultât d'un cas de force majeure) sans l'autorisation régulière d'une autorité française. Cette disposition, renouvelée des anciens actes constitutifs des *classes* (ord. du 15 avril 1689, art. 29 et du 31 octobre 1784, tit. XVIII, art. 21), était motivée par l'état de disponibilité permanente des inscrits, obligés de servir sur la flotte toutes les fois qu'ils en sont

(1) V. art. 217 du règlement général de 1866 et notre tome II, n. 386. — (2) Ord. du 31 oct. 1784, tit. XIV, art. 7; règlement du 7 novembre 1866, art. 8 et les articles de loi cités en note.

requis (art. 10 l. 3 brumaire an IV). Le décret du 22 octobre 1863 sur la formation du personnel des équipages de la flotte adoucit les conditions de cette disponibilité pour effacer une véritable inégalité entre les inscrits et les hommes soumis au recrutement : les marins pourvus du certificat de congédiement devinrent libres de s'embarquer sur les navires étrangers, à la seule condition d'*avertir* le commissaire de l'inscription maritime de leur quartier. Mais la nouvelle organisation militaire, qui lie tous les citoyens au service de l'armée de terre jusqu'à l'âge de quarante ans, provoqua l'adoption de dispositions analogues à celles qui concernent les inscrits maritimes. On créa un registre-matricule, qui permit de suivre les mouvements des hommes non entièrement libérés du service; ceux-ci, qu'ils appartiennent à l'armée active ou à l'armée territoriale, ne peuvent changer de domicile sans faire une déclaration à la mairie de la commune qu'ils quittent et à celle du lieu où ils vont s'établir ou à l'agent consulaire de France s'ils veulent résider en pays étranger : s'ils omettent ces formalités, ils sont passibles de condamnations à l'amende et à la prison (art. 33, 34, 35, 59 l. 27 juillet 1872; art. 32 l. 24 juillet 1873).

Les obligations imposées par le service de l'armée de terre étant ainsi modifiées, le ministre de la marine ne crut pas pouvoir maintenir les facilités accordées aux inscrits en octobre 1863. « Il n'est guère dans le caractère du marin, lit-
« on dans la circulaire du 11 juin 1878, de prendre soin d'a-
« vertir le commissaire de son quartier chaque fois qu'il
« trouve occasion de s'embarquer sur un navire étranger,
« et il est permis de douter que de pareils avis aient été
« souvent reçus par les administrateurs de la marine. La
« nécessité de demander une autorisation en règle sous peine
« d'encourir une pénalité sérieuse sera plus efficace
« pour assurer la surveillance de l'autorité maritime sur
« les mouvements des inscrits, qui lui échappent mainte-
« nant avec trop de facilité. » Les préfets maritimes, commissaires généraux, chefs de service de la marine, etc., étaient en conséquence informés qu'il fallait revenir à l'ap-

plication pure et simple du décret disciplinaire et pénal (art. 67).

La circulaire fait toutefois observer que, si le texte du décret ne distingue pas entre les diverses catégories d'inscrits, il serait contraire à son esprit d'appliquer l'article 67 aux marins portés sur la matricule des hors de service en raison de leur âge ou de leurs infirmités. « Il est inutile, dit « le ministre, de se préoccuper des déplacements de ces ma- « rins, puisqu'ils sont exempts désormais de toute espèce « de levée, et je ne vois pas d'inconvénient à les laisser « complètement libres de résider ou de naviguer à l'étran- « ger sans autorisation ni avis préalables ».

La partie française de l'équipage étant ainsi formée, conformément aux lois et règlements sur l'inscription maritime, il reste à en déterminer la composition.

602. Nous avons examiné cette question sous une de ses faces en retraçant les droits et les devoirs du capitaine avant le départ.

L'armateur et le capitaine doivent se conformer pour la composition de l'équipage à l'ordonnance du 17 janvier 1846 (art. 38), au décret du 23 mars 1852 (art. 2), aux décrets du 15 mars 1862 et du 2 mai 1863, à l'ordonnance du 4 août 1819 (art. 1 et 2), aux décrets du 17 décembre 1864, du 22 février 1876 et du 10 juin 1879. Nous renvoyons nos lecteurs, pour de plus amples détails, à notre tome II, n. 386.

603. La loi n'a pas mis sur le même plan tous les membres de cet équipage. Tous reçoivent les ordres du capitaine; mais quelques-uns donnent, le cas échéant, des ordres aux matelots. Ce sont les officiers du navire, que l'on divise ordinairement en officiers majors et officiers mariniers (1).

Le plus important des officiers majors est le second. Nous avons déjà parlé du second en retraçant les droits et les devoirs du capitaine pendant le voyage et nous renvoyons nos lecteurs à notre tome II, n. 476.

Le lieutenant ou les lieutenants en premier et en second, dit Beaussant (2), sont des marins ayant des connaissances

(1) V. Beaussant, I, p. 289 s. — (2) I, p. 293.

et de la pratique, qui sont au second capitaine ce que celui-ci est au premier. D'après le règlement du 1er janvier 1786 (art. 44), reproduit par le règlement de novembre 1866 (art. 213 § 2), les lieutenants doivent être âgés de dix-huit ans au moins et avoir douze mois de navigation. A la pêche de la baleine, on regarde encore les chefs de pirogue, qui viennent après les lieutenants, comme des officiers majors (1).

Le chirurgien (2), écrivait Beaussant en 1840, fait aussi partie des officiers majors. Il ne leur est assimilé, d'après le décret du 23 mars 1852 (art. 57), que pour l'application des peines.

Il en est de même du subrécargue (même article du même décret).

Le mécanicien en chef et les mécaniciens chargés en sous-ordre de la direction de la machine sont, à bord des bâtiments à vapeur du commerce, complètement assimilés aux officiers majors par le décret du 21 septembre 1864.

(1) Beaussant, ib., note 1. — (2) Pour être embarqué en qualité de chirurgien sur un navire de commerce, il faut ou avoir été reçu officier de santé conformément à la loi du 19 ventôse an XI ou avoir été employé en qualité d'officier de santé de deuxième classe de la marine ou de l'armée de terre. En outre et dans tous les cas les candidats doivent produire des certificats de bonne conduite des professeurs, chefs de service ou capitaines des bâtiments sous les ordres desquels ils ont été employés ou, à défaut de ceux-ci, un certificat du maire de leur domicile. Une commission composée, dans chaque port, en conformité des articles 5 et 8 de l'ordonnance du 4 août 1819, après avoir, non pas interrogé le candidat et examiné sa capacité, mais simplement vérifié ses titres, lui délivre une attestation au vu de laquelle le commissaire de l'inscription maritime donne à cet officier de santé un permis d'embarquement. L'embarquement d'un chirurgien non porté sur le rôle d'équipage serait puni conformément à l'article 4 du décret du 24 mars 1852 et non, comme l'enseigne M. Ruben de Couder (v° Gens d'équipage, n. 32), de la peine édictée par l'Ordonnance. L'amende de cinquante livres, édictée par l'article 6 du titre VI du livre II, serait exclusivement applicable aux maîtres qui auraient reçu un « chirurgien pour servir dans leur vaisseau « sans avoir copie en bonne forme des attestations de sa capacité et « de l'état de son coffre » (v. toutefois le commentaire de Valin sur cet article). M. Ruben de Couder fait observer, après Beaussant, que l'obligation d'embarquer un chirurgien n'est pas sanctionnée par une loi pénale : la contravention peut donc être prévenue par le refus de délivrer le rôle d'équipage, mais non réprimée.

L'aumônier, dit Beaussant (1), avait nécessairement grade d'officier. Mais c'est que, sous l'empire de l'Ordonnance (l. II, tit. II, art. 1), le ministère de l'aumônier était obligatoire pour les navires destinés au long cours et l'était encore, d'après le règlement du 5 juin 1717, pour les bâtiments dont l'équipage atteignait le chiffre de quarante hommes. L'écrivain (2), étant un autre personnage officiel dont on avait soigneusement défini les attributions (tit. III du livre II), pouvait être également assimilé aux officiers. Mais si, par aventure, quelque armateur place aujourd'hui sur son navire un écrivain ou un aumônier, l'assimilation est-elle encore possible? J'en doute fort (3). Ainsi, la loi moderne (4) énonçant catégoriquement qui l'on doit comprendre sous la dénomination d'officiers (officiers majors); peut-on appliquer arbitrairement à tel ou tel les peines édictées contre les officiers par l'article 52 du décret du 24 mars 1852? Cela ne serait pas conforme aux principes généraux du droit criminel.

Beaussant compare assez ingénieusement la situation des officiers mariniers sur les navires de commerce à celle des sous-officiers dans les régiments. Le législateur a lui-même soigneusement distingué les officiers mariniers soit des officiers majors, soit des matelots (5). En général, quand il dit seulement « officiers », il ne parle que des officiers majors; c'est ce que fait ressortir jusqu'à l'évidence la comparaison des articles 52 et 55 du décret du 24 mars 1852.

Le maître d'équipage (ou contre-maître ou nocher) est le premier des officiers mariniers. L'ordonnance de 1681 lui consacrait un titre spécial (tit. V du livre II). Aujourd'hui comme alors, il « aura soin de faire agréer le vaisseau et « avant que de faire voile, il verra s'il est suffisamment « garni de cordages, poulies, voiles et de tous les apparaux « nécessaires pour le voyage » (art. 1). « Lors du départ, « il verra lever l'ancre; et pendant le voyage, il visitera

(1) I, p. 290. — (2) V. notre tome II, n° 454. — (3) V. pourtant en sens contraire Beaussant, I, p. 290 s., Dalloz, v° Org. marit., n. 611. — (4) Décr. 24 mars 1852 (art. 57), décr. 21 sept. 1864. — (5) V. entre autres textes l'article 55 du décret du 24 mars 1852.

« chaque jour toutes les manœuvres hautes et basses ; et « s'il y remarque quelque défaut, il en donnera avis au « maître » (art. 2). « Il exécutera et fera exécuter dans « le vaisseau, tant de jour que de nuit, les ordres du maître » (art. 3). « En arrivant au port, il fera préparer les câbles « et ancres, et amarrer le vaisseau, fréler les voiles et dres- « ser les vergues » (art. 4). Enfin, mais seulement s'il n'y a pas d'officiers intermédiaires établis sur le navire entre le capitaine et lui (1), « en cas de maladie ou absence du maître, « il commande en sa place. »

Aux termes d'un jugement du tribunal de commerce du Havre (22 mars 1862) (2), il n'est pas de règle absolue que les maîtres d'équipage, quoiqu'étant les premiers des officiers mariniers, soient nourris à la chambre : s'il n'existe pas une convention formelle à cet égard, ils ne peuvent se plaindre de n'avoir reçu que la nourriture des matelots (3).

Les autres officiers mariniers (4) sont : le maître charpentier, le maître calfat, le maître voilier, le maître timonnier, le maître canonnier, là où il en est besoin. A la pêche de la baleine, il y a des maîtres harponneurs ; à celle de la morue un ou deux maîtres de pêche, un saleur. Ces maîtres ou chefs d'emploi forment ce qu'on appelle la « mestrance ». Le maître cuisinier peut en faire partie, s'il a des aides ou coqs surnuméraires et s'il est classé. Mais, en général, le cuisinier n'est pas marin : pris dans la cuisine d'un restaurateur pour le voyage, il n'appartient point à l'inscription et n'a aucun titre dans le navire.

Les quartiers-maîtres sont des matelots gradés, mais non des officiers mariniers (5).

604. « Le matelot, dit Valin (6), est un homme de mer « qui a acquis une expérience suffisante au fait de la ma-

(1) Valin, I, p. 496. — (2) Rec. du Havre 1862. 1. 96. — (3) Cf. Ruben de Couder, v° Gens d'équipage, n. 36. — (4) Beaussant, I, p. 304. — (5) On lit en effet dans l'art. 55 du décr. du 24 mars 1852 : « Les « peines correctionnelles applicables aux délits sont : ... 3° l'embar- « quement sur un bâtiment de l'Etat, à moitié solde de leur grade « pour les officiers mariniers ou à deux tiers de solde pour les quar- « tiers-maîtres et les matelots. » — (6) Commentaire du titre VII du livre II, p. 509.

« nœuvre d'un vaisseau ». Il complète ainsi cette définition un peu vague : « Pour être reconnu matelot, il faut avoir « été mousse ou novice ».

L'officier marinier joue à bord, disions-nous, le rôle d'un sous-officier : le matelot est le soldat du bord (1).

Le mousse, dit Beaussant (2), est le garçon du bord. Cleirac (3), après avoir passé en revue tous les membres de l'équipage, termine ainsi sa description : « ... Et finale- « ment les Pages qui sont jeunes garçons moindres de dix- « huict ans, lesquels servent pour faire les proclamats et à « porter les commandemens du Maistre et des autres Offi- « ciers ». C'étaient encore les mousses, décorés d'un nom trop pompeux. « Sera, dit le décret du 23 mars 1852 (art. 1 « § 1), porté comme mousse sur les registres de l'inscrip- « tion maritime et sur les rôles d'équipage des bâtiments de « l'Etat et du commerce tout individu âgé de dix à seize « ans révolus ».

« Tout mousse à l'âge de seize ans accomplis sera novice « de droit, dit la loi du 31 décembre 1790 (art. 3); s'il a « vingt-quatre mois de navigation et est jugé bon matelot, « on pourra lui en donner le titre et la paye ».

Le décret du 23 mars 1852 définit les novices après les mousses : « Sera, dit-il, porté comme novice sur les re- « gistres de l'inscription maritime et sur les rôles d'équipage « des bâtiments de l'Etat ou du commerce tout individu âgé « de seize ans et plus qui ne réunira point les conditions « d'âge et de navigation exigées par l'article 5 de la loi du « 3 brumaire an IV pour être définitivement inscrit « comme matelot ». Cet article 5 s'exprime lui-même ainsi : « Sera compris dans l'inscription maritime tout citoyen âgé « de dix-huit ans révolus qui, ayant rempli une des condi- « tions suivantes, voudra continuer la navigation ou la « pêche : 1° d'avoir fait deux voyages de long cours; 2° d'a- « voir fait la navigation pendant dix-huit mois; 3° d'avoir « fait la petite pêche pendant deux ans; 4° d'avoir servi « pendant deux ans en qualité d'apprenti marin ».

(1) Cf. Beaussant, I, p. 307. — (2) Ib. — (3) Sur l'article premier des jugements d'Oléron.

Tout individu âgé de dix à seize ans n'est pas nécessairement un mousse ; tout individu âgé de seize à dix-huit ans n'est pas nécessairement un novice. Ces dénominations, telles qu'elles sont établies par le décret, ne sont que des qualifications d'ordre suggérées par l'expérience, car presque personne n'est capable d'être novice avant seize, matelot avant dix-huit ans. Mais le législateur n'a pas entendu tracer des démarcations infranchissables. « Sans avoir égard « à l'âge, disait Valin (1), dès que quelqu'un a été agréé « pour matelot par le maître, il doit être reconnu tel ». De même aujourd'hui, quant aux dénominations donnant droit à un salaire plus ou moins élevé à bord d'un navire, il n'y a pas d'âge obligatoire. Un mousse, c'est-à-dire un marin de moins de seize ans peut être embarqué comme novice ou même comme matelot si l'on croit devoir le rétribuer à l'un de ces deux titres : à plus forte raison un novice d'une capacité précoce, c'est-à-dire un marin de moins dix-huit ans peut être embarqué comme matelot (2). C'est assurément ce qu'a voulu la loi du 31 décembre 1790.

Il est même permis à un capitaine, maître ou patron d'embarquer un mousse âgé de moins de dix ans ; mais l'enfant ainsi embarqué n'est pas admis à compter dans la proportion déterminée par l'article 2 du décret du 23 mars 1852 (dépêche ministérielle du 25 septembre 1852) (3).

Les *pilotins*, nommés dans les ordonnances du 27 février

(1) I, p. 678. — (2) *Sic* Filleau, p. 19. « Toutefois, ajoute cet auteur, si la limite d'âge fixée pour les mousses et pour les novices « n'est pas obligatoire à l'égard des marins qui trouvent à s'engager « dans une position supérieure, il faut reconnaître qu'ils ne peuvent « revendiquer que le titre qui leur est donné par la loi. Ainsi lorsque « l'équipage est engagé *à la part*, tous les matelots qui le composent doivent être consultés sur l'admission, comme unité de « novice ou de matelot, d'un jeune homme qui ne serait pas âgé de « seize ans révolus ou qui n'aurait pas rempli les conditions d'âge « et de navigation exigées pour être compris dans l'inscription maritime. Mais, en l'absence de contestation, toute autre cause « d'éviction ne nous paraîtrait pas conforme à l'esprit de la loi. » — (3) En Allemagne, aux termes de l'article 5 de la loi du 27 décembre 1872, « nul ne peut prendre de service comme matelot avant « d'avoir fait constater devant l'autorité maritime ses noms, âge et « nationalité... Pour un Allemand, on exige l'âge de quatorze ans « accomplis... »

1719 et du 6 février 1725, sont des novices privilégiés qui, ayant reçu quelque éducation, étudié les règles de la navigation chez le professeur d'hydrographie ou ailleurs, aspirent au rang de capitaine et s'embarquent, en attendant, pour acquérir de l'expérience. Ces jeunes gens, dit Beaussant (1), qui fraient aisément avec les officiers et mangent souvent avec eux, les aident dans la conduite du navire, la tenue de la barre ou du gouvernail, le tracé de la route sur la carte, la timonnerie. Ils étaient autrefois les aides du pilote hauturier : de là le nom de *pilotins*.

Enfin, dit encore le même auteur (2), le *volontaire* est un amateur qui s'engage sans loyers, n'a droit qu'à la conduite, fait fonction de matelot et trouve dans son engagement désintéressé les mêmes devoirs d'obéissance, les mêmes dangers de pénalité qu'un matelot payé. Il y a souvent des volontaires sur les navires destinés aux courses lointaines et même aux expéditions de pêche de la morue.

Quoique le nom de matelot désigne à proprement parler le « soldat du bord », l'ordonnance de 1681 et le code de 1807 prennent habituellement cette dénomination dans un sens plus général et l'appliquent à tous les gens de l'équipage.

APPENDICE.

605. J'ai dû, dans mon tome I (n. 132), en traitant du privilège que la loi donne aux gens de l'équipage pour leurs loyers et pour commenter l'article 191 § 6, donner des indications très-sommaires sur l'établissement des invalides de la marine. Il me faut aujourd'hui reprendre et développer ces notions.

Louis XIV, « rémunérateur trop magnifique pour oublier « ceux de ses sujets qui seroient estropiés à son service » (3), avait ordonné par son règlement du 23 septembre 1673 que les marins de l'Etat estropiés sur ses vaisseaux seraient reçus et entretenus leur vie durant dans deux grands hôpi-

(1) I, p. 315. — (2) Ib. — (3) Valin, I, p. 722.

taux qu'il se proposait d'établir, l'un à Rochefort, l'autre à Toulon. Il devait être opéré, pour la construction de ces établissements, diverses retenues sur les appointements et solde des officiers et des équipages employés par le roi (1). Toutefois l'*établissement royal des invalides de la marine* n'a été fondé que par l'édit de mai 1709. La marine marchande était, cette fois, traitée comme la marine militaire elle-même, car « les officiers, matelots et soldats invalides ou « estropiés au service des vaisseaux marchands, équipés en « guerre ou en marchandises, servent également l'Etat » (2). Louis XIV obéré renonçait à ses projets de construction, mais assurait aux invalides de toute la marine des pensions ou une demi-solde (3) afin qu'ils pussent « jouir du « fruit de leurs travaux et passer le reste de leurs jours en « tranquillité » : ces pensions devaient être servies avec des fonds provenant des retenues de quatre deniers pour livre sur les appointements des marins de l'Etat et du commerce (4), de quatre deniers pour livre sur le montant des prises. La dotation de l'établissement royal fut bientôt augmentée par les édits de décembre 1712, du 23 juillet 1713 et par la déclaration du 30 décembre 1720 (5).

Le 18 juillet 1719, Louis XV confia la régie de cet établissement à un trésorier général et à un contrôleur général des invalides de la marine. Leurs attributions furent déterminées avec un soin minutieux par le grand édit de juillet 1720, qui organise définitivement et complètement la caisse des invalides (6). Elle fut réorganisée par une loi du 13 mai 1791.

Les marins recevaient en outre de la marine royale, lors-

(1) Ces dispositions furent renouvelées et confirmées par le règlement du 6 octobre 1674 (tit. IV, art. 3 et 4) et par l'ordonnance du 15 avril 1689 (l. VIII, tit. IV). Cf. arrêt du Conseil du 31 mars 1703 concernant les matelots estropiés sur les vaisseaux armés en course. — (2) Valin, I, p. 723. — (3) La demi-solde était réglée à la moitié de la plus haute solde qu'ils auraient reçue dans le dernier service qu'ils auraient rendu. — (4) A l'égard de ceux engagés à la part, il devait être retenu aux capitaines 20 sols par mois, aux officiers mariniers 10 sols, aux matelots 5 sols par mois. — (5) V. pour de plus amples développements historiques Valin, t. I, p. 724 s. — (6) Valin le rapporte en entier (I, p. 727).

qu'ils étaient appelés, des paiements pour avances, conduites, décomptes de campagne, parts de prises ; leurs familles recevaient le montant des délégations qu'ils faisaient et, comme le marin est presque toujours éloigné de son domicile et en voyage, il y eut un mouvement de ces fonds qui fit naître un service par lettres de change entre les localités maritimes : on appelait cela la *caisse des gens de mer* (1). D'après l'ordonnance du 31 octoble 1784, qui contient un titre sur les *trésoriers des gens de mer*, les deux caisses, quoique réunies dans les mêmes mains, étaient distinctes.

Le 18 thermidor an III, le comité de salut public, en ordonnant que le produit des prises liquidées et à liquider serait versé dans la caisse du trésorier des invalides du port où la vente aurait été faite, institua la *caisse des prises*.

L'établissement des invalides, ainsi que je l'ai dit plus haut (I, n. 132), est aujourd'hui formé de trois services distincts : caisse des prises, caisse des gens de mer, caisse des invalides (2).

606. La caisse des prises est destinée à recevoir en dépôt le produit brut des prises faites en mer jusqu'à la clôture des liquidations administratives qui en déterminent l'application. Lorsque la liquidation des produits qui lui ont été déposés provisoirement a été arrêtée par l'autorité compétente, elle paie les frais de vente et autres dépenses allouées et elle verse à la caisse des gens de mer la somme revenant aux capteurs, à la caisse des invalides le montant des droits attribués à celle-ci dans la liquidation (3).

607. La caisse des gens de mer reçoit : 1° les appointements, suppléments, traitements et salaires dus aux officiers, officiers mariniers, marins et militaires provenant des bâtiments de l'Etat et des navires du commerce, *absents lors des paiements* ; 2° les mois de famille (on entend par mois de famille la portion de solde que les marins au service délèguent à leurs familles) ; 3° la totalité des parts de prises acquises à bord des bâtiments de l'Etat ; 4° les gratifications dues aux marins et militaires absents ; 5° les sommes égale-

(1) Beaussant, I, p. 108. — (2) Décr. 31 mai 1862, art. 782. — (3) Art. 783 et 784.

ment acquises par les absents pour solde à terre et journées d'ouvriers, réduction de rations et indemnité pour pertes d'effets ; 6° les produits de successions ; 7° les produits de bris et naufrages.

Produits de successions. Quand un marin est mort en mer, la caisse des gens de mer recherche ses héritiers pour leur remettre le produit de la succession. En attendant que cette remise soit opérée, il est immédiatement fait recette au service *gens de mer* du numéraire et des billets de la Banque de France : le recouvrement des traites et autres effets en portefeuille étant soumis à des éventualités, le montant en est porté au compte accessoire *Recettes à régulariser ;* la recette au service *gens de mer* n'a lieu qu'après la réalisation des valeurs (1). Le montant des salaires du marin décédé est établi au rôle de désarmement pour être versé à la caisse des gens de mer, à la conservation des droits de ses héritiers ou ayant cause. Les effets mobiliers qui n'ont point été réclamés sont vendus au plus offrant et dernier enchérisseur après un an de dépôt ou plus tôt s'il est jugé nécessaire, d'après les ordres de l'administrateur en chef de la marine (2), par les soins et en présence du commissaire de l'inscription maritime (3) : les produits de la vente sont remis au service *gens de mer* qui les conserve pendant deux ans à partir de leur encaissement.

L'article 27 du règlement du 17 juillet 1816 porte que

(1) Instr. décembre 1859, art. 15 et 17. Quant aux bijoux, la comptabilité ne pouvant recevoir que des valeurs monétaires de France, ils sont déposés pendant un an dans la caisse de sûreté après qu'il en a été dressé un inventaire descriptif en deux expéditions, dont l'une est remise avec les objets au trésorier des invalides, qui en donne récépissé sur la seconde restée aux mains du commissaire. (De même pour les valeurs non susceptibles d'être négociées, comme les livrets de caisses d'épargne, les reconnaissances du mont de piété, etc.). — (2) V. ord. 23 août 1739, art. 4; règlement du 17 juillet 1816, art. 23. Cette disposition comprend les bijoux qui sont également vendus aux enchères publiques après un an de dépôt, à moins qu'il n'y ait correspondance engagée avec les parents pour la remise en nature des objets (v. instr. décembre 1859, art. 16). — (3) Sans que les commissaires-priseurs ou autres agents étrangers à la marine aient le droit d'imposer leur intervention (même art. 16, *note*).

« les capitaines, maîtres et patrons des navires du com-
« merce sont personnellement responsables du versement
« (à la caisse des gens de mer) de la solde due aux absents
« et des produits des successions et inventaires ». L'article 66 du même règlement énonce que « les armateurs, capi-
« taines et patrons des navires marchands sont solidaire-
« ment responsables des droits de la caisse des invalides ». A-t-on voulu soustraire les armateurs à la responsabilité solidaire dans le cas prévu par l'article 27 ? C'est inadmissible. Outre qu'il y a quelquefois, dans la langue législative, synonymie entre la *caisse* et *l'établissement* des invalides (v. le décr. du 31 mai 1862, rubr. du § 6 du ch. XXVIII), on ne ferait que suspendre pendant un certain laps de temps la responsabilité des armateurs et le recours solidaire de l'administration, ce qui serait incompréhensible. Il n'y a au profit de l'administration de la marine qu'un seul mode de recours comme une seule nature d'action (conf. décr. 31 mars 1862, art. 793).

Produits de bris et naufrages. Le règlement du 17 juillet 1816 (art. 26) s'exprime en ces termes : « Les objets pro-
« venant des naufrages, bris, échouements, etc. apparte-
« nant au roi, sont déposés dans un magasin à deux clefs,
« dont l'une est remise à l'administrateur de la marine et
« l'autre au chef du service des douanes de la résidence,
« après que la nature, le nombre et la quotité desdits objets
« ont été constatés par le procès-verbal de sauvetage. La
« durée du dépôt en magasin est d'un an et un jour, après
« lequel délai et à défaut de réclamation de la part des pro-
« priétaires, les objets sauvés sont vendus. Après l'an et
« jour de non réclamation, les bois de construction et autres
« objets propres au service peuvent être acquis par l'admi-
« nistration de la marine, qui les prend sur estimation, en
« en payant immédiatement la valeur ; sinon ils sont vendus
« comme les autres objets. Lorsque, pour éviter des pertes
« ou détériorations, les objets sont vendus en tout ou en
« partie immédiatement après le sauvetage, le produit net
« de la vente entre sur le champ dans la caisse des gens de
« mer. »

La caisse des gens de mer, qui est surtout une caisse de dépôt, verse à la caisse des invalides, le 15 février de chaque année, les sommes qui, à l'époque du 31 décembre précédent, sont restées deux ans sans être réclamées (1).

Mais, quoiqu'elle soit avant tout une caissse de dépôt, elle fait aux marins les avances dont ils ont besoin à l'occasion des conduites et rapatriements, et elle en poursuit le recouvrement contre les armateurs chargés de ces dettes.

Les salaires dus à l'équipage au désarmement ne devant être payés directement aux intéressés que s'ils sont inscrits dans le quartier où le navire est désarmé, les loyers des marins inscrits dans un autre quartier sont versés à la caisse des gens de mer, qui les fait remettre dans les quartiers respectifs. De même les loyers dus au marin débarqué en cours de voyage ailleurs que dans son quartier et qui sont exigibles pour le service accompli par le fait seul du débarquement doivent être versés à la caisse des gens de mer, qui lui fait compter chez lui (2).

En outre, d'après le règlement du 17 juillet 1816 (art. 33), l'administration de la marine peut allouer des secours aux familles des marins absents sur le montant des sommes dé-

(1) Décr. 31 mai 1862, art. 785. « Les produits des bris et naufrages « ne restent cependant qu'un an et un jour dans la caisse des gens de mer », écrivait Beaussant en 1840. Mais l'ordonnance du 31 mai 1838 (art. 573) s'était contentée de prescrire le versement à la caisse des invalides des « sommes non réclamées pendant les délais fixés par les règlements. » Or, d'après le règlement du 17 juillet 1816 (art. 35), le produit des objets provenant de bris, naufrages et épaves restait déposé dans la caisse des gens de mer un an et un jour à partir du versement. On pourrait croire que le décret du 31 mai 1862 entendit établir un seul mode de comptabilité. Toutefois les recettes de la caisse n'ont pas cessé d'être classées en deux chapitres entièrement distincts (instr. min. 22 juin 1867) : le premier, intitulé *Solde et produits divers*, reçoit les sommes acquises à quelque titre que ce soit au service de l'Etat, les retenues pour délégations, les parts de prises, les salaires gagnés sur les navires du commerce, les successions et tous les produits qui, par leur nature, appartiennent à la catégorie des dépôts payables pendant deux ans par le service *gens de mer;* le second, intitulé *Bris et naufrages*, comprend les sommes dont ce titre indique suffisamment l'origine (Bull. off. mar., 1.er sem. 1867, p. 558). — (2) Déclaration du 10 décembre 1728 et arrêt du Conseil du roi du 19 janvier 1734. Dans la pratique, cette règle n'est pas invariablement observée.

posées en leur nom à la caisse des gens de mer; elle fixe l'importance de ces secours en les proportionnant aux besoins des réclamants et à la quotité des sommes déposées.

La caisse des gens de mer est encore un intermédiaire entre les marins et leurs familles. Ainsi, aux termes du décret du 8 mai 1867 modifiant la comptabilité de cette caisse, « les sommes que les marins, les militaires des corps de « troupes de la marine et assimilés au-dessous du grade « d'officier voudront faire passer à leurs femmes, ascen- « dants, descendants, frères ou sœurs sur les décomptes qui « leur sont dus seront envoyées sans frais au moyen de « traites payables à vue et en compte courant » (1). La faculté d'obtenir des traites est accordée aux marins de l'Etat et du commerce pour la transmission non-seulement des décomptes, mais encore de toutes sommes provenant d'économies ou de réalisations d'une autre source. Les traites ne peuvent être libellées qu'au nom de leur femme, de leurs descendants, de leurs ascendants, de leurs frères ou sœurs. Elles sont limitées par l'instruction ministérielle du 22 juin 1867 au chiffre de 1,000 francs. « Elles seront tirées, dit « cette instruction, sur le trésorier général et payables à « vue pour son compte par l'un des trésoriers des invalides « de la marine... Chaque fois qu'un marin... apte à faire « un versement manifestera l'intention d'obtenir une traite, « le commissaire de l'inscription maritime lui délivrera une « autorisation de versement indiquant la somme à envoyer. « Muni de cette autorisation, l'intéressé ira faire chez le « trésorier des invalides le versement déterminé et il en « recevra une formule de traite remplie qu'il rapportera au « commissaire de l'inscription maritime. Celui-ci visera la « traite et l'avis, remettra la première à la partie, et en- « verra le jour même l'avis au commissaire du quartier « dans lequel doit avoir lieu le paiement. Si une traite est « demandée dans une localité où il n'existe pas de trésorier, « l'officier du commissariat chargé du service de l'inscrip- « tion maritime autorisera le versement de la somme chez

(1) Art. 1.

« le préposé, qui en fera recette pour le compte de son tré-
« sorier et l'en avisera sans délai » (1).

608. « La *caisse des invalides*, dit l'article 786 du dé-
« cret du 31 mai 1862, centralise les produits résultant de
« versements (opérés par la *caisse des gens de mer* et par la
« *caisse des prises*) avec les autres revenus dont se com-
« pose la dotation de l'établissement, aux termes de l'ar-
« ticle 5 de l'ordonnance du 22 mai 1816, et qu'elle perçoit
« directement pour former un fonds de pensions en faveur
« des hommes de mer et de tous autres attachés au dépar-
« tement de la marine et des colonies ».

Ses ressources se composent de revenus fixes et de revenus éventuels.

Les revenus fixes proviennent « des arrérages des rentes
« appartenant à ladite caisse sur le grand-livre de la dette
« publique et du revenu des autres placements provenant de
« ses économies » (2).

Les revenus casuels sont :

1° une retenue (3) sur les dépenses du personnel et du

(1) V. pour de plus amples développements le tome précité du Bull. off., p. 554. Citons l'article 3 du décret du 8 mai 1867, aux termes duquel « les sommes revenant aux marins... ainsi qu'à leurs « familles seront remises directement soit dans les caisses des « quartiers d'inscription maritime, soit à la caisse centrale des gens « de mer et sans qu'il en soit passé écriture au service des gens de « mer dans le port de versement ou de liquidation. » Cette simplification assure la remise directe et rapide des sommes aux ayant droit. L'article 4 décide enfin que « les taxations allouées aux tré-« soriers des Invalides sur les paiements faits manuellement par « eux aux marins... ou à leurs familles et la rétribution accordée « à ces comptables sur les sommes remises dans les quartiers seront « supprimées. » Mais les rétributions perçues sur le produit des prises et sur les opérations de bris et naufrages sont maintenues (instr. 22 juin 1867). — (2) L. 13 mai 1791, tit. I, art. 3 et art. 787 § 10 du décret du 31 mai 1862. Ces revenus atteignent 5,127,692 fr. — (3) Cette retenue était de 3 °/₀ (décr. 27 nivose an IX et loi du 8 juillet 1852, art. 23). La retenue sur le personnel des bureaux du ministre de la marine et sur la section *invalides* a été portée à 5 °/₀ par ordonnance du 31 décembre 1833. Aux termes de la loi du 5 août 1879 (art. 13), « la retenue opérée au profit de la caisse des invalides « sur la solde et les accessoires de solde des officicrs, des assimilés « et autres fonctionnaires compris dans le tarif n. 1 est portée de trois « à cinq pour cent... La retenue que subissent les officiers mariniers, « marins et autres auxquels le tarif n. 2 est applicable reste fixée à « trois pour cent. » (V. pour les tarifs Duvergier 1879, p. 386.)

matériel de la marine et des colonies (cf. l. 13 mai 1791, tit. I, art. 4) dans les limites déterminées par la loi (1);

2° les droits établis sur les armements et désarmements du commerce et sur la pêche (2); savoir : sur les gages des marins du commerce naviguant à salaires, trois centimes par franc (3); sur les bénéfices des marins du commerce naviguant à la part : A. pour le cabotage; capitaine ou maître, 2 fr. par mois; officiers mariniers, 1 fr.; matelots, 0. 75 c.; novices, 0. 50 c.; mousses, 0. 25 c.; B. pour la petite pêche ou pêche du poisson frais : patron, 0. 80 c.; matelots, 0. 50 c.; novices, 0. 30 c.; mousses, 0. 15 c. (4). Au contraire c'est la retenue de trois centimes par franc qu'on exerce sur les décomptes des marins employés aux pêches de la baleine et de la morue, dites *grandes pêches* (5). De même, la taxe fixe n'étant établie que pour la petite pêche et le cabotage, si des équipages employés au long cours voulaient naviguer à la part, la retenue devrait être encore celle de trois pour cent de leurs gains (6). La retenue s'opère : à l'armement, sur les avances reçues et, au désarmement, sur le montant de ce qui est encore dû, déduction faite des avances (7), « trois jours après le retour » en conformité de l'édit de juillet 1720 (tit. VI, art. 4);

3° la solde entière et les parts de prises des déserteurs des

(1) Evaluation budgétaire (pour 1882) : 8,701,000 fr. — (2) Ainsi s'exprime le décret du 31 mai 1862. Le budget dit : retenues sur es salaires des marins du commerce (évaluation : 1,450,000 fr.). — (3) Ord. 22 mai 1816, art. 5. — (4) Ord. 9 octobre 1837, art. 3. — (5) « A cet effet, le rôle d'armement mentionnera la portion attri-« buée à l'équipage dans les bénéfices éventuels de l'expédition ainsi « que le montant des avances payées. Après le retour du navire, « les armateurs ou consignataires remettront au bureau de l'ins-« cription maritime un compte sommaire des résultats de la cam-« pagne, certifié par eux et faisant connaître ce qui revient à chacun « des hommes de l'équipage » (même ord., même art.). Un arrêté du 19 frimaire an XI avait rétabli la somme fixe. Il nous eût paru difficile, même avant le décret du 4 mars 1852, d'admettre que l'ordonnance de 1837 n'eût pas dérogé légalement à l'arrêté de l'an XI. (V. toutefois Beaussant, I, p. 117.) Mais aucun doute n'est possible depuis que ce décret-loi a déclaré dispositions d'ordre public les paragraphes 2 et 3 de l'art. 3 de cette ordonnance. — (6) Dépêche minist. du 16 septembre 1841. — (7) Règl. 17 juillet 1816, art. 43, dépêches minist. du 12 octobre 1835 et du 27 novembre 1838.

bâtiments de l'Etat, des arsenaux, chantiers et ateliers des ports de l'Etat et la moitié de la solde des déserteurs des bâtiments du commerce (1), « l'autre moitié déclarée appartenir aux armateurs, disait la loi du 13 mai 1791 (tit. I, art. 1, § 6), en indemnité de leurs frais de remplacement » (2).

Aussi, afin que le délinquant n'échappe pas à la peine que la loi lui inflige, lorsque les commissaires de l'inscription maritime ou les consuls apostillent sur les rôles d'équipage des créances de fournisseurs ou d'aubergistes, ceux-ci doivent-ils être avertis que le paiement de leurs créances reste toujours subordonné au cas de désertion (dépêche minist. du 12 octobre 1835, implicitement confirmée par l'instruction de décembre 1859). D'après cette instruction, on ne doit retrancher du décompte du déserteur que le trois pour cent dévolu à la caisse des invalides sur le montant *total* des salaires, et les à-compte dûment donnés en cours de voyage (3) : « après précompte des avances faites », dit le décret du 11 août 1856 (art. 249) ;

4° la totalité du produit non réclamé, pendant les deux ans de dépôt à la caisse des gens de mer, des successions des marins et autres personnes mortes en mer (v. le numéro précédent), des parts de prises, gratifications, salaires, journées d'ouvriers et autres objets concernant le service de la marine (4) ;

5° la totalité du produit non réclamé des bris et naufrages (v. le numéro précédent) (5) ;

6° les droits réglés sur le produit des prises (6) ; savoir :

(1) Evaluation budgétaire : 20,000 fr. — (2) Nous commentons plus loin l'article 69 du décret du 24 mars 1852, qui reproduit et confirme cette disposition législative. — (3) Il convient de comprendre dans les à-compte : 1° les délégations que les marins ont souscrites au profit de leurs familles en vertu de l'arrêté ministériel du 22 mars 1862 (v. ci-dessous, n. 670) ; 2° les débets envers l'Etat (v. ib.). Cf. Filleau, n. 61. — (4) L. 13 mai 1791, tit. I, art. 4 § 8 et art. 787 § 4 décr. 31 mai 1862. Evaluation budgétaire, 200,000 fr. — (5) L. 13 mai 1791, tit. I, art. 4 § 5 et art. 787 § 5, décr. 31 mai 1862. Evaluation budgétaire, 100,080 fr. D'après le règlement du 17 juillet 1816 (art. 38 et 52), si la vente des objets provenant de naufrage a été effectuée plus d'un an et un jour après le dépôt de ces objets dans les magasins de la marine, le produit n'en entre pas dans la caisse des gens de mer, mais est versé directement dans celle des invalides. — (6) L. 13 mai 1791, tit. I, art. 4 § 3, et art. 787 § 6, même décr.

sur les prises faites par les corsaires, 5 °/₀ du produit net,
« sur les prises faites par nos bâtiments de guerre, 2 1/2 °/₀
« du produit brut de toutes les prises quelconques faites sur
« l'ennemi (1/2 °/₀ du même produit en faveur des cais-
« siers des prises); et, indépendamment des deux retenues
« ci-dessus, le tiers du produit net des corsaires, bâtiments
« et cargaisons, pris sur le commerce ennemi (1); »

7° la plus-value des feuilles de rôle délivrées pour les armements et désarmements des bâtiments de commerce (2);

8° le produit des amendes et confiscations légalement prononcées pour contravention aux lois et règlements maritimes (3);

9° les produits de prises non répartissables (4);

10° les retenues à exercer en cas de congé sur la solde des officiers militaires et civils et sur celle des autres agents affectés soit au service général, soit au service des colonies (5).

Il faut ajouter à ces articles une subvention du trésor public, qui est de quatorze millions dans le projet de budget pour 1882 et quelques recettes d'importance secondaire, évaluées dans le même projet à 90,308 francs.

609. Ainsi dotée, la caisse des invalides est chargée du paiement des demi-soldes et pensions accordées aux marins de l'Etat et du commerce, à leurs veuves et enfants, pères et mères, le tout dans les proportions déterminées par les lois, ordonnances et règlements (6). La pension qu'on appelait « demi-solde » en 1709 parce qu'elle était égale à la moitié de la solde fut maintenue sous le même nom par la Constituante, quoiqu'elle ne représentât plus cette moitié (l. 13 mai 1791 et règlement annexé). Elle est payée aux marins inscrits, quelle que soit d'ailleurs la durée de leur service à l'Etat et quand même ils n'auraient effectivement

(1) Ord. 22 mai 1816, art. 5 § 6. Evaluation budgétaire de 1882 1,000 fr. — (2) Décr. 31 mai 1862, art. 787 § 7. Evaluation budgétaire : 40,000 fr. V. Beaussant, I, p. 119. — (3) Art. 787 § 8. même décr. — (4) Art. 787 § 9 calqué sur l'art. 5 § 9 ord. 22 mai 1816. — (5) Ord. 12 nov. 1835; art. 787 § 11 décr. 31 mai 1862. Evaluation budgétaire : 150,000 fr. — (6) Nous n'avons pas à nous occuper ici des pensions militaires régies par les lois du 18 avril 1831, du 21 juin 1856, du 26 juin 1861, du 28 juin 1862 (tit. I) et du 5 août 1879.

servi que sur des bâtiments de commerce pendant la période obligatoire de cinq ans (v. ci-dessus n. 600). La loi du 28 juin 1862 (art. 4) s'exprime ainsi : « La pension dite « *demi-solde* des marins réunissant vingt-cinq ans accom- « plis soit de services pour le compte de l'Etat, soit de navi- « gation sur les bâtiments du commerce est fixée confor- « mément au tarif n. 2 annexé à la présente loi. Cette pen- « sion ne peut être réclamée par l'ayant droit avant l'âge « de cinquante ans accomplis, à moins qu'il ne justifie d'in- « firmités contractées au service de l'Etat et qui le mettent « dans l'impossibilité de continuer la navigation ». Le taux de ces pensions varie aujourd'hui depuis 11 francs 25 c. jusqu'à 43 francs 75 c. par mois suivant la paie au service de l'Etat (1) ou le temps de commandement des titulaires lorsqu'il s'agit de maîtres au cabotage ou de capitaines au long cours. Tout marin réunissant au moins six ans de service à bord des bâtiments de l'Etat ou dans les divisions des équipages de la flotte reçoit en outre un supplément variant de 4 à 7 f. 75 c. par mois. Il est alloué auxdits marins, pour chacun de leurs enfants âgés de moins de dix ans, un supplément de vingt-quatre ou trente-six francs par an conformément aux indications du tarif n. 2 (2). A 60 ans d'âge ou pour infirmités contractées au service de l'Etat (mais de l'Etat seul) (3), ils obtiennent un supplément de 6 ou 9 francs par mois suivant la classe. La pension des veuves est fixée au tiers du maximum de la pension attribuée au mari par le tarif n. 2 (4). « Après le décès de la « mère ou lorsqu'elle se trouvera déchue de ses droits à la « pension, l'enfant ou les enfants mineurs du marin mort « en jouissance de la demi-solde ou en possession de droits « à cette demi-solde reçoivent, quel que soit leur nombre,

(1) « Ces pensions, basées sur la paye dont les marins ont joui « pendant leur activité au service de l'Etat .... » (exposé des motifs de la loi du 28 juin 1862). — (2) Art. 7 l. 28 juin 1862. — (3) « Car « s'il en était autrement, on serait exposé à donner des récompenses « à des hommes qui auraient simplement figuré sur les registres de « l'inscription maritime sans rendre jamais aucun service » (même exposé). — (4) Même loi, art. 5. Ce système n'est plus en harmonie avec celui qui a prévalu dans la loi du 5 août 1879 (art. 8).

« un secours annuel égal à la pension que la mère aurait « obtenue ou aurait été susceptible d'obtenir. Ce secours « est payé jusqu'à ce que le plus jeune d'entre eux ait atteint « l'âge de vingt et un ans accomplis; mais, dans ce cas, la « part des majeurs est réversible sur les mineurs (1). »

La pension de demi-solde compense donc très-sérieusement les charges que l'inscription maritime fait peser sur les gens de mer pendant toute leur vie active. « Il a été dit, « lit-on dans le rapport adressé au ministre du commerce « par la commission qui fut chargée en octobre 1873 d'étu- « dier les moyens de venir en aide à la marine marchande, « que la demi-solde ne constitue pas un avantage puisqu'elle « n'est que le produit des retenues faites sur la solde... « C'est une erreur... La dépense résultant du service des « pensions aux demi-soldiers figure au budget des invalides « pour une somme de 4,500,000 fr., non compris les pen- « sions des veuves, tandis que les recettes provenant des re- « tenues exercées sur les salaires des marins du commerce « ne s'élèvent qu'à une somme annuelle de 1,500,000 fr. (2) ».

610. La caisse des invalides est en outre chargée :

Des pensions de retraite, pensions de veuves, pensions de réforme liquidées en faveur des officiers civils et militaires et de tous autres attachés au département de la marine (3);

Des gratifications et secours accordés aux marins, soldats, ouvriers et entretenus du département de la marine, à leurs veuves et à leurs enfants (4) (par exemple aux familles des marins qui périssent sur les bâtiments de l'Etat ou en naviguant pour le commerce ou la pêche, aux marins et ouvriers qui sont obligés d'abandonner, avant l'accomplissement de la durée légale, l'exercice de leur profession

(1) L. 28 juin 1862, art. 6. — (2) Pour un simple matelot, les calculs s'établissent ainsi : Retenues avec intérêts capitalisés, 1,000 fr. Paiements effectués jusqu'à l'extinction finale de la pension reportée sur la tête de la veuve, 3,500 fr. Différence en faveur de la partie, 2,500 fr. Et il n'est pas tenu compte dans ces calculs des traitements de 24 et de 36 francs par ans, alloués aux demi-soldiers pour leurs enfants au-dessous de dix ans. — (3) Art. 789 § 2, ord. 31 mai 1862. V. l. 5 août 1879. — (4) Art. 789 § 3 ord. 31 mai 1862.

soit par accident, soit par maladie ou toute autre cause digne d'intérêt) (1) ;

Du secours annuel de 6,000 fr. attribué à l'hospice de Rochefort pour la subsistance et l'entretien de douze veuves infirmes et de quarante orphelines de marins, ouvriers et militaires de la marine (2);

Des appointements attribués à l'administration centrale de l'établissement, des traitements, taxations et attributions accordés au trésorier général à Paris et aux trésoriers particuliers dans les ports (3) ;

Des frais de bureaux administratifs, des frais de service du trésorier général et des trésoriers particuliers ; plus, des frais d'impression soit des rôles d'armement et de désarmement du commerce, soit des états de situation et généralement de tous autres frais et impressions uniquement relatifs à son administration (4);

Du prix de l'entretien à l'hôtel des invalides de la guerre de tout marin ou militaire de la marine au-dessous du grade d'officier, qui est admis dans cet établissement (5);

Ainsi, au point de vue spécial où nous nous plaçons, c'est-à-dire dans la sphère des intérêts commerciaux, tandis que la caisse des gens de mer, envisagée dans ses attributions actives, est surtout organisée pour suivre et pour protéger les marins pendant la durée de leur service, la caisse des invalides est surtout destinée à secourir ceux que leur âge ou leurs infirmités rendent impropres à la navigation (6).

611. L'administration de la marine représentant soit la caisse des gens de mer, soit la caisse des invalides a qualité pour agir à un double titre (v. notre tome I, n. 132). Elle est d'abord expressément chargée par le décret du 31 mai 1862 (art. 793), « des poursuites à faire pour la rentrée des « sommes dues à l'établissement à quelque titre que ce soit ».

Mais, d'après la cour de Bordeaux (1er août 1855), l'administration de la marine n'aurait pas eu le droit d'agir en justice pour l'exercice des actions qui compètent aux gens

(1) V. pour de plus amples développements Filleau, p. 38. — (2) Même art. 789 § 4. — (3) Ib. § 5. — (4) Ib. § 6. — (5) Art. 790. — (6) Cf. Dufour, I, p. 114.

de l'équipage : le rôle assigné à la caisse des gens de mer, avait-elle dit, est un rôle passif qui tient moins du mandat que du dépôt, et si l'administration de la marine pouvait agir d'office pour le recouvrement des loyers dus aux matelots, leurs droits se trouveraient compromis à leur insu, car les décisions rendues avec elle auraient contre eux l'autorité de la chose jugée. La cour de cassation (1) déclara que l'arrêt de Bordeaux méconnaissait dans ses motifs l'action tutélaire de l'administration; que la caisse des gens de mer, chargée de recueillir et de garder en dépôt pour les marins *absents* ou pour leurs familles les valeurs, objets ou produits à eux attribués et destinés, s'ils ne sont réclamés, à grossir la dotation de la caisse des invalides, avait le droit d'agir pour en poursuivre le recouvrement et notamment de réclamer les loyers dus aux marins absents. Elle jugeait encore le 20 novembre 1860 que la même administration pouvait intervenir (2) à un double point de vue dans les contestations concernant le droit des marins au produit de la pêche de la baleine, étant à la fois chargée de recueillir pour les *absents* le produit de cette pêche et d'exercer une retenue sur les décomptes de tous les matelots employés.

Le tribunal de Saint-Valery-en-Caux avait, le 15 avril 1879, refusé à l'administration de la marine le droit d'agir pour le recouvrement des salaires dus aux marins décédés. Mais la cour de Rouen réforma ce jugement le 24 décembre 1879 (3). En effet, puisque le montant des salaires doit être versé à la caisse des gens de mer, il appartient manifestement à cette caisse de le réclamer. Le ministre de la marine a invité par une circulaire du 14 juin 1880 (4) les vice-amiraux commandant en chef, préfets maritimes, commissaires généraux, etc., à prendre note de cet arrêt pour l'invoquer dans les cas semblables.

Faut-il appliquer la même solution aux actions qui con-

(1) Civ. rej. 20 mai 1857. D. 57. 1. 249. -- (2) Elle était dès-lors recevable à intervenir pour la première fois en appel, le jugement étant susceptible d'être frappé par elle de tierce opposition dans l'intérêt des absents auxquels il préjudiciait. D. 61. 1. 5. — (3) Rec. du Havre 1880. 1. 35. — (4) Insérée au Bull. off. de la mar., ann. 1880, 1. p. 1085.

cernent les marins présents ? La question était posée le 27 février 1877 à la cour de cassation qui l'écarta par une fin non recevoir (1). Il est évident que, même dans ce cas, l'administration de la marine peut revendiquer ses droits propres : or son intérêt est toujours lié à celui des matelots puisque, s'ils ne sont payés, elle perd sa retenue. Mais enfin la question tranchée pour ou contre elle l'est-elle nécessairement pour ou contre les marins présents ? Les a-t-elle légalement représentés ? s'ils recommencent le procès, peut-on leur opposer la chose jugée ? Pour résoudre la question, il faut, à mon avis, se demander si l'administration de la marine aurait eu le droit de toucher les loyers, le mandat de recouvrer impliquant ici celui d'agir. Les loyers des marins inscrits dans un autre quartier que celui du désarmement étant ou devant être (2) versés à la caisse des gens de mer qui les fait parvenir aux quartiers respectifs, comment dénier à l'administration de la marine, alors exclusivement investie du droit d'encaisser provisoirement les salaires, la faculté d'actionner le débiteur récalcitrant ? Mais quand les marins sont inscrits dans le quartier où le navire est désarmé, c'est-à-dire quand ils sont payés directement, comment l'administration de la marine pourrait-elle réclamer en justice le paiement d'une somme qu'elle ne doit pas toucher ? Cette distinction nous paraît seule juridique ; mais nous ne nous dissimulons pas que la jurisprudence, *utilitatis causa*, finira sans doute par reconnaître indistinctement à l'administration de la marine le droit de se substituer aux marins, absents ou présents (3).

612. Il existe en Italie une institution analogue à celle que nous venons de décrire. Le code de la marine marchande modifié par la loi du 24 mai 1877 (2e partie, tit. II, ch. XIV) s'exprime en ces termes : « Il est établi dans les chefs-lieux « d'arrondissements maritimes qui seront désignés par un

(1) Tirée de la nouveauté du moyen. V. D. 77. 1. 213. — (2) Il arrive souvent, en effet, dans la pratique, que ces loyers sont touchés directement. — (3) C'est ce qu'à déjà fait le tribunal de commerce de Rouen le 29 décembre 1879 (Rec. du H., 1879. 2. 44), mais par un jugement dont les motifs ne nous semblent pas péremptoires.

« règlement sous la dénomination de Caisse des dépôts des « gens de mer une caisse qui est administrée par les capi- « taines de port du lieu où elle se trouve et qui est tenue « par les trésoriers et autres comptables de l'Etat » (art. 150). « Cette caisse est destinée à recevoir provisoire- « ment : 1° les sommes et objets précieux dépendant des « successions des gens de mer décédés en cours de naviga- « tion ou en pays étrangers ; 2° le produit des navires nau- « fragés sur les côtes de l'Etat ou à l'étranger ; 3° le produit « des objets retrouvés sur les plages ou en mer ; 4° les « sommes pour sûreté de droits ou remboursements dus « au trésor public ou toutes autres sommes en litige à liqui- « der soit au profit du Trésor, soit à celui des gens de mer » (art. 151). « Les conditions du transfert desdites sommes à « la caisse des dépôts et consignations seront déterminées « par un règlement » (art. 152).

En Angleterre le conseil du commerce est autorisé par le *merchant shipping act* de 1854 (art. 213) à poursuivre le recouvrement des salaires des marins laissés à terre dans le dénuement en cours de voyage ainsi que des déboursés faits pour les secourir. En outre des caisses d'épargne (*saving banks)* peuvent être, avec la permission de certains fonctionnaires et sur la recommandation du conseil du commerce, instituées dans les bureaux d'embarquement ou ailleurs. Ces caisses reçoivent au compte des matelots ou de leurs familles jusqu'à 150 livres (même *act*, art. 180). Elles sont ouvertes à tous les marins soit de la flotte soit du commerce (*act* du 14 août 1855, art. 17).

SECTION II.

LOUAGE DES MATELOTS. DIFFÉRENTES ESPÈCES D'ENGAGEMENTS. FORMATION ET CONSTATATION DE L'ENGAGEMENT. RÉSOLUTION DU CONTRAT PAR LE CONGÉDIEMENT OU PAR LE CONGÉ.

613. De quelque manière que les gens de mer aient été engagés, la convention originaire fait la loi des parties. Elle ne peut être *arbitrairement* modifiée soit au préjudice des matelots, soit au préjudice du capitaine. Le patron, di-

sait le Consulat de la mer (ch. 81), est tenu envers le matelot de manière que, si ce dernier s'est loué moyennant un haut salaire, le patron qui en trouve un autre pour un moindre salaire ne peut le congédier, une fois qu'ils sont convenus l'un avec l'autre en se donnant la main ; car une telle convention doit être exécutée comme si elle était écrite sur le registre.

Par exemple le capitaine n'a pas le droit de modifier ou même de prolonger malgré les matelots le voyage pour lequel ils ont été loués et, s'ils s'aperçoivent que le but ou la durée de ce voyage ne sont plus conformes aux clauses de l'engagement, ils peuvent, ainsi que nous le verrons plus loin, demander leur débarquement à l'autorité compétente.

Quelques législations étrangères (1) décident que si, en cours de voyage, le nombre des matelots se trouve réduit et n'est pas complété, les salaires ainsi épargnés se partagent, à défaut de convention contraire, entre les matelots restés à bord. Il n'existe aucune disposition semblable dans la loi française. Les matelots engagés à salaires fixes ne pourraient étayer une prétention de ce genre sur l'article 1134 c. civ. en prétendant, par exemple, n'avoir contracté qu'en vue d'un travail déterminé ; en général ils ne connaissent pas au juste, quand ils s'engagent, l'effectif de l'équipage et la somme exacte de travail qu'on exigera d'eux. Ils ne pourraient que demander, le cas échéant, leur débarquement à l'autorité compétente si les conditions normales et

(1) Par exemple le code finlandais et le code allemand. Toutefois aux termes de l'article 77 du code finlandais, les matelots ne peuvent se répartir ces salaires que s'ils ont été chargés d'un « surcroît no-« table » de travail. L'article 40 de la loi allemande du 27 décembre « 1872 est ainsi conçu : « Quand, durant le voyage, le nombre des « gens de l'équipage est diminué et n'est pas complété ensuite, le « montant des loyers ainsi économisés doit, sauf convention con-« traire, être réparti entre ceux qui restent proportionnellement aux « loyers de chacun. Cependant il n'y a pas lieu à cette répartition « quand la diminution du nombre des gens de l'équipage est le ré-« sultat d'une désertion et que les effets du déserteur ne sont pas de-« meurés à bord. Quand le nombre des gens de mer diminue de plus « d'un sixième durant le voyage, le capitaine doit le compléter, sur « la demande des gens de l'équipage qui restent, si les circonstances « permettent de le faire. »

prévues de l'engagement étaient réellement transformées par le grand surcroit de besogne qu'on leur aurait imposé (1).

Certaines législations étrangères décident encore ou que si, dans un long voyage, un matelot a acquis assez d'expérience pour se rendre utile dans un emploi mieux rétribué, ses gages seront augmentés en proportion (2) ou qu'il a droit à une augmentation déterminée si le navire passe un certain temps à l'étranger (3). Rien de semblable en droit français.

Des matelots ayant, dans un port de relâche, refusé de continuer leur service aux conditions de l'engagement originaire, le capitaine, qui ne trouvait pas un autre équipage, consentit devant le gérant du vice-consulat français (à San Remo) à leur payer certaines sommes en sus des avances déjà faites. Le tribunal de commerce de Marseille jugea le 26 janvier 1877 (4) que ce consentement était nul : les engagements des matelots ont, en effet, un caractère d'ordre public et ceux-ci ne peuvent pas, en menaçant de désertion, exiger des conditions nouvelles ; la convention formée originairement entre l'équipage et l'armateur doit d'ailleurs subsister jusqu'au bout, et le capitaine, qui pouvait être autorisé comme gérant à donner une gratification, n'avait pas mandat pour substituer des engagements nouveaux à ceux qui liaient cet équipage.

Cependant la loi des parties doit elle-même fléchir devant une loi d'ordre supérieur, par exemple lorsqu'on demande à des gens de mer leur concours à des opérations illicites. Si, par aventure, des matelots sont engagés, moyennant un salaire déterminé, pour aller s'embarquer dans un port étranger et faire un service qui doit leur être indiqué seulement à leur arrivée et si, au moment de cette arrivée, ils reconnaissent qu'il s'agit d'opérations illi-

(1) V. ci-dessous n. 636 s. — (2) Art. 30 du code norwégien, art. 68 *in fine* du code finlandais. On conçoit quelles difficultés peut soulever la question de savoir si le matelot a, en effet, acquis assez d'expérience pour exiger sa promotion à un grade supérieur. — (3) Plus de deux ans d'après la loi allemande du 27 décembre 1872 (art. 41), qui réserve néanmoins la convention contraire. — (4) Rec. de M. 1877, 1. 105.

cites (1), ils ont le droit de se soustraire à l'exécution du contrat (2). C'est l'application pure et simple d'une règle posée par le code civil.

614. On lisait dans la constitution de l'an III (3) : « Tout homme peut engager son *temps* et ses *services*. Mais « il ne peut se vendre ni être vendu ; sa personne n'est pas « une propriété aliénable ». Notre code civil tient à peu près le même langage. L'article 1780 de ce code aux termes duquel on ne peut engager ses services qu'à temps ou pour une entreprise déterminée prohibe d'une façon générale les conventions qui tendraient à imposer à une personne des *services* perpétuels en faveur d'une autre personne. Quoique la cour de cassation (chambre des requêtes) ait déclaré cette prohibition applicable « aux seuls domestiques et gens de ser- « vice » (4), nous la regardons avec tous les auteurs comme applicable aux matelots. Une convention éternelle serait, pour eux aussi, la servitude, et quelle forme de servitude ! Un siècle avant la révolution française, il avait été défendu d'engager un matelot au-delà de seize mois pour les colonies (5). Roccus (6) et Valin (7), après Roccus, réputaient nuls les engagements perpétuels, « comme prenant trop « sur la liberté ». Nous n'hésitons pas à penser que, si la cour suprême était saisie de la question, elle traiterait les gens de mer comme les gens de service et annulerait leur engagement perpétuel.

C'est sous cette réserve que doit être entendue la circulaire du 22 novembre 1827, où on lit que « les armateurs au- « ront la faculté d'engager les gens de mer pour une ou « *plusieurs* années ».

(1) Il ne s'agit pas ici d'un refus de service en pleine mer. V. pour de plus amples développements ci-dessous, n. 645, où j'essaie de déterminer les limites du devoir. — (2) Marseille, 22 octobre 1863. (Rec. de M. 63. 1. 310). Le même jugement énonce avec raison que, dans l'appréciation des dommages-intérêts qui peuvent être alloués alors aux gens de mer, il faut tenir compte de leur imprudence : que ne se faisaient-ils expliquer la nature de leur engagement? — (3) Déclaration des droits, art. 15. — (4) 21 août 1839. S. 39. 1. 665. Il s'agissait alors de savoir si elle était applicable aux médecins. — (5) Ord. de 1689, tit. VIII, art. 23. — (6) De navibus, n. 109. — (7) I, p. 549.

Mais, une circulaire ne pouvant abroger une loi, on s'est demandé s'il ne fallait pas regarder comme toujours en vigueur le décret du 2 octobre 1793, ainsi conçu : « La Con-« vention nationale, après avoir entendu le rapport de son « comité de marine, décrète que les engagements qui pour-« ront être pris par les maîtres pêcheurs des différents ports « de la république et les armateurs et propriétaires des ba-« teaux de pêche ne pourront excéder le terme d'une année « ou de leur saison de pêche ; déclare nul et de nul effet « tout engagement ou bail qui excèderait ce terme, et abroge « tout décret, jugement ou ordonnance contraire au présent « décret. » Le tribunal de commerce de Fécamp, visant ce texte, a déclaré nulle (19 mars 1858) une convention verbale par laquelle un patron s'était engagé à commander un bateau de pêche pendant six ans. Filleau (p. 125) semble, au contraire, regarder le même texte comme implicitement abrogé, « ce décret étant aujourd'hui sans signification « puisque les patrons des bateaux de pêche peuvent être « levés pour le service de l'Etat dans le cours de leur com-« mandement ». La raison ne nous semble pas décisive : plusieurs des motifs qui ont pu déterminer la Convention subsistent encore, et nous n'admettons pas, pour notre compte, cette abrogation implicite (1).

Les rédacteurs du projet de révision imprimé en août 1867 ne regardaient pas, on le verra plus loin (2), comme contraire aux principes du droit ni aux règles générales du droit maritime « l'engagement pour un temps indéterminé « ou sous la clause générale que le service continuerait pour « tous les voyages à entreprendre »

615. Quelle est donc, en règle générale, quand la convention est muette, la durée présumée de l'engagement? L'administration de la marine, en conformité d'une dépêche ministérielle (8 juin 1853), estime que les matelots sont, à défaut de conventions contraires, liés pour la durée du rôle d'équipage. C'est très-raisonnable. Ce rôle faisant foi, nous l'expliquerons tout à l'heure, de l'engagement et de

(1) *Sic* Ruben de Couder, v° Gens d'équipage, n. 171. — (2) V. ci-dessous, n. 640.

ses conditions, sa durée légale devait déterminer, à défaut d'une convention spéciale destinée à restreindre ou à proroger la durée du contrat, le temps pendant lequel les matelots étaient tenus de rester à bord. Le rôle d'équipage devant être renouvelé à chaque voyage pour les bâtiments armés au long cours, annuellement pour les bâtiments armés au cabotage ou à la petite pêche, la durée de l'engagement est, à défaut de conventions, fixée au terme du voyage pour les gens de mer naviguant au long cours, à l'époque du renouvellement du rôle pour les gens de mer naviguant au cabotage ou à la petite pêche. Peu importe d'ailleurs que l'engagement ait eu lieu à l'armement ou qu'il s'agisse de marins embarqués entre l'armement et le terme fixé pour la durée du rôle (1).

Si les matelots sont liés pour la durée du rôle d'équipage, l'armateur est, en principe, par une juste réciprocité, tenu de les garder pendant le même temps.

616. Il y a, dit-on généralement, quatre manières d'engager les gens de mer : 1° au voyage; 2° au mois; 3° au profit ou à la part; 4° au fret. Cette classification n'est pas absolument exacte, puisque les gens de mer peuvent, nous venons de le voir, conformément à la circulaire du 22 novembre 1827, contracter des engagements pour une ou plusieurs années, abstraction faite de l'époque du désarmement. Mais ce dernier mode d'engagement est si rare que les auteurs ne s'en occupent pas.

(1) *Sic* trib. co. Rouen (12 novembre 1853) et Nantes (2 janvier 1861), cit. par Filleau, p. 175. *Junge* civ. cass. 13 novembre 1871 (D. 72. 1. 35) : « Attendu, en principe, dit la cour de cassation, que « les gens de mer sont présumés s'être loués pour l'aller et le re- « tour...; attendu qu'une stipulation expresse pourrait, il est vrai, « limiter autrement la durée du voyage; mais que, dans l'espèce, on « ne saurait faire résulter une telle stipulation de ce que le navire *la* « *Thétis*, d'après son rôle d'équipage, aurait été armé pour le voyage « de Nantes à Calcutta, touchant à Cardiff; qu'en effet, ce même rôle « d'équipage contenant soumission par le capitaine de représenter « l'équipage au bureau de l'inscription maritime du port où le na- « vire fera son retour, une pareille clause impliquait virtuellement « que le navire devait retourner au port d'armement avec le même « équipage et que le voyage ne serait terminé que par le fait même « de ce retour.... »

Il y a engagement au voyage, disait Valin (1), lorsqu'on stipule une somme à forfait pour tout le voyage.

Ce mode ne se pratique plus guère, écrivait Cresp (2), du moins en ce qui concerne les simples matelots. Valin (3) avait déjà fait la même remarque. Cependant il s'applique souvent aux marins qui ne louent leurs services que pour une traversée.

Il s'applique encore dans deux cas spéciaux (4) : 1° à ceux qui s'engagent pour la pêche de la morue à la côte de Terre-Neuve et qui, sauf un intérêt peu important dans la pêche, ne reçoivent qu'une somme fixe pour le voyage ; 2° aux mousses et novices qui, sous le nom de graviers, sont engagés dans les ports de la Manche pour être employés soit à la côte de Terre-Neuve, soit aux îles Saint-Pierre et Miquelon, aux travaux qu'exige la préparation de la morue (5).

617. — Il y a engagement au mois lorsque l'on convient que le marin gagnera tant par mois, tout le temps que durera le voyage (6). Le Consulat de la mer parlait de l'engagement au mois (ch. 85) : « *Si lo mariner s'es accordat a mesos...* » C'est le mode le plus usité, dit Cresp, surtout pour les voyages au long cours. Valin avait déjà fait la même remarque. C'est aussi le mode le plus usité pour la navigation au grand cabotage. Filleau (7) fait ressortir la supériorité de l'engagement au mois : d'abord les matelots ainsi engagés sont payés proportionnellement à la durée de leurs services ; ensuite, leur salaire n'étant subordonné à aucune chance de perte ou de gain, ils ne sont pas exposés à perdre le fruit de leurs travaux ; enfin ils ne peuvent pas exercer le droit de censure qu'on ne peut guère leur interdire dans les engagements à profits éventuels, ce qui est favorable au maintien de la discipline.

Un usage à peu près universel s'est établi dans les ports

(1) I, p. 676. — (2) I, p. 321. — (3) *loc. cit.* — (4) V. Filleau, p. 300. — (5) V. sur les salaires de ces graviers Filleau, p. 301. — (6) On n'entend pas, bien évidemment, en employant ces mots, que cet engagement ne doive durer qu'un mois, après lequel le matelot serait libre et pourrait quitter le service (Valin, *loc cit.*). — (7) p. 288.

français : on ne compte les salaires des matelots engagés au mois que du jour où le bâtiment fait route pour sa destination quoique l'inscription sur le rôle d'équipage ait eu lieu depuis plusieurs jours. On n'a pas cru pouvoir empêcher le matelot soit de se livrer, au moment de quitter le port, à toutes les jouissances dont il allait être privé dans la traversée, soit de consacrer à sa famille les derniers instants de son séjour en France.

Cet usage offre de nombreux inconvénients.

D'abord les matelots ne savent pas au juste quand ils doivent se rendre à bord : comme le jour du départ est subordonné aux vents, à la marée, à plusieurs circonstances imprévues, ils se dispersent; beaucoup d'entre eux consomment leurs avances en dépenses superflues ou dangereuses ou engagent même leurs effets, et le succès de l'expédition peut être compromis.

Ces matelots étant ainsi dispersés, le capitaine, bien souvent, ne sait plus lui-même comment les réunir au moment opportun.

Si le délai se prolonge, les matelots, après avoir dépensé leurs avances, ne trouvent plus de crédit et l'autorité maritime est obligée de mettre l'armateur dans l'alternative ou de voir ordonner le débarquement de ses hommes ou de les payer et de les nourrir à compter du jour où ils demandent à se rendre à bord.

Il devient bien dur, en pareil cas, d'appliquer les peines de la désertion à un marin qui, s'il ne s'est pas rendu à bord, a peut-être guetté le moment où il devait s'y rendre.

Enfin cette pratique laisse subsister des lacunes dans la tenue des matricules par suite de la nécessité où l'on se trouve d'attendre le retour du bâtiment pour connaître le jour où le navire a fait route et à partir duquel les matelots, ayant commencé à gagner leurs salaires, sont admis à faire compter leurs services.

C'est pourquoi il serait désirable (1) que, en France comme

(1) Filleau, p. 291.

en Italie (1), l'armateur tint compte des loyers aux gens de mer à partir de leur inscription sur le rôle d'équipage ou tout au moins qu'il fixât, à l'époque de cette inscription, le jour où ceux-ci doivent se rendre à bord.

Une stipulation très-fréquente ne fait courir les loyers en rivière ou en rade que pour moitié jusqu'au jour de la mise en mer. Elle est évidemment licite ; mais Filleau (2) la regarde comme dictée par une économie mal entendue.

Ce point de départ fixé, le loyer au mois consiste en autant de sommes que le voyage durera de mois. Dans la pratique, les salaires des marins engagés au mois se décomptent par mois de trente jours jusques et y compris le jour du débarquement, en évitant toutefois de faire double emploi si le matelot débarquant d'un navire passe immédiatement sur un autre. Pardessus a écrit que, dans l'engagement au mois, le mois commencé est acquis quoique le voyage soit achevé avant le dernier jour. C'est une erreur manifeste, puisqu'aux termes de l'art. 265 co., si le matelot ainsi engagé meurt pendant le voyage, ses loyers ne sont dus à la succession que jusqu'au jour du décès.

618. L'engagement au voyage et l'engagement au mois ne sont que deux modes de l'engagement à salaires fixes.

Il y a, de même, différentes sortes d'engagements à profits éventuels. On les subdivise habituellement en engagements à la part et engagements au fret.

L'engagement à la part est celui par lequel les marins s'engagent pour une expédition, pour un voyage ou pour un temps déterminé moyennant une part dans les produits ou les bénéfices réalisés pendant la durée de leur embarquement. Ce genre de location est très-ancien, puisque les sept premiers chapitres de la deuxième partie de la compilation rhodienne (v. Pardessus, I, p. 233 et 234) déterminent les parts des divers intéressés. Le chapitre CCII du Consulat est intitulé *De nau qui ira à parts*.

(1) L'article 358 du code italien est ainsi conçu : « Alle persone « dell' equipaggio arruolate a mese è dovuto il salario da giorno « in cui sono iscritte sul ruolo, salvo il caso di convenzione con- « traria. » — (2) ib. p. 294.

L'engagement à la part se contracte aujourd'hui, dit Filleau (1) : pour la pêche de la morue dans les mers d'Islande, sur le Dogger-Blanc, sur le grand banc de Terre-Neuve (2), sur les bancs adjacents et dans le golfe Saint-Laurent; 2° pour la pêche de la baleine et du cachalot, qui se pratique dans les deux Océans, mais principalement au Kamschatka; 3° pour la pêche du corail; 4° pour la pêche maritime côtière.

Les matelots reçoivent une part soit en nature, soit dans la vente des produits. Ils ont donc un intérêt manifeste au succès de l'expédition, ce qui est la raison d'être des engagements à profits éventuels.

La portion attribuée à l'équipage est, en principe, acquise à l'arrivée en France du bâtiment, et l'armateur ne pourrait se soustraire à l'obligation de la payer sous prétexte que le navire se serait perdu dans un voyage entrepris pour porter les produits de la pêche du port de retour dans le port de vente (3).

Le matelot ainsi engagé doit être présumé exempt de toute coopération aux frais étrangers à l'association elle-même. La cour de Rouen a jugé le 18 juin 1864 (Rec. de M. 65, 2, 34) que les marins engagés à la part pour la pêche de la baleine devaient être payés même sur les produits de cette pêche transbordés, l'armateur ne pouvant leur opposer que la valeur des produits transbordés était absorbée par les réparations. Mais il résultait de l'engagement, dans cette affaire, que les marins ne contribuaient pas aux pertes et avaries du bâtiment, et dès lors la solution était fort simple. Si

(1) p. 303. — (2) V. toutefois ci-dessus, n° 608. — (3) *Sic* Rennes, 9 juillet 1860 (S. 62. 2. 267) : « Considérant, dit l'arrêt, qu'il n'appert « d'aucun usage établi dans le port de Paimpol et qui comporterait « que le voyage de pêche ne devait être terminé que quand le navire « et la cargaison seraient arrivés au port de vente quelconque qu'il « plairait à l'armateur d'indiquer; qu'il est même constaté que, dans « ce port, un certain nombre de chartes parties disposent formelle- « ment que l'arrivée du navire en France est le terme du voyage de « pêche; que la stipulation d'après laquelle les parts de pêche ne « sont payables qu'un mois après le déchargement ne constitue « évidemment qu'un terme de paiement et non une condition sus- « pensive de l'acquisition même du salaire... »

l'engagement avait été muet, il aurait fallu déterminer la part des dépenses à mettre au compte de l'expédition, ces dépenses seules devant être à la fois supportées par l'armateur et par les marins dans la proportion de leur intérêt.

Emérigon (1) pose ainsi la question : les capitaines à la part peuvent-ils passer en compte les dépenses antérieures à l'engagement des matelots, et quelles dépenses?

S'il y a convention à ce sujet, répond l'illustre jurisconsulte, on doit l'exécuter. Mais, à défaut de convention, voici quel est l'usage à Marseille. Le propriétaire fournit le navire bien caréné, calfeutré et agréé. C'est là le fonds capital qu'il met dans la société, à laquelle les matelots ne contribuent que pour leur temps et leur industrie. Les victuailles achetées dans le lieu même de l'armement et qu'on embarque pour les provisions du voyage sont à la charge et pour le compte de la société (2). On passe encore à la charge de cette société nautique les frais de l'espalmage (3) qu'on fait lors du départ et tout ce qu'on dépense pendant le cours de la caravane soit pour nourrir l'équipage, soit pour soigner les malades, soit pour radouber le navire.

Dans les dépenses de la caravane, ajoute Emérigon, doit-on admettre ce qui est en sus de l'indispensable nécessaire? La règle est de n'admettre que ce qui est honnêtement et équitablement nécessaire. Cela dépend des circonstances et de la manière d'agir d'un capitaine, sur l'administration duquel on ne doit jamais pointiller. S'il est des capitaines qui oppriment leurs matelots, on voit bien souvent des matelots se plaindre sans raison. On nomme alors des experts qui fixent et jugent les articles du compte *ex æquo et bono*.

L'engagement au *last* pour la pêche d'Islande ne donne

(1) Traité des assur., ch. XIII, sect. III. — (2) Le Consulat (c. CCII) disait même que « si, par évènement, le navire n'avait rien « gagné, les matelots étaient obligés de payer au patron tout ce qu'il « aurait dépensé pour vivres depuis le jour de l'engagement jus- « qu'au jour où ils auraient quitté le navire. » — (3) Espalmer un navire, c'est en enduire la carène d'espalme, sorte de corroi à base de goudron.

pas droit à une part proportionnelle dans les produits de la pêche; c'est un simple engagement à la tâche.

619. « *Item*, disaient les rôles d'Oléron (art. 19) (1), « le Maistre d'une nef louë ses mariniers en la ville dont la « nef est, les uns à mareage, les autres à deniers... » Lorsque l'engagement était à la part du fret, dit Valin, cela s'appelait à *maréage*.

L'engagement au fret est une convention aux termes de laquelle les matelots participent au fret que gagne le navire (2).

Ce mode d'engagement n'est guère usité, dit Filleau (3), que dans la navigation au petit cabotage. Valin (4) avait déjà fait la même remarque.

Tantôt (5) l'armateur se borne à fournir le navire et ne se charge d'aucune dépense, pas même de la nourriture; tantôt il nourrit les marins, mais ne se charge pas des autres frais; tantôt il prend à sa charge tous les frais quelconques de la navigation (6). On conçoit que la portion attribuée à l'équipage dans le fret s'élève ou s'abaisse en conséquence.

L'usage attribue sur le fret au capitaine le double de ce qui revient à chacun des matelots ainsi engagés, et aux matelots, d'après un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 19 mars 1862 (7), une part du chapeau du capitaine. Il faudrait au moins, selon nous (8), que ce chapeau pût être, en fait, considéré comme un accessoire du fret. Toutefois le parlement de Provence avait déjà jugé en avril 1778 que le capitaine, en ces sortes d'engagements, ne pouvait pás omettre dans son compte ce qu'il avait perçu comme droit de chapeau (9).

Mais Cleirac dit (10) que le maître profite « à son « particulier » du pot de vin ou des chausses sans en faire part à son équipage. Voici la distinction proposée par

(1) Ed. Cleirac. — (2) Définition de Valin (I, p. 676). — (3) p. 303. — (4) *loc. cit.* — (5) V. Filleau, p. 310. — (6) Tout ce que nous venons de dire (n. 618) de l'engagement à la part, d'après Emérigon, est évidemment applicable. — (7) Rec. de M. 62. 1, 320. — (8) V. ci-dessus notre tome I, n. 129 et surtout ci-dessous le présent tome, 2e partie, sect. I. — (9) Emérigon, II, p. 25. — (10) Contrats marit. c. V, art. 18.

Targa (1) : on doit mettre dans la masse les nolis, les primages, le chapeau, etc., mais non les étrennes que le capitaine reçoit à titre personnel. Cependant Emérigon va encore plus loin : « En bonne règle, dit-il (2), et s'il n'y a pas « pacte contraire, tout ce que le capitaine exige en vertu « d'une stipulation au sujet des marchandises chargées est « un profit qui doit être partagé entre les associés. Et je « mettrais dans la même classe *toute étrenne considérable* « qu'il recevrait de la part des chargeurs, quoique sans sti- « pulation préalable par écrit, attendu le soupçon de fraude « et que tout profit qu'un associé fait dans ses fonctions « d'associé doit être commun ». Mais il ne faut pas, ici, suivre aveuglément Emérigon et cette dernière proposition est beaucoup trop absolue : l'étrenne, même considérable, n'est pas, en général, et le chapeau lui-même peut n'être pas un profit que le capitaine ait fait en tant qu'associé. Il y aura là une question de fait à résoudre.

On appelle *navigation au tonneau* l'engagement par suite duquel, en prenant un chiffre constant pour le tonnage du bâtiment et en divisant le fret brut par ce chiffre, on accorde un certain nombre de tonneaux de fret ou fractions de tonneau à chaque membre de l'équipage, suivant sa capacité. C'est le mode d'engagement à la part du fret le mieux imaginé, dit Filleau (3); car, sans cesser d'intéresser les matelots au succès du voyage, il est exempt de toutes ces stipulations dont la complication, l'ambiguité ou la mauvaise rédaction peuvent donner lieu à des difficultés qui portent toujours atteinte à la discipline et compromettent souvent l'opération commerciale elle-même.

620. Le code hollandais (art. 394) et le code portugais (art. 1440) définissent ainsi l'engagement des gens de mer : « Le contrat entre le capitaine et les officiers et gens de « l'équipage consiste, de la part de ceux-ci, dans le louage « de leur service pour faire un ou plusieurs voyages de mer, « chacun en sa qualité, moyennant un salaire convenu et, « de la part du capitaine, dans l'obligation de les faire jouir

(1) Ch. XII, n. 41 et ch. XL. — (2) II, p. 24. — (3) p. 311.

« de ce qui leur est dû en vertu de la stipulation et de la « loi ». Il serait désirable, avons-nous dit (n. 617), que l'armateur français tint compte des loyers aux gens de mer à partir de leur inscription sur le rôle d'équipage : Les « obligations réciproques du capitaine, des officiers et des « gens de l'équipage, disent les codes hollandais (art. 399) « et portugais (art. 1444), commencent dès le moment « qu'ils se trouvent inscrits sur le rôle de l'équipage ».

Le droit de l'Espagne admet les engagements à profits éventuels comme les engagements à salaires fixes (cf. art. 715 code esp.). Le code espagnol (art. 703) énonce que le marin, quand la durée de son engagement n'a pas été déterminée, est censé avoir été engagé pour le voyage entier, aller et retour. On retrouve une disposition analogue dans les codes brésilien et argentin. De même au Chili : quant aux autres conditions de l'engagement, si les autres moyens de preuve font défaut, que les parties s'en réfèrent aux usages locaux. L'article 1170 du code argentin énonce que l'engagement peut être fait pour plusieurs voyages successifs : les loyers sont alors payés à la fin de chaque voyage.

On lit dans l'édit autrichien du 25 juillet 1774, chapitre VII : « Les salaires et casuels d'un capitaine de bâtiment mar- « chand, naviguant avec ou sans patente impériale, cour- « ront du jour où il prendra le commandement jusqu'à son « congé, sauf conventions contraires » (art. 1). « Un mois « après le contrat, les officiers et les matelots peuvent se « rendre à bord et recevoir la nourriture et la demi-solde. « Les officiers et gens de l'équipage pourront se présenter « et s'installer à bord du navire un mois après leur engage- « ment ; le capitaine sera tenu de les recevoir, de leur four- « nir la nourriture entière et la demi-solde jusqu'au jour du « départ ; à compter de cette époque, ils jouiront de la solde « entière » (art. 16). « Les rations de vivres seront fournies en « nature, et jamais en argent. Aucune réclamation à ce sujet « ne sera reçue par les tribunaux et les consuls » (art. 17).

Dans la législation allemande, aucun marin, quelle que soit sa nationalité, ne peut entrer au service comme homme d'équipage avant d'avoir déclaré ses noms, pays et âge de-

vant un fonctionnaire préposé aux gens de mer et de s'être fait délivrer par lui un livret de navigation maritime *(seefahrtsbuch)* (1). Le capitaine doit faire opérer la revue des hommes de l'équipage (2). La revue consiste dans la déclaration verbale du contrat d'engagement devant un fonctionnaire préposé aux gens de mer (3). L'expédition du procès-verbal de revue délivrée par le fonctionnaire préposé aux gens de mer constitue le rôle d'équipage (4). Lors de toute revue faite dans la Confédération, le commissaire en fait mention sur le livret de chaque homme de l'équipage et y mentionne le jour de son entrée au service (5). Quand un homme de l'équipage qui a été soumis à la revue est mis hors d'état par un obstacle insurmontable d'entrer au service, il doit en avertir le plus tôt possible le capitaine et le fonctionnaire devant lequel a eu lieu la revue (6). La revue de débarquement consiste dans la déclaration verbale de la cessation des rapports de service entre le capitaine et l'homme de l'équipage. Elle doit avoir lieu dès que ces rapports ont pris fin et être reçue, à moins de convention contraire, par le fonctionnaire préposé aux gens de mer du port où se trouve le navire et, en cas de perte du navire, devant le premier fonctionnaire préposé aux gens de mer qu'on rencontre (7). Elle est constatée par ce fonctionnaire sur le livret et sur le rôle d'équipage (8). Avant cette revue, le capitaine doit mentionner sur le livret de navigation de

(1) L. 27 décembre 1872, art. 5. « Celui qui a déjà reçu un livret « de navigation maritime doit, pour en obtenir un nouveau, repré- « senter l'ancien ou prouver qu'il l'a perdu » (art. 7). — (2) « Les « gens de l'équipage doivent se présenter pour la revue, à moins « d'empêchement insurmontable » (art. 10). — (3) Art. 11. « Pour « les navires se trouvant dans les eaux de la Confédération, elle « doit avoir lieu avant que le voyage soit commencé ou continué, « avec présentation des livrets de navigation maritime; pour les « autres navires, elle doit avoir lieu dès qu'on peut trouver un fonc- « tionnaire préposé aux gens de mer. » — (4) Art. 12. — (5) (Art. 14. « Cette mention sert de passe-port de sortie ou de mer » (Ausgangs oder-Seepass). Hors du territoire de la « Confédération, ces men- « tions n'ont lieu qu'autant que leur insertion au livret est deman- « dée. Ce livret doit être conservé ensuite par le capitaine pour « toute la durée du service de chaque marin. » — (6) Art. 15. — (7) Art. 16. — (8) Art. 20.

l'homme de mer débarqué le rang, la situation qu'il a eus jusqu'alors au service et le temps pendant lequel il a servi ; il doit aussi, sur sa demande, lui délivrer un certificat de conduite (1).

L'article 41 de la loi allemande du 27 décembre 1872 implique que les gens de mer peuvent être engagés pour quatre ans au moins (2). D'après l'article 27 de la même loi, lorsqu'un homme de l'équipage ne s'est engagé qu'après que le rôle d'équipage a été dressé, on lui applique à défaut d'autres conventions celles qui ont été faites avec les autres hommes de l'équipage. Les loyers, à moins de convention contraire, commencent à courir à partir de la revue (3) ; mais il a été reconnu, dans la discussion au *Reichstag* de la loi allemande du 27 décembre 1872, que, si les gens de mer rendent quelques services avant la revue, ils peuvent réclamer un salaire.

D'après l'article 54 de la même loi, l'homme de l'équipage est tenu, à moins de clause contraire dans le contrat d'engagement, de rester au service pendant tout le voyage, y compris les voyages intermédiaires, jusqu'à la fin du voyage de retour (4). On doit entendre par voyage de retour, dans le sens de la disposition précédente, le voyage fait à destination du port d'où est parti le navire pour son voyage d'aller (Ausreise). Si pourtant le navire vient soit d'un port situé hors d'Europe, soit d'un port de la mer Noire ou de la mer d'Azow et est parti, pour faire son voyage d'aller, d'un port allemand, chacun des voyages suivants est considéré comme voyage de retour, pourvu qu'au plus tard dès l'arrivée le capitaine déclare à l'équipage que le voyage est terminé : 1° le voyage à destination d'un autre port d'Allemagne ; 2° le voyage à destination d'un port non allemand de la mer du Nord ou vers un port de la Manche ou de la Grande-Bretagne ; 3° quand le navire est parti pour son voyage d'aller d'un port de la Baltique, le voyage à destination d'un port non allemand de la mer Baltique ou à destination d'un port du Sund ou du Cattégat.

(1) Art. 17. — (2) V. ci-dessus n. 614. — (3) Art. 35. — (4) Sauf la restriction énoncée en l'article 61 § 3. V. ci-dessous, n. 641.

Le droit germanique admet, comme le droit français, les engagements à profits éventuels (conf. art. 69 l. 27 décembre 1872).

On ne connaîtrait en Angleterre, s'il faut en croire Colfavru (1), que les engagements à salaires fixes. Mais ce publiciste a commis une erreur. Le *merchant shipping act* de 1854 (art. 187) mentionne expressément les engagements à la part et cite à titre d'exemple les engagements contractés à bord des navires qui font la pêche de la baleine dans les mers du sud.

Il est expressément énoncé dans l'article 149 du même *act*, que chaque contrat d'engagement doit contenir les stipulations énoncées à la volonté du capitaine et du marin dans chaque cas *(at the will of the master and seaman)*, pourvu qu'aucune de ces stipulations ne soit contraire à la loi *(contrary to law)*.

La législation britannique, en donnant au Conseil du commerce la faculté d'accorder des autorisations pour engager ou procurer des matelots ou des apprentis aux navires anglais, inflige une amende de vingt livres à ceux qui procurent des matelots sans y être autorisés, qui emploient à cette fin des gens non autorisés, qui reçoivent des matelots procurés illégalement, une amende de cinq livres à ceux qui demandent ou reçoivent indûment une rémunération des matelots pour les embarquer (2).

Elle inflige en outre une amende de cinq livres au capitaine qui prend à son bord un homme sans avoir passé un contrat avec lui (3).

D'après l'*act* de 1854 (art. 151), les navires au long cours faisant des voyages de moins de six mois peuvent avoir des contrats courants *(running agreements)*, valables pour deux voyages ou plus *(two or more voyages)*, de façon que l'engagement ne dépasse pas soit le 30 juin, soit le 31 décembre à venir ou la première arrivée du navire postérieure à une de ces deux dates dans un port

(1) Le droit comparé de la France et de l'Angleterre, p. 324. — (2) Merchant shipping act (1854), art. 146 à 148. — (3) Art. 157.

du Royaume-Uni. Telle était, en vertu du même *act* (art. 162), la plus longue durée des engagements contractés à bord des navires caboteurs de plus de 80 tonneaux ; mais tout propriétaire d'un navire caboteur quelconque est affranchi de cette règle par l'*act* du 10 août 1872 (art. 16).

Tout homme de mer a droit aux salaires et aux vivres à partir du moment où il est présent à bord ou, s'il commence auparavant à travailler pour le navire, à partir du jour où il commence à travailler (1). De même aux Etats-Unis (2).

L'article 12 de l'*act* du 7 juin 1872 implique qu'il y a, aux Etats-Unis, des engagements à profits éventuels résultant soit de l'usage, soit de la convention (3). Quand les navires sont armés pour la course, les matelots sont engagés à la part.

D'après la définition même du contrat d'engagement telle qu'elle est donnée par l'article 665 du code russe, les gens de mer peuvent s'engager, en Russie, pour un ou plusieurs voyages. Si un navire entreprend (art. 677) un voyage sans destination fixe, les salaires doivent être payés par mois et la clause est exprimée dans le contrat (4).

Le code finlandais ne parle que des engagements à salaires fixes ; mais il distingue les engagements au voyage et les engagements au mois. Les paiements au mois (art. 59) se comptent du jour de l'enrôlement à moins de stipulations contraires et sont dus pour le service jusqu'au jour du congé, à raison de trente jours pour les mois qui ne sont pas entièrement écoulés. L'obligation d'un matelot de suivre le navire (art. 69) ne peut pas, en général, s'étendre à plus de deux ans à partir de l'époque du dernier enrôlement. Après ce terme, s'il veut quitter le service, il devra demander son congé et sera libre aussitôt que le navire,

(1) Art. 181. — (2) *Act* du 7 juin 1872, art. 30. — (3) This section shall not apply to masters of vessels where seamen are by custom or agreement entitled to participate in the profits or result of a cruise or voyage. — (4) On entend par voyage sans destination celui où le navire, après avoir pris un chargement dans un port, en prend un second pour un autre port, et ainsi de suite. V. A. de st-Joseph, Concord., p. 67.

s'il est en route, aura abordé au port de destination et y aura accompli son débarquement. S'il s'est engagé expressément pour un temps plus long, il sera tenu de remplir ses conventions : toutefois on ne pourra, en aucun cas, l'empêcher de demander son congé et de quitter son service après trois ans écoulés depuis son enrôlement.

Le code norwégien fait la même distinction (art. 30, 33, etc.) entre les engagements au voyage et les engagements au mois, mais ne mentionne pas expressément les engagements à profits éventuels.

Le code suédois procède de même. Que l'engagement soit au voyage ou au mois, lorsque le rôle a été clos et que les inspecteurs maritimes ont passé la revue d'admission, l'équipage est tenu, dans les deux jours, de se rendre à bord pour commencer son service (art. 51). Tout marin peut résilier son engagement lorsque, depuis deux ans à partir de la dernière inspection d'enrôlement, il a continué le service à bord ; et depuis trois ans à partir de la même époque si le navire se trouve au-delà du cap Horn ou du cap de Bonne-Espérance. Il y a exception dans le cas où l'engagement aurait été stipulé pour une durée plus longue (1).

En Italie comme en France, on distingue les engagements au voyage, au mois, à la part ou au fret (2). Azuni parlait aussi des engagements à la semaine, à la journée ou à proportion du chemin accompli, par exemple à tant la lieue et des engagements mixtes où le matelot reçoit une partie de son salaire en argent et, pour le surplus, sa part dans le profit (*parte in danaro, parte nella facolta di partecipare del nolo*). L'engagement au voyage est presque exclusivement réservé aux officiers supérieurs, les engagements à profits éventuels sont surtout usités dans la navigation au cabotage (3). Si la durée de l'engagement n'est pas fixée (4), on présume qu'il est fait jusqu'à l'échéance du terme pour lequel les papiers du bord et le rôle d'équipage ont été délivrés, et l'engagé doit remplir ses fonctions pendant tous

(1) Traduction de MM. Hoechster et Sacré, v. t. I, p. 297. — (2) V. L. Borsari, II, p. 127. — (3) ib. — (4) Art. 346 du code italien.

les voyages ou escales que comporte cette expédition. A l'expiration du terme fixé par les papiers de bord, l'engagé doit encore continuer son service jusqu'au retour dans le royaume, au lieu de destination, à condition que ce retour soit direct et qu'on se borne aux relâches habituelles. L'engagement prend fin par le retour au port de départ, même alors que les papiers de bord ont été délivrés pour un plus long terme. Ces dispositions peuvent néanmoins être modifiées par la convention.

Le contrat d'engagement à la part, tel qu'on le conçut à Malte, est décrit avec un soin minutieux dans le *compendio di diritto commerciale maltese* : dans les voyages à profits communs, y lit-on, il se forme un contrat de société maritime, dite *di colonna* (1), où les propriétaires et le capitaine apportent le navire et ses accessoires, les marins leurs soins, leurs travaux et dans lequel l'argent et les objets estimés sont mis en commun pour être partagés dans le cas de perte ou de profit, ainsi qu'il sera stipulé entre eux. Le capitaine ayant à bord des marins à profits doit, avant de se mettre en route, leur déclarer le prix du fret, la somme qu'il emporte pour la dépense, si cette somme est prise à profit ou à change maritime, le nombre de parts attribuées au navire, la quantité d'accessoires et d'outils et si le navire est propre à la navigation projetée : l'écrivain inscrira sur son registre toutes ces déclarations. Tous les bénéfices quelconques profitent à la société : celui qui les a procurés peut se faire allouer une rémunération, selon l'avis des chefs des marins patentés, par la cour du commerce; mais il lui est interdit de faire la moindre entreprise particulière pendant l'existence de la société. L'associé qui reste à terre dans l'intérêt commun sera indemnisé. En cas de désertion d'un associé pendant le voyage, la société a droit au double de sa part; s'il lui a été fait des avances sans le consentement des autres associés, le capitaine devra les supporter à ses risques et périls. Si les réparations dont le navire avait besoin avant le voyage sont faites pendant le voyage, elles seront

(1) Cf. notre tome II, p. 153.

portées au compte du patron ou des propriétaires du navire ; mais les réparations exigées pendant le voyage figureront au compte de la société : dans tous les cas, s'il n'y a pas d'argent, les marins ne doivent pas y contribuer de leurs propres fonds ; il en est de même lorsqu'il s'agit de pertes occasionnées par un naufrage ou par les ennemis. S'il survient quelques bris pendant que le navire suit son cours ordinaire, la réparation n'est point portée au compte de la société. Si le fret est perdu par la faillite de l'affréteur, chaque marin doit participer à cette perte au marc le franc ; mais il ne sera pas tenu de restituer au patron la dépense faite pour sa nourriture : il devra seulement lui rendre le prêt qui lui avait été fait. Les voyages au profit comprennent l'aller et le retour : aussi les comptes ne peuvent-ils être demandés par les intéressés qu'à la rentrée du navire dans le port.

On admet dans les pays musulmans les engagements à profits éventuels comme les engagements à salaires fixes (1).

621. Comment l'engagement des matelots doit-il être constaté ?

On lit dans le statut de Rimini, de 1303 (l. IV, rubr. 138) : « *Statutum et ordinatum est quod omnia pacta facta et quæ* « *fierent in futurum inter patronos et nauclerios et marina-* « *rios occasione navigandi simul in aliqua navi, debeant* « *inter ipsos et eorum quemlibet observari et fieri secun-* « *dum quod inter se promiserint.* » Ainsi la parole, une fois donnée, doit être religieusement gardée : pas d'autre règle. Le statut de la ville de Wisby (l. III, 3e partie, c. XX) disait encore : « Le denier-à-Dieu donné, le patron et les « matelots sont respectivement engagés les uns envers les « autres ». Nous concevons qu'il ait pu en être ainsi dans le très-ancien droit maritime. Mais on sentit promptement, même au moyen-âge, qu'il y avait un très-grand avantage à revêtir les conventions d'une forme plus précise. Le statut gênois de 1441 (c. 67) (2) enjoignit à l'écrivain du navire d'en opérer la relation sur ses livres. On lit dans le cha-

(1) V. tout le titre cinquième des codes maritimes égyptien et turc. — (2) V. Pardessus, IV, p. 505.

pitre CCII du Consulat (1) : « Le patron qui conduira son « navire à la part est obligé de faire écrire toutes les con- « ventions et accords qu'il fera ou aura faits avec tous les « matelots qui doivent naviguer à la part avec lui ». En Espagne, au seizième siècle, on n'exigeait pas rigoureusement un écrit : l'engagement est présumé exister, lit-on dans une ordonnance espagnole promulguée en 1552 par Charles V (2), lorsque le matelot a reçu de l'argent du patron et a fait le service à son bord ou lorsqu'il y a eu convention en termes exprès. En Danemark, au dix-septième siècle, on exigeait du moins un écrit pour l'engagement du capitaine (3).

« Les conventions des maîtres avec les gens de leur « équipage, dit l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. IV, art. I), « seront rédigées par écrit, et en contiendront toutes les con- « ditions, soit qu'ils s'engagent au mois ou au voyage, soit « au profit ou au fret, sinon les matelots en seront crus à leur « serment. » On admettait encore en 1681 qu'ils pussent être crus « à leur serment », dans les engagements au mois ou au voyage, quant à la détermination du *quantum* des loyers : on ne l'admit plus au dix-huitième siècle. La règle est depuis plusieurs années, écrit Valin (4), que c'est le rôle d'équipage qui fixe les salaires des gens de mer. En effet l'édit de juillet 1720 (tit. VI, art. 18) enjoignit « aux capitaines, « maîtres et patrons, à leurs officiers mariniers, matelots « et autres de *déclarer au juste* aux officiers chargés du soin « des classes les conditions de leurs engagements avec leurs « armateurs, à peine, pour les contrevenants, de perdre ce

(1) Le chapitre CLXXXI est intitulé *Du salaire du contre-maître ou des matelots qui iront à discrétion:* dans ce cas on pouvait à la rigueur constater par écrit la convention elle-même, mais non les conditions de l'engagement, puisque « le patron devait donner aux ma- « telots le salaire qu'ils auraient mérité selon le service qu'ils au- « raient fait. » — (2) Ch. 147. Pardessus, VI, p. 66. — (3) « En en- « gageant le patron qui doit commander leur navire, les armateurs « feront avec lui un contrat écrit qui sera signé de part et d'autre « et inviolablement observé. Cela fait, le patron engagera le nombre « d'hommes qu'il jugera nécessaire pour les besoins du navire et « pour l'avantage de ses armateurs » (code de 1683, l. IV, ch. I, art. 1). — (4) I, p. 678.

« qui leur reviendrait pour leur voyage, avec injonction aux « armateurs de faire les mêmes déclarations, à peine de 100 « livres d'amende en cas de contravention ». Un peu plus tard, le règlement du 11 juillet 1759 (art. 31) énonça qu'il n'y avait que les rôles d'équipage « qui pussent servir de « titre sur les prétentions des gens de mer pour raison de « leurs salaires ».

Valin put donc enseigner, avant l'ordonnance du 31 octobre 1784, qu'il « n'y avait plus en quelque sorte de cas où « le matelot dût être cru sur son serment », parce que « c'est le rôle d'équipage *ou l'usage* qui sert à décider « toutes les contestations qui peuvent s'élever sur les con- « ditions de l'engagement. »

Mais on lisait encore dans cette ordonnance (tit. XIV, art. 12) : « A défaut des conventions privées rédigées par « acte public ou sous seing privé en double original, les « notes des livrets (1) feront foi en justice dans les contesta-

(1) « Le livret, dit Filleau (p. 53), est tombé en désuétude comme « formant superfétation avec les matricules et les rôles d'équipage, « dont il n'était que la reproduction. » C'est exact. Le livret n'est plus en usage que dans les équipages de la flotte. J'ai sous les yeux une de ces brochures, contenant 147 pages, et intitulée *Livret pour officier marinier et marin*. On imprime sur la couverture cet extrait de la circulaire du 26 décembre 1863 : « Le livret est délivré « *aux marins inscrits* par le commissaire de l'inscription maritime « au moment de leur appel au service. Il doit être fait mention sur « le livret des services de l'homme auquel il est destiné, de la date « de son envoi au service et de celle de la remise de sa feuille de « route », et cet extrait de la circulaire du 30 décembre 1875 : « Le « livret des hommes de recrutement et des engagés volontaires leur « est délivré par les commandants des divisions des équipages de la « flotte sur lesquelles ils sont dirigés. » Il se divise en trois parties : 1° Notice dont la lecture est recommandée aux officiers mariniers et marins (pages 3 à 66) ; 2° Extrait du registre matricule (p. 69 à 94) ; 3° Compte courant de la solde et de l'habillement (p. 95 à 147). Quelques règles générales sont, en outre, inscrites à la première page : on y lit notamment que « les sommes payées aux marins, ainsi « que les délivrances qui leur sont faites, sont immédiatement ins- « crites sur leurs livrets. »

Le livret a été remplacé dans la pratique, pour la marine marchande, par les permis d'embarquement et de débarquement. Le marin, au moment où il désire s'embarquer, va prendre un permis d'embarquement au bureau de l'inscription maritime de son quartier. Nanti de cette pièce, il offre habituellement ses services à divers capitaines. Quand il a conclu avec l'un d'eux, il lui remet son permis

« tions qui pourront s'élever entre les capitaines et maîtres « et les gens de leurs équipages, relativement à l'exécution « de leurs conventions respectives ; et au cas que lesdits ca- « pitaines et maîtres aient négligé de faire faire lesdites « notes sur les livrets, les matelots en seront crus à leur « serment »

Dans le premier projet de code de commerce qui fut communiqué aux tribunaux, il était dit que « l'affirmation des « matelots peut être admise ». Sur les observations des tribunaux, cette partie du projet fut amendée : le Conseil d'Etat ne voulut pas laisser subsister une sorte d'antinomie entre l'article 250 du nouveau code et l'article 1781 du code civil (1).

L'article 250 fut ainsi rédigé : « Les conditions d'enga- « gement du capitaine et des hommes d'équipage d'un na- « vire sont constatées par le rôle d'équipage ou par les con- « ventions des parties ».

622. — Il faut combiner cet article avec quatre articles de l'ordonnance du 31 octobre 1784 (titre XIV) qui sont toujours en vigueur dans leurs parties essentielles et forment le complément du code. Art. 1. « Les capitaines, « maîtres et patrons des bâtiments qui seront armés pour « la course, le commerce ou la pêche présenteront aux bu- « reaux des classes les gens de mer qu'ils auront engagés, « pour être inscrits sur les rôles d'équipage ; et ne pour- « ront embarquer que ceux qui y auront été portés, à peine « de 300 livres d'amende (2) pour chaque homme non com-

comme un gage de l'obligation qu'il vient de contracter. Cette pièce, déposée par le capitaine au bureau de la marine, sert à la confection du rôle d'équipage. On la rend ensuite au marin, qui la conserve pendant le voyage comme une sorte de passeport. Au désarmement, on lui remet un permis de débarquement qui sert à un second embarquement si le matelot séjourne peu de temps à terre et qui est remplacé par un nouveau permis d'embarquement s'il y séjourne plus longtemps. En fait, le marin du commerce a donc toujours ou son permis d'embarquement ou son permis de débarquement.

Mais il s'en faut de beaucoup, au demeurant, que l'ancien livret soit ainsi complètement remplacé.

(1) Abrogé par la loi du 2 août 1868. — (2) On sait que la pénalité a été modifiée par le décret du 19 mars 1852 (art. 4). V. notre tome II, n. 444.

« pris dans lesdits rôles ». Art. 9. « Les capitaines des « navires en armement qui présenteront au bureau des « classes les gens de mer par eux engagés pour former « leur équipage présenteront en même temps les conventions « qu'ils auront faites avec eux relativement à leurs salaires « ou parts, lesquelles seront rédigées par acte public ou « sous-seing privé en double original, dont l'un demeurera « au pouvoir desdits gens de mer, ou, s'ils ne savent point « écrire, lesdites conventions seront portées sur le livre de « bord... » Art. 10. « Les commissaires des classes feront « faire lecture desdites conventions en présence des gens de « l'équipage et en feront note sur leurs livrets si aucun d'eux « ne réclame; ces notes seront certifiées et signées par le « capitaine du navire et par lesdits commissaires, qui note- « ront pareillement les salaires sur les rôles d'équipage et « liquideront, aux désarmements, les retenues pour les in- « valides de la marine, relativement auxdites conventions ». Art. 13. « Lorsque les capitaines engageront des gens de « mer pendant le cours d'un voyage en remplacement des « déserteurs, morts ou malades laissés dans les hôpitaux « ou par toute autre raison, les mêmes formalités seront « observées quant aux conventions des engagements et se- « ront remplies, dans les ports du royaume et des colonies, « par les commissaires des classes et, dans les ports étran- « gers, par les consuls ou vice-consuls de Sa Majesté. Il « sera fait note des remplacements ou des nouveaux enga- « gements sur les rôles d'équipage et sur les livrets, et, au « cas qu'il ne se trouvât ni consul ni vice-consul dans le « ports étrangers, les capitaines feront faire ces notes aus- « sitôt après leur arrivée ou relâche dans un port du « royaume ou dans un port étranger, résidence d'un con- « sul ou d'un vice-consul (1) ».

(1) Aux termes d'un décret du 22 septembre 1854 que nous avons cité presqu'en entier (v. notre tome II, n. 507), les vice-consuls étaient investis d'attributions fort étendues, mais à la condition que le chef du pouvoir exécutif les leur eût spécialement conférées. Un décret du 19 janvier 1881 autorise les vice-consuls rétribués sur le budget du ministère des affaires étrangères à faire désormais les actes attribués aux consuls en qualité d'officiers de l'état-civil, aux chance-

L'article 250 traite une question de droit privé; l'ordonnance de 1784 traite une question de droit public qui s'y rattache étroitement, en réglant l'intervention des administrateurs de la marine dans les engagements. Ici tout est complexe, parce qu'il faut sans cesse concilier les intérêts des marins avec l'intérêt de la marine : on ne peut pas même commenter utilement l'article 250 sans avoir fait connaître le rôle précis que nos lois assignent aux commissaires de l'inscription maritime.

Dans un rapport qui précède le décret-loi du 4 mars 1852 et fait corps avec ce décret, le ministre Ducos justifie ainsi cette intervention : « Quant aux réclamations qu'on élève-
« rait contre l'exercice par l'autorité maritime d'une sorte
« de tutelle à l'égard des gens de mer en leur interdisant
« dans leur propre intérêt de consentir à certaines condi-
« tions que leur expérience ou le besoin les disposerait à
« accepter, ces réclamations sont victorieusement combat-
« tues par des considérations basées sur une nécessité
« d'ordre public puisque le recrutement de notre marine
« militaire, destinée à la défense du pays et à la protection
« du commerce, réclame impérieusement l'emploi de moyens
« qui assurent l'existence et le retour en France d'une classe
« d'hommes que la nature de leur profession et leur nombre
« relativement peu considérable rendent d'autant plus pré-
« cieux ». C'est très-exact.

L'article 226 du règlement général de 1866 énonce que « les conditions d'engagement ne sont définitives qu'après

liers en qualité de notaires, à recevoir les dépôts, à exercer tous les pouvoirs déterminés par le décret de 1854, et les dispense de soumettre les actes qu'ils délivrent au visa du chef de l'arrondissement consulaire. Un autre décret du 22 février 1881 (*Off.* du 12 mars) autorise les vice-consuls rétribués sur le budget du ministère des affaires étrangères à remplir les fonctions attribuées aux consuls « comme suppléant à l'étranger les administrateurs de la marine. » Ils sont en conséquence investis « du droit de concourir et de veiller « à l'exécution des lois, décrets et règlements sur la police de la na-
« vigation. » Ils ont la faculté « de faire, en cas de naufrage d'un na-
« vire français, tous les actes administratifs qui se rapportent tant « au sauvetage des bâtiments et des cargaisons qu'au rapatriement « des marins. » Ils exercent « les pouvoirs conférés aux consuls par « le code disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 « mars 1852. »

« l'inscription au rôle d'équipage » C'est là, sans nul doute une thèse excessive, et le pouvoir règlementaire, en cherchant à l'imposer, s'est mêlé de ce qui ne le regardait pas; mais les rédacteurs du même règlement ont pu ressaisir 1° cette partie de l'édit de juillet 1720, non abrogée, d'après laquelle il est enjoint aux capitaines et aux matelots de *déclarer au juste* aux commissaires des classes les conditions de leurs engagements avec les armateurs; 2° l'article 13 de la loi du 7 janvier 1791 aux termes duquel les commissaires de l'inscription maritime « sont chargés de l'expédition et « de la délivrance des rôles d'équipage, de la certification de « tous extraits de pièces nécessaires pour constater l'état « des gens de mer et leur conventions avec leurs armateurs », et dire : « Toute convention faite entre l'armateur ou le ca- « pitaine et l'équipage doit être portée à la connaissance « du commissaire de l'inscription maritime et inscrite au « rôle d'équipage » (art. 225 § 2).

Cette disposition est fort sage : elle permet à l'administration de la marine de protéger les matelots contre leurs propres entraînements et surtout de vérifier si quelque clause des conventions ne porte pas atteinte à l'ordre public, et, par exemple, ne déroge pas à l'une des dispositions législatives énumérées par le décret-loi du 4 mars 1852. Il est alors « du devoir d'un commissaire de l'inscription mari- « ritime de refuser sa sanction aux conventions de cette « nature », ainsi que le déclare expressément le ministre Ducos dans le rapport que nous citions tout-à-l'heure. C'est dans cette vue qu'a été conçu le décret-loi et c'est ainsi qu'il doit s'expliquer.

Lorsque les commissaires de l'inscription maritime ne peuvent relater sommairement les conditions d'engagement sur le rôle d'équipage en raison de leur nature ou de leur étendue, ces conditions y sont annexées au moyen de feuilles spéciales qu'ils signent et sur lesquelles ils apposent leur cachet (1). Cette pratique est constante.

En expédiant les bâtiments du commerce, ils indiquent

(1) Règlement général de 1866, art. 194.

dans le visa des rôles le nombre d'hommes qui leur est présenté et, s'il y a lieu, la destination des bâtiments suivant la déclaration des capitaines. La même formalité est remplie à chaque voyage (1). Enfin ils constatent sur les rôles par des apostilles tout ce qui se rapporte à l'embarquement, au débarquement, etc., des individus qui y sont inscrits. Si le mouvement s'opère dans un lieu où il n'est pas possible de le constater, l'apostille en est faite (en exécution de l'ordonnance de 1784, tit. XIV, art. 13) dans le premier port de relâche du bâtiment où réside une autorité française, soit maritime, soit consulaire (2).

623. A l'étranger, les consuls interviennent pour l'engagement des marins destinés à remplacer les déserteurs, les morts ou les matelots débarqués pour cause de maladie ou autre. Ils ont tous les pouvoirs que nous venons de reconnaître aux administrateurs de la marine en France (3) et sont, en outre, spécialement chargés d'empêcher que les gens de mer déserteurs, débarqués ou congédiés ne se fassent allouer, s'ils embarquent sur un autre navire à titre de remplaçants, des salaires excédant ceux du dernier engagement (4). Ils sont aussi chargés de veiller à ce que les engagements des étrangers ne dépassent pas le quart règlementaire : toutefois en cas de force majeure (s'il y a, par exemple, impossibilité complète de se procurer des matelots français pour remplacer les matelots débarqués ou lorsqu'il s'agit de navires achetés à l'étranger pour être nationalisés (5) à leur arrivée dans un port de la république ou dans une colonie

(1) Art. 195. — (2) Art. 196. — (3) « Att., dit un jugement de Mar-« seille du 27 août 1880 (Rec. de M. 1880. 1. 282), que les consuls « français remplissent en pays étranger les fonctions des commis-« saires de l'inscription maritime et qu'ils constatent les engage-« ments comme les cessations d'engagements qui interviennent. » — (4)... « Règleront les salaires desdits matelots en sorte que, dans « aucun cas, ces salaires ne puissent excéder ceux qu'ils avaient sur « les navires desquels ils auront déserté ou dont ils auront été dé-« barqués ou congédiés, et il en sera fait note sur les rôles d'équi-« page, S. M. interdisant dans ce cas seulement aux matelots la li-« berté de faire des conventions avec les capitaines et maîtres rela-« tivement à leurs salaires et déclarant nulles toutes lesdites conven-« tions contraires aux notes du rôle d'équipage » (ord. 1784, tit. XIV, art. 16). — (5) Cf. notre tome I, n. 50.

française), ils peuvent exceptionnellement, et sauf à rendre compte aux ministres des affaires étrangères et de la marine, autoriser l'embarquement de plus d'un quart de marins étrangers (1).

624. Il nous sera désormais plus facile d'apprécier le sens et la portée de l'article 250.

Le législateur n'a pas voulu dire qu'on devait, à toute époque,se référer au rôle d'équipage et seulement au rôle d'équipage pour constater les conditions de l'engagement : autrement il n'aurait pas spécifié que ces conditions peuvent être aussi constatées par les conventions des parties (voir notre tome I, n. 180).

Il faut, dans cet ordre d'idées, distinguer deux périodes, dont la première est antérieure, la seconde postérieure à l'inscription sur le rôle d'équipage. Il en doit être ainsi, puisqu'il y a nécessairement des préliminaires antérieurs à cette inscription et qui la déterminent.

Première période. L'engagement peut être assurément constaté par une convention écrite. Doit-il l'être nécessairement ? Oui, d'après MM. Demangeat (2) et Laurin (3). Il est vrai, dit ce dernier, que le mot *convention* pourrait ici prêter au doute puisque la convention s'entend, en principe, du simple accord des parties ; mais ce que le mot a d'un peu vague par lui-même se trouve éclairci soit par le verbe *constater* qui précède, soit par le rapprochement avec le « rôle d'équipage » : il ne peut « évidemment » s'agir dans un cas comme dans l'autre que d'une constatation écrite du traité intervenu entre les contractants. Ce n'est pas du reste le seul cas où la loi ait confondu la convention avec l'écrit destiné à la constater (cf. art. 1132 c. civ.). L'éminent pro-

(1) Les consuls doivent avoir soin, dans leurs mentions d'embarquement de matelots à l'étranger, d'indiquer pour chacun d'eux, outre leurs noms, âge, signalement, quartier d'inscription, grade au service, paye et fonctions à bord, le nom du dernier bâtiment sur lequel ils étaient embarqués et celui tant du capitaine qui le commandait que du port d'où il avait été expédié. Cette série d'indications a une grande importance pour la tenue régulière des matricules maritimes et tend à prévenir une foule de difficultés en cas de mort, de disparition ou de désertion (circ. des 2 juin 1847 et 31 août 1848). Conf. De Clercq et de Vallat, 4e éd. p. 167. — (2) IV, p. 257. — (3) I, p. 464.

fesseur rappelle dans quel esprit exclusif l'ordonnance de 1681 fut, en ce point, entendue au dix-huitième siècle : le code est-il revenu sur ces données ? Pas le moins du monde puisque son texte est plus restrictif que celui de l'Ordonnance et n'admet même plus la preuve par serment des matelots ; *a fortiori* a-t-on maintenu l'exclusion de la preuve testimoniale. Il serait illogique d'admettre ici ce dernier mode de preuve alors que la loi (art. 195, 218, 220, 273, 311, 332 co.) l'a proscrit partout en matière maritime. Bref, « on peut affirmer que, lorsqu'il n'a pas été dressé d'acte « écrit de l'engagement, ou bien on ne s'est pas entendu ou « bien on s'est référé pour les conditions aux usages des « lieux (cf. Marseille, 28 fév. 1872, Rec. de M., 1872, 1. « 100); auxquels cas la question de preuve ne peut pas se « poser ». Cette argumentation ne nous paraît pas décisive.

D'abord à quoi servira-t-il d'invoquer les usages des lieux quand il s'agira de constater non les conditions, mais l'existence même de l'engagement ?

Ensuite les gens de mer sont assez souvent illettrés et l'édit de 1784 était bien obligé de renoncer, dans cette hypothèse, au système des conventions rédigées en double original. Il suppose au moins à deux reprises (tit. XIV, art. 9 et 12) que les conventions écrites font défaut.

Il ne faut pas oublier que notre code (art. 633) répute actes de commerce tous accords et conventions pour salaires et loyers d'équipages (1). Or, en matière commerciale, la preuve par témoins et par présomptions est de règle générale : comment l'exclure ici ? Pour l'exclure ; il faut, dans l'article 250, substituer au mot « conventions » les mots « conventions écrites ».

M. Laurin lui-même est obligé de reconnaître que son système est peu compatible avec les nécessités de la pratique. Il est rare, en effet, que les conventions s'écrivent avant la confection du rôle ; on attend que l'armement soit complet et l'on dresse ensuite ce rôle. Mais si l'une des parties manque alors à son engagement, il faut bien arriver à

(1) Cf. Req. 9 juillet 1873. D. 75. 1. 465.

prouver qu'elle y manque. Pourquoi prohiber la preuve testimoniale ?

La commission qui fut chargée, sous le second Empire, de rédiger un projet de révision du livre II du code de commerce, avait tout d'abord proposé de substituer à l'article 250 un article ainsi conçu : « Avant l'inscription au rôle « d'équipage du capitaine, des officiers et des matelots, les « conditions de leur engagement peuvent être établies par « tous les moyens de preuve énoncés en l'article 109. Après « cette inscription, les conditions portées sur le rôle d'équi- « page font seules la loi des parties... ». La nouvelle rédaction, ajoutait-on, établit et précise ainsi la ligne dé démarcation entre les conventions qui lient les parties avant l'inscription au rôle et celles qui les lient par l'inscription elle-même... : cette distinction constitue une véritable amélioration pour les conventions antérieures à l'inscription au rôle ; elle *consacre* ce qui avait été depuis longtemps déjà établi par la jurisprudence des tribunaux de commerce et, pour celles qui résultent de l'inscription au rôle, elle ferme la porte à toute contestation. A vrai dire, le projet définitif maintint purement et simplement la disposition du code actuel ; mais la chambre de commerce de Marseille, en 1868, exprima le regret que lui causait ce revirement et réclama le maintien du projet primitif (1).

En ce qui touche les conventions antérieures à l'inscription au rôle, la jurisprudence, ainsi que le disaient en 1865 les auteurs du premier projet, s'était nettement prononcée. Le tribunal de commerce de Fécamp avait jugé le 25 février 1858 que la remise faite par le marin au mandataire de l'armateur de son permis d'embarquement peut constituer un engagement régulier : la cour de cassation décida le 27 juillet 1859 que la preuve de l'engagement et des conditions stipulées peut être fournie conformément à l'article 109 du code de commerce (2). Nous adhérons à cette jurisprudence.

(1) V. l'extrait du registre des délibérations de cette chambre, imprimé à Marseille sous la rubrique *Nouveau projet de révision*, p. 13 et 14. — (2) Nous n'avons pas retrouvé au greffe la minute de cet arrêt de la chambre des requêtes, brûlée, comme tous les arrêts

La même règle est encore applicable dans le cas où, un matelot ayant été engagé en pays étranger dans un port où il n'y a pas d'autorité consulaire, le capitaine ne peut pas faire porter les conditions de l'engagement sur le rôle d'équipage avant d'avoir touché un port où il rencontre une autorité maritime. Les contestations qui se rapporteraient à la période comprise entre l'embarquement des marins et l'accomplissement de cette formalité ne pourraient être évidemment décidées que par l'usage et par les conventions des parties.

625. *Deuxième période.* Après l'inscription au rôle d'équipage, l'engagement peut-il être encore constaté non-seulement par le rôle d'équipage, mais aussi par les conventions des parties? La question est très-délicate et vivement débattue.

Dans un premier système, on s'efforce d'établir que le rôle d'équipage, une fois ouvert, fait seul foi de l'engagement et de ses conditions. D'abord il doit mentionner toutes les conventions. On y annexe celles qui sont un peu compliquées. Donc il contient tout et suffit à tout. Quelle peut être d'ailleurs l'utilité d'une convention juxtaposée au rôle? Puisque le commissaire de l'inscription maritime ne manquera jamais de relater les clauses conciliables avec les lois et les règlements, on craindrait donc qu'il n'entravât l'exécution de conditions contraires à l'ordre public! C'est une raison de plus pour que toute convention omise au rôle ne puisse plus, après l'inscription au rôle, être prouvée par un autre acte écrit et, *a fortiori*, par témoins ou par présomp-

rendus par la chambre des requêtes en 1859, pendant l'insurrection de 1871. Voici le sommaire de cet arrêt, tel que l'a publié la *Gazette des Tribunaux* du 28 juillet 1859 : « En matière commerciale toutes « les sortes de preuves sont admissibles d'après le principe général « posé dans l'article 109 co., et l'article 250 co. n'y a aucunement « dérogé en ce qui concerne les engagements du capitaine d'un na- « vire et des hommes d'équipage ; ce dernier article se borne à dire « que ces engagements sont constatés par le rôle d'équipage ou « par les conventions des parties, sans exiger qu'elles soient établies « par écrit. Ces conventions peuvent donc être, à la volonté des par- « ties, ou rédigées par écrit ou réglées verbalement et, dans ce der- « nier cas, la preuve de leur existence et des conditions stipulées « peut résulter de la preuve testimoniale et des présomptions. »

tions. Enfin l'article 192 § 4 ne confère de privilège qu'aux créances constatées par le rôle : quelle serait la raison de cette inégalité choquante si la convention des parties devait être admise concurremment avec le rôle d'équipage (1)? Ces raisons, quoique graves, ne nous semblent pas décisives.

Il n'est pas de l'essence du contrat d'engagement qu'il soit relaté sur le rôle d'équipage comme il est de l'essence des conventions matrimoniales qu'elles soient rédigées par acte notarié. Est-ce que si, par aventure, le rôle d'équipage était détruit ou perdu (2), la convention ne pourrait pas être prouvée par l'aveu et par le serment décisoire? Puisque l'article 250 n'a pas dérogé à l'article 109 (Req. 27 juillet 1859), pourquoi ne le serait-elle pas par témoins et par présomptions ? A plus forte raison, comment ne le serait-elle pas par un acte écrit ? Le tribunal du commerce du Havre (1er juillet 1862. Rec. du H. 1862, 1, 189), le tribunal de commerce de Marseille (21 septembre 1860. Rec. du H., 1861, 2, 97), la cour de Rouen (14 août 1858. Rec. du H., 1859, 2, 244) ont, à mon avis, très-bien jugé que les conventions des matelots, à défaut du rôle, peuvent être constatées par tous documents, par correspondance et même par témoins. Allons plus loin : on représente le rôle d'équipage; mais les règlements n'obligent le commissaire de l'inscription maritime qu'à y relater *sommairement* les conditions de l'engagement : il n'a pas jugé la convention assez compliquée pour l'annexer au rôle et voici que la relation sommaire est incomplète : comment n'en pourrait-on pas combler les lacunes à l'aide de la convention non annexée? Filleau suppose : 1° que la clause omise a été, de propos délibéré, soustraite à l'examen du commissaire alors qu'il en peut être autrement; 2° que cette clause *doit* être par conséquent contraire à l'ordre public. Mais si elle n'est pas contraire à l'ordre public ? comment défendre alors de recourir aux « conventions des parties » conformément au texte de la loi, parce qu'on suppose que, dans beaucoup d'autres cas,

(1) *Sic* Filleau, n. 15; Laurin, I, p. 467. — (2) On peut supposer qu'il s'agit de marins engagés en cours de voyage et que l'exemplaire du rôle gardé par le capitaine relate seul les conventions.

on voudrait éluder le décret-loi du 4 mars 1852 et paralyser le droit de tutelle confié à l'administration de la marine? Quand les tribunaux devront apprécier une clause illicite, ils appliqueront l'article 1131 du code civil, et cela suffit. Le législateur préfère assurément que les conditions de l'engagement figurent au rôle puisque les loyers ne sont pas privilégiés s'ils ne sont justifiés par « les rôles d'armement et « de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription « maritime » ; mais s'il refuse au créancier le privilège de l'article 191 § 6, il ne lui ôte pas sa qualité de créancier (1).

Nous nous hâtons d'ailleurs de reconnaître qu'il ne serait

(1) S'il faut en croire le sommaire publié par la *Gazette des Tribunaux*, l'arrêt de la chambre des requêtes du 27 juillet 1859 adopte entièrement cette thèse. Le tribunal civil du Havre l'a consacrée par un jugement du 2 août 1877 (Rec. du Havre, 78. 2. 37) : « Attendu « que le chapeau, lorsqu'il est inscrit sur le rôle d'équipage, est con- « sidéré sans conteste comme un accessoire des gages du capitaine « et reconnu insaisissable par tout le monde ; mais qu'il devrait en « être autrement d'après le demandeur lorsque le chapeau ne figure « pas sur le rôle d'équipage comme dans l'espèce actuelle ; attendu « qu'aux termes de l'art. 250, les conditions d'engagement du capi- « taine peuvent être constatées soit par le rôle d'équipage, soit par « les conventions des parties, que le règlement général de la marine « marchande du 7 novembre 1866 n'a pu légalement modifier et n'a « pas eu d'ailleurs l'intention de modifier cette disposition législa- « tive, d'où il suit que les conventions des parties, même non portées « sur le rôle d'équipage, sont valables et doivent être respectées... » Le tribunal de commerce du Havre, dit Filleau, p. 60, a jugé le 13 septembre 1860 que le capitaine ne pouvait avoir un privilège pour le chapeau non mentionné au rôle d'équipage ; mais c'est là une tout autre question, qui ne pouvait être autrement tranchée. Au contraire, le 28 août 1860, le même tribunal de commerce, en déniant au capitaine, qui ne se présentait pas dans les conditions requises par l'article 192 § 4, le droit au privilège ordonnait « son admission « comme créancier chirographaire au passif » d'une faillite, « atten- « du que les circonstances de la cause ne permettaient pas de con- « cevoir de doute sur l'existence de la dette elle-même. » Je sais que la cour de Rouen a, par un arrêt du 24 décembre 1879 (Rec. du H. 1880. 2. 41) décidé d'une façon générale que le rôle d'équipage, « ré- « digé par un fonctionnaire public chargé de constater l'accord des « intéressés, a le caractère et doit produire les effets de tout acte « authentique ; qu'il ne peut donc être reçu aucune preuve testimo- « niale contre et outre le contenu audit acte. » Mais nous sommes en matière commerciale (conf. art. 633 et 109 co.), et l'article 1341 du code civil n'est pas applicable en matière commerciale. La cour de Rouen avait elle-même décidé le 4 mai 1870 (Rec. du H., 1870. 2. 153) que, même lorsqu'il y a un rôle d'équipage dûment arrêté et signé,

pas conforme à l'esprit de notre législation maritime d'autoriser les gens de mer à déroger par des contre-lettres aux conventions inscrites sur le rôle. Non qu'il faille invoquer ici l'article 1341 du code civil : ce n'est plus une question de preuve qu'il s'agit de régler. Les lois et règlements qui se sont succédé depuis le 31 octobre 1784 ont voulu que tout se passât au grand jour devant le commissaire de l'inscription maritime et que celui-ci fût informé de tout. Les contractants pourront-ils dire : nous n'avons joué qu'une comédie devant le commissaire ; en lui faisant croire que nous nous étions engagés de telle ou telle manière, nous n'avions d'autre intention que de le duper en fraudant la loi : la véritable convention, la seule qui dût nous lier, nous l'avons conclue dans l'ombre et dans la plénitude de notre liberté? Cette pratique serait contraire à l'ordre public et les tribunaux ne devraient pas la tolérer (1).

626. Le code espagnol (art. 699) exige que « les con-
« trats intervenus entre le capitaine et l'équipage soient
« portés par écrit sur le livre de comptabilité du navire et
« signés par eux ou, à défaut, par celui qu'ils désigneront.
« Ce livre fera foi de son contenu. Chaque intéressé pourra
« exiger du capitaine un extrait de son contrat... »

Les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire, dit le code hollandais (art. 395), sont constatées par le rôle d'équipage : à défaut du rôle, on admettra tous les autres moyens de preuve. L'inscription au rôle d'équipage (art. 396) se fait devant le fonctionnaire désigné par l'autorité compétente... Le rôle d'équipage (art. 397) doit contenir : 1° les noms du navire, du capi-

le capitaine peut prouver par tous les moyens de preuve qu'un chapeau lui a été promis en sus des salaires portés au rôle. Nous devons toutefois rappeler à nos lecteurs que le ministre de la marine a, par une circulaire du 14 juin 1880 (Bull. off. mar. 1880, p. 1085), invité les vice-amiraux commandant en chef, préfets maritimes, commissaires généraux, etc., à prendre note de l'arrêt du 24 décembre 1879 pour l'invoquer dans les cas semblables. — (1) Conf. arrêt précité de Rouen du 24 décembre 1879. Dans tous les cas la convention relative au chapeau du capitaine ne devrait pas être assimilée à l'une de ces contre-lettres. A Marseille, d'après un usage constant, connu et toléré par l'administration de la marine, cette convention ne figure pas au rôle.

taine, des officiers et gens de l'équipage ; 2° le lieu du départ, le lieu de la destination du navire et du retour ; 3° les gages ou loyers convenus (on mentionnera s'ils sont stipulés pour le voyage ou par mois) ; 4° les deniers promis ou reçus d'avance ; 5° l'obligation de chaque homme de l'équipage de venir à bord avec ses effets à l'époque fixée par le capitaine, de ne point passer la nuit hors du navire (soit dans le royaume, soit à l'étranger) sans la permission du capitaine et de ne pas retirer ses effets du navire sans qu'ils aient été visités par le capitaine ou son second ; 6° la déclaration du second s'il a navigué antérieurement comme officier vers le lieu de la destination, 7° le pouvoir du capitaine de congédier et de mettre à terre avant le départ tout individu de l'équipage, sans être tenu de lui payer ses gages, s'il s'est enrôlé pour un service qu'il est incapable de faire, ainsi que de lui donner le grade et les gages convenables si cette incapacité n'est reconnue qu'après le départ du navire ; 8° la désignation de la nourriture ou de la ration que chaque homme recevra par semaine dans les temps ordinaires ; 9° l'obligation d'obéir sans contradiction au capitaine et aux autres officiers en leurs qualités respectives, de s'abstenir de l'ivrognerie et de voies de fait ; 10° la teneur littérale des articles 404, 423, 442, 443, 444, 446 code néerl. ; 11° la clause que celui qui désertera ou quittera le navire avant d'être congédié perdra les loyers échus ; 12° l'obligation du second de veiller à ce que les marchandises soient convenablement arrimées et placées sous peine de dommages et intérêts ; 13° l'obligation du second de demeurer à bord jour et nuit, lorsque le navire est chargé de marchandises, et de prendre soin de fermer les écoutilles, principalement pendant la nuit ; 14° l'obligation des officiers et gens de l'équipage de se comporter d'une manière convenable et selon les règles du bon ordre, tant en ce qui touche le culte religieux que dans toutes les autres occasions ; 15° l'obligation générale de se soumettre, en outre, à ce qui est prévu par le code ; 16° enfin tout ce qui a été convenu entre les parties en dehors de la loi. Le capitaine (art 398) qui part avec son navire sans avoir fait préalablement rédi-

ger et signer le rôle d'équipage, dans les cas où il doit l'être, encourt au profit du propriétaire une amende de 100 florins, le second une amende de 50 florins ; les autres gens de l'équipage paient chacun une amende égale à un mois de leurs gages.

Le code portugais reproduit à peu près ces dispositions (1).

Au Brésil, l'engagement des marins *doit* être l'objet d'un acte écrit, énonçant la nature de cet engagement et la quotité des salaires. Les conditions de l'engagement se prouvent, à défaut de contrat, par le rôle d'équipage, qui doit toujours énoncer cette quotité. Le livre des recettes et des dépenses du navire, sur lequel doivent être transcrits les engagements, fait foi, s'il est régulier, pour résoudre toutes les questions douteuses relatives aux loyers (2). A Buenos-Ayres, les conditions de l'engagement se prouvent, à défaut d'autre document écrit, par le rôle d'équipage. Le capitaine doit remettre à tout marin qui l'exige une note signée de lui, énonçant la nature de ses fonctions, la solde convenue et le montant des avances faites à l'engagé. Le livre de comptes sur lequel sont portés les actes d'engagement fait foi, s'il est régulièrement tenu, pour tout ce qui concerne les conditions du contrat ; les mentions relatives aux avances font notamment foi en cas de doute (3). Au Chili, le contrat d'engagement se prouve par écrit et notamment par le livre de comptes qui fait foi, s'il est régulier ; mais la loi ne prescrit pas un rôle d'équipage (4). A défaut d'écrit et d'autres moyens de preuve, on présume que les parties se sont référées aux usages locaux (5).

La loi belge du 21 août 1879 n'a pas modifié l'ancien article 250.

Le code turc de 1864 (art. 65) s'exprime en ces termes :

(1) Toutefois l'art. 1441 prend soin de spécifier que le rôle d'équipage sera dressé devant l'autorité où se fait la matricule. L'article 1442 ne reproduit que les treize premiers alinéas de l'art. 397 c. holl. Les amendes (1443) de 100,000 réaux pour le capitaine, 50,000 pour le contre-maître, d'un mois de solde pour les matelots sont attribuées au trésor de la marine. — (2) Art. 543 s. code brésil. — (3) Art. 1148 s. code argentin. — (4) MM. Hoechster et Sacré, I, p. 312. — (5) V. art. 933 s. code chilien.

« Les conditions d'engagement du capitaine, des officiers « et des hommes de l'équipage d'un navire sont constatées « par le rôle d'équipage ou par les conventions des parties. « S'il n'y a pas de conventions écrites et que le rôle d'équi- « page ne parle pas des conditions de l'engagement, les « parties seront réputées avoir voulu s'en rapporter à l'u- « sage du lieu où l'engagement a été fait. Le rôle d'équi- « page sera dressé devant l'officier de port ou, à défaut, « devant la chancellerie commerciale et, s'il n'y en a pas, « devant le conseil municipal du lieu, et à l'étranger de- « vant les consuls ou agents consulaires ottomans et à dé- « faut devant l'autorité compétente du lieu ». Le code égyptien (même article) reproduit le code turc en substituant « l'autorité supérieure du lieu ou son délégué » au conseil municipal.

L'édit danois du 31 mars 1778 énonce que le capitaine, en engageant les matelots, doit passer avec eux un contrat par écrit.

Le code norwégien de 1860 (art. 28 § 1) exige que le contrat soit signé des deux parties et mentionne l'engagement, le voyage pour lequel cet engagement a été fait, la solde stipulée, le surplus des conditions. La copie de chaque contrat devra être inscrite à la première page d'un livret qui sera remis à l'engagé et sur lequel on inscrira tous les à-compte.

En Suède, l'engagement des matelots est inscrit au rôle d'équipage.

D'après le code russe (art. 664), le contrat qui intervient entre le capitaine et les gens de l'équipage doit être rédigé par écrit. Il doit contenir (art. 666) le nom des parties, la nature de leurs fonctions, le montant de leur solde, la mention du lieu du départ, de la destination, de la route à suivre et de l'obéissance due au capitaine. Pour que le contrat soit parfait (art. 667), il faut que les parties expriment sur une feuille écrite ou imprimée et signée par elles les mentions énoncées en l'article précédent, la réception des arrhes et l'embarquement des matelots à bord... Le capitaine (art. 668) doit toujours avoir à sa disposition le contrat d'enga-

gement des gens de l'équipage : s'il le laisse à terre, il est passible d'une amende de dix roubles.

L'article 57 du code finlandais est ainsi conçu : « Le con-
« trat d'engagement de l'équipage d'un navire, à destina-
« tion d'un pays étranger et affecté au transport des voya-
« geurs ou au service du commerce doit spécifier exacte-
« ment toutes les stipulations convenues sur les loyers et
« le service de chaque homme en particulier ; ce contrat
« doit être revu et ratifié à la maison des mariniers et con-
« firmé par le rôle d'équipage. Tout homme de l'équipage
» pourra, du reste, se faire remettre un livret spécial sur
« lequel seront inscrits les loyers dus et payés. Si le navire
« part d'un port autre qu'une ville et que l'équipage n'ait
« pas été déjà enrôlé ailleurs, le contrat d'engagement sera
« revu et ratifié en présence de deux témoins légaux par le
« fonctionnaire de police (länsman) du lieu ou par une
« autre autorité chargée de le faire. Si l'engagement se con-
« clut à l'étranger, les conditions en seront inscrites sur le
« rôle d'équipage et confirmées sur les lieux par le consul
« ou par une autre autorité compétente. »

Dans l'empire d'Allemagne, on discutait jadis sur le point de savoir si le contrat d'engagement constitue un acte de commerce et partant si l'article 317, qui déclare la validité des actes de commerce indépendante d'une rédaction écrite, lui était applicable. Dans les conférences de Hambourg, la question avait été tranchée négativement. En Prusse, la jurisprudence variait à ce sujet. Des dispositions légales dans le grand duché d'Oldenbourg, ailleurs des usages faisaient exiger un écrit. La loi du 27 décembre 1872 (art. 24) a fait prévaloir cette règle unique : la validité du contrat d'engagement n'est pas subordonnée à la rédaction d'un écrit. Quand, lors de la conclusion du contrat d'engagement, ajoute l'article 25, le montant du loyer n'a pas été fixé par une clause expresse, dans le doute on répute convenu le loyer que le fonctionnaire préposé aux gens de mer du port où a été passée la revue déclare conforme à l'usage de ce port au moment de cette revue.

Le rôle d'équipage (v. ci-dessus n. 620) doit mentionner,

outre les salaires et les conventions particulières, le nom et la nationalité du navire, le nom, le domicile, le grade de chaque matelot, les vivres affectés à chaque homme de l'équipage. Le matelot engagé après la rédaction du rôle doit y être aussi porté par l'autorité maritime (1).

En Italie, d'après le code de commerce, le rôle d'équipage doit indiquer les loyers ou la part de bénéfices dus aux gens de mer ; les autres conditions de l'engagement peuvent résulter soit du rôle, soit de conventions particulières (2). Ces conventions sont faites, dans le royaume en présence de l'administrateur de la marine locale, à l'étranger en présence des consuls. Les administrateurs et les consuls inscrivent les engagements sur un registre et en remettent une copie au capitaine qui, dans les vingt-quatre heures, en fait la transcription sur son livre de bord ; cette transcription est visée, pour l'authenticité, par l'administrateur ou le consul. Les conventions *verbales* ou écrites qui n'ont pas été faites dans ces formes sont nulles et de nul effet. Cependant, dans les pays étrangers où il n'y a pas d'agents consulaires, l'engagement est valablement fait lorsqu'il est transcrit par l'écrivain du bord et signé du capitaine et du matelot engagé ; si celui-ci ne sait pas écrire, son engagement est attesté par deux témoins (3). Mais ces dispositions ont été partiellement modifiées par l'article 72 § 1 et 2 de la loi du 24 mai 1877, ainsi conçu : « Le contrat d'engagement « entre le capitaine, patron ou armateur et les gens de l'é- « quipage doit, *à peine de nullité*, être constaté par écrit et « signé par l'engagé lui-même. Si ce dernier ne sait pas « écrire, l'officier de port doit le mentionner sur le contrat « d'engagement et faire intervenir deux témoins étrangers « à l'équipage ».

A Malte, les conventions arrêtées entre les marins et le capitaine sont inscrites et signées sur le rôle d'équipage. En cas de doute, on suit les usages du lieu où le contrat a été passé. Le registre tenu par l'écrivain contient le nom de

(1) L. 27 déc. 1872. Les frais de revue, y compris la rédaction du rôle, sont à la charge de l'armateur (même loi, art. 23). — (2) Art. 343. — (3) Art. 344.

tous les marins, la nature de leurs fonctions, le jour de l'engagement, le salaire stipulé, les conventions arrêtées et les fonds donnés à titre de gage ou d'emprunt (1).

En Angleterre, aux termes du *merchant shipping act* de 1854 (art. 149), le capitaine de tout navire, à l'exception des navires de moins de 80 tonneaux exclusivement employés au cabotage entre les différents ports des côtes du Royaume-Uni, doit passer un contrat en la manière ci-après mentionnée avec chaque marin qu'il embarquera pour faire partie de son équipage dans quelque port du royaume que ce soit. Ce contrat sera établi dans une forme sanctionnée par le *Board of trade*; il portera la date du jour où la première signature y aura été apposée, sera signé par le capitaine avant de l'être par les hommes de l'équipage et contiendra les détails suivants, savoir : 1° la nature et autant que possible la durée du voyage projeté ou de l'engagement; 2° le nombre et la description de l'équipage (*number and description of the crew*), avec l'indication du nombre des hommes engagés comme matelots; 3° le délai dans lequel chaque marin devra être à bord ou commencer son service; 4° la qualité en laquelle chaque marin doit servir; 5° le montant des gages de chaque marin; 6° un tarif des vivres qui doivent être fournis à chaque homme; 7° toutes les règles relatives à la conduite à bord, aux amendes, à la suppression de certaines allocations de vivres ou aux autres punitions légales pour inconduite, qui auront été sanctionnées par le *Board of trade* et adoptées par les parties. Le contrat, ainsi qu'il a été dit plus haut, pourra contenir toutes autres stipulations non contraires à la loi (2). Aux termes du même *act* (art. 150), les règles suivantes relatives aux contrats seront obligatoires pour tout navire allant à l'étranger, dans

(1) V. A. de St-Joseph, Concord., p. 305. Extrait du *Compendio*, etc. — (2) « Si le capitaine d'un navire appartenant à une pos-
« session britannique a passé avec son équipage un contrat dressé
« en due forme, conformément à la loi de la possession à laquelle
« appartient ledit navire ou dans laquelle son équipage a été en-
« gagé et qu'il engage isolément des marins dans le Royaume-Uni,
« lesdits marins pourront signer le contrat ainsi fait, et il ne sera
« pas nécessaire pour eux de signer le contrat dans la forme sanc-
« tionnée par le *Board of trade* » (art. 149).

quelque port des possessions de S. M. qu'il soit enregistré, savoir : 1° Tout contrat passé dans le Royaume-Uni (excepté ceux relatifs aux remplaçants, lesquels seront l'objet de dispositions spéciales) devra être signé par chaque marin en présence du contrôleur d'embarquement (*shipping master*) ; 2° le contrôleur d'embarquement fera lire et expliquer le contrat à chaque marin ou, autrement, s'assurera que le marin comprend cet acte avant de le signer : il certifiera chaque signature ; 3° lorsque l'équipage aura été engagé, le contrat sera signé en double ; une des expéditions sera conservée par le contrôleur d'embarquement ; l'autre, qui aura une place ou une forme spéciale pour la désignation et la signature des remplaçants ou des personnes engagés postérieurement au premier départ du navire, sera délivrée au capitaine ; 4° dans le cas de remplacement de marins ayant dûment signé le contrat et dont les services cessent dans les vingt-quatre heures de la mise en mer du navire par suite de décès, de désertion ou de toute autre cause imprévue, l'engagement sera, si faire se peut, passé devant un contrôleur d'embarquement dûment nommé en la manière mentionnée plus haut et, lorsqu'il n'en pourra être ainsi, le capitaine devra, avant que le navire prenne la mer s'il est possible ou sinon après, aussitôt que possible, faire lire et expliquer l'engagement aux marins, lesquels le signeront, comme il a été dit plus haut, en présence d'un témoin qui attestera leurs signatures. Le capitaine (art. 166) devra, au commencement de chaque voyage ou à chaque nouvel engagement, faire placer une copie lisible du contrat (non signée) dans une partie du navire accessible à l'équipage sous peine d'une amende de dix livres (au *maximum*) pour chaque infraction.

Le contrat d'engagement doit donc être écrit, ce qui n'empêche pas les gens de mer de pouvoir fournir toutes les preuves propres à en établir le contenu sans être tenus à en produire le texte (même *act*, art. 165). Mais il n'en faut pas conclure qu'ils seraient recevables à prouver outre et contre ce contenu, par exemple l'existence d'une allocation

supplémentaire fondée sur une stipulation verbale ou sur l'usage (1).

Aux Etats-Unis, les contrats passés avec les matelots doivent, quand il s'agit de navires voyageant au long cours ou de navires de soixante-quinze tonneaux et au-dessus expédiés d'un port de l'Atlantique dans un port du Pacifique *(et vice versa)* contenir toutes les mentions énumérées au *merchant shipping act* anglais de 1854 (art. 149) (2). Quant au contrat passé devant le *shipping master* en Angleterre, il est passé devant le *shipping commissionner* créé par l'*act* du 7 juin 1872 en conformité de la même loi anglaise (art. 150) (3). L'article 20 de la loi américaine du 7 juin 1872 est calqué sur l'article 166 de l'*act* de 1854.

627. Nul, après s'être une première fois engagé, n'a le droit de contracter un autre engagement.

C'est pourtant ce que font assez souvent les gens de mer : ils rencontrent un capitaine ou un courtier, s'engagent d'une façon quelconque (par exemple en lui remettant leur permis d'embarquement), puis, avant leur inscription au rôle d'équipage, réfléchissent, se repentent et s'adressent à un autre capitaine qui, n'étant plus rigoureusement tenu de se conformer aux prescriptions de l'ordonnance du 31 octobre 1784 (4), aujourd'hui dépourvues de sanction, les engage à son tour. Quel est l'engagement valable ?

Le premier en date sans nul doute : la morale et le droit sont ici d'accord.

(1) V. dans le sens de la non recevabilité White *v.* Wilson, 2 B. and P. 116; The Isabella, Brand, 2 C. Rob. Ad. 241; Elsworth *v.* Woolmore, 5 Esp. 84. — (2) Art. 12 l. 7 juin 1872. Mais cet article ne s'applique ni aux capitaines de navires où les marins sont engagés à profits éventuels, ni aux capitaines des bâtiments qui font le service des côtes (coastwise) ou qui font la navigation des lacs, même quand ils toucheraient à des ports étrangers. — (3) Article 13. Cet article contient la formule du certificat constatant que le commissaire d'embarquement certifie l'identité du matelot et atteste lui avoir lu ou fait lire, fait connaître et signer les conditions de l'engagement alors que celui-ci jouissait de toute sa liberté d'esprit et n'était pas en état d'ivresse *(freely and volontarily, while sober and not in a state of intoxication)*. — (4) Tit. XIV, art. 6 : « Fait « S. M. très-expresses défenses à tout capitaine de navire d'engager « sans la permission du commissaire des classes aucun matelot ou

Mais qu'on y prenne garde ! *Nemo præcise cogi potest ad factum.* Comment contraindre ce marin à exécuter son premier engagement ? S'il était déserteur, le capitaine du premier navire pourrait le faire traîner de vive force à son bord (1); mais il ne peut être réputé déserteur, n'étant pas encore inscrit au rôle (2). Voici donc une obligation de faire qui ne peut se résoudre, conformément à l'article 1142 du code civil, qu'en dommages-intérêts. L'action en dommages-intérêts sera d'ailleurs purement illusoire (3).

Au contraire le second capitaine, s'il a fait inscrire le même marin sur son rôle d'équipage, a le droit de le traiter en déserteur, et d'obtenir ainsi l'exécution du second engagement.

Les tribunaux auront d'ailleurs la faculté de recourir à la tous les modes de preuve pour décider quel est, des deux engagements, le premier en date.

L'hypothèse du double engagement a été prévue par la législation de plusieurs pays maritimes. Ainsi, d'après l'ordonnance de Bilbao (c. XXIV, art. 13), il est loisible au ca-

« autre homme de mer avant que de s'être assuré *par l'inspection* « *de son livret* qu'il a été congédié du dernier navire sur lequel il « était embarqué à peine de trois cents livres d'amende et trois mois « d'interdiction... ». *Secus* si le capitaine peut être regardé comme complice d'une désertion : v. notre t. II, n. 386. — (1) Art. 69 décr. 24 mars 1852. — (2) Art. 3 § 3 du même décret. — (3) La commission chargée en 1873 d'examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande avait proposé de remédier partiellement à cet inconvénient : « Dans le cas d'embauchage de matelots loin du port d'arme- « ment, lit-on dans son rapport au ministre du commerce, il se pré- « sente souvent une difficulté : le matelot engagé dans un port autre « que le port d'armement ne se met pas en route sans recevoir des « avances; s'il change ensuite de résolution, il ne peut pas être pour- « suivi comme déserteur parce qu'il n'a pas encore été inscrit sur « le rôle d'équipage et que cette inscription seule rend le matelot « justiciable des tribunaux maritimes commerciaux. L'armateur ne « peut alors que s'adresser aux tribunaux ordinaires pour tenter de « rentrer dans ses avances, ce qui, d'ailleurs, ne lui rendrait pas le « matelot dont il a besoin et sur qui il a compté pour un départ « fixé... Pour parer à cet inconvénient, la commission a exprimé le « vœu que le matelot engagé dans un autre port que le port d'arme- « ment fût aussitôt porté sur un rôle provisoire qui se fondrait en- « suite avec le rôle d'armement. De cette inscription sur le rôle pro- « visoire découlerait légalement le droit de poursuivre, à titre de dé- « sertion, dans le cas de manquement à l'engagement contracté. »

pitaine qui a contracté le premier engagement de prendre ou de laisser le matelot engagé une seconde fois. D'après le code danois de 1683 (l. IV. ch. I, art. 2), « aucun patron « ne doit louer le pilote ou les matelots d'un autre : quand « cela peut être constaté, le premier patron a droit de con- « server les hommes qu'il avait engagés pour faire le voyage « convenu avec eux et il ne leur paiera que le salaire qu'il « voudra, attendu qu'en s'engageant deux fois ils ont « perdu tout droit à leur loyer. De plus, le patron qui a loué « sciemment le matelot d'un autre doit payer une amende « de dix onces d'argent au roi et de dix onces à la ville ». Le code russe (art. 671) autorise le capitaine qui a contracté le premier engagement à le faire exécuter par la force. En Norwège (art. 28 § 2 du code de 1860), le marin qui s'est engagé plusieurs fois doit suivre le capitaine auquel il a remis sa patente (à moins que celui-ci ne connût l'engagement antérieur du marin). Si la patente n'a été remise à personne, c'est le premier contrat qui sera exécuté. En Allemagne (l. 27 décembre 1872, art. 26), quand un homme de l'équipage s'engage pour une époque durant laquelle il était déjà engagé en vertu d'un contrat d'engagement antérieur, le premier contrat doit l'emporter. Cependant si la revue a été faite en vertu du contrat d'engagement postérieur sans qu'elle ait eu lieu en vertu du premier, c'est le contrat postérieur qui reçoit son exécution. Au Chili, si le matelot déjà engagé contracte un second engagement, l'armateur ou le capitaine avec lequel il a passé le premier peut le contraindre à l'exécuter ou à subvenir lui-même aux gages de son remplaçant : en outre le matelot perd les gages qu'il a pu gagner et restitue les avances qu'il a reçues. L'armateur ou le capitaine qui l'a détourné encourt une amende de cent *pesos*.

628. M. Caumont a écrit (1) que le recrutement des équipages par des intermédiaires est défendu en France. Ce langage est empreint d'une grande exagération. Filleau tonne, il est vrai (2), contre ces *marchands d'hommes* qui s'oc-

(1) V° Gens de mer, n. 13. — (2) n. 14.

cupent de recruter les équipages des bâtiments de commerce. Il est encore vrai que le gouvernement les envisage avec une grande défaveur. Le ministre de la marine se plaint, dans une circulaire du 11 août 1865, de ce que « l'é-« quipage est formé non par l'armateur et le capitaine en-« semble, comme le veut la loi, mais à la suite d'une sorte « de marché avec des agents de placement. Ceux-ci, pour-« suit-il, exigent de fortes primes des matelots pour leur « procurer un embarquement, et ces primes leur sont payées « par les marins sur leurs avances. Au jour fixé pour la re-« vue d'armement, l'agent présente les hommes au capi-« taine, qui les conduit au bureau où l'engagement a lieu, « et il leur indique le jour où le navire doit mettre à la « voile. Il en résulte que le capitaine, en quittant le port, se « trouve en présence de marins dont il ne connaît ni la ca-« pacité ni la moralité. On a vu même des marins se faire « conduire à bord par des bateaux alors que le navire était « déjà hors du port ». Mais comment le ministre conclut-il? « L'administration de la marine, après bien des avis don-« nés aux armateurs et aux capitaines, n'a pu prendre « d'autre mesure que d'interdire l'entrée du bureau de l'ins-« cription maritime aux agents de placement... Mais la « grande majorité des équipages est toujours recrutée par « ces agents ».

Ce que la loi n'interdisait pas en 1865, elle ne l'interdit pas davantage aujourd'hui. Il y a, par exemple, à Marseille non seulement des courtiers dits *marchands d'hommes*, mais encore des bureaux de placement. Les équipages des bâtiments à voiles sont, dans les grands ports maritimes, presqu'exclusivement recrutés par ces intermédiaires. Il n'en est pas de même, paraît-il, pour les équipages des bâtiments à vapeur.

Le ministère d'agents d'enrôlement, percevant une certaine prime, est autorisé en Belgique.

La section II de la troisième partie du *merchant shipping act* de 1854 est intitulée : Bureaux d'embarquement *(shipping offices)*. Le conseil local de marine établit lui-même dans son port un ou plusieurs bureaux d'embarquement.

Ces bureaux, confiés à des contrôleurs *(shipping masters)* assistés d'adjoints et de commis, sont placés sous la direction supérieure du conseil local (art. 122). Le *Board of trade* sanctionne le nombre et le salaire des employés des bureaux d'embarquement et toutes autres dépenses y relatives ; il contrôle les actes de ces bureaux en tout ce qui concerne les recettes et les paiements qui y sont effectués ; il requiert des employés telles garanties qu'il juge convenables, provoque leur remplacement s'il y a lieu, etc., (art. 123). Les fonctions générales des contrôleurs d'embarquement consistent : à donner des facilités pour engager les matelots en tenant enregistrement de leurs noms et autres renseignements ; à surveiller et faciliter leur engagement et leur congédiement ; à assurer leur présence à bord au moment voulu ; à faciliter l'embarquement des apprentis ; enfin à remplir tous devoirs relatifs aux marins et aux navires du commerce qui sont mentionnés dans l'act (art. 124). Des droits qui ne peuvent excéder les sommes spécifiées au tarif et qui seront déterminées par le *Board of trade* sont payés au contrôleur d'embarquement lors des engagements ou des congédiements faits par son intermédiaire (art. 125). Ces droits sont acquittés par les propriétaires ; mais ceux-ci sont autorisés à imputer sur les salaires des hommes, les apprentis exceptés, la somme prévue au tarif (art. 126). Les contrôleurs d'embarquement qui reçoivent une rémunération autre que celle ci-dessus spécifiée sont passibles de vingt livres d'amende et de destitution (art. 127). Le *Board of trade* peut, avec le consentement des commissaires des douanes, ordonner que, là où il n'y a pas de bureau d'embarquement, les attributions de ce bureau seront confiées totalement ou partiellement à la douane (art. 128). A Londres, les fonctions de contrôleur d'embarquement pourront être confiées par le *Board of trade* aux agents des *sailors homes* (asiles des matelots). Dans ce cas, ces agents seront sous le contrôle immédiat dudit Conseil du commerce et non plus sous celui du conseil local de marine (art. 129). Le *Board of trade* peut, quand il le juge convenable *(from time to time)*, dispenser du concours d'un *shipping master*,

et les actes ainsi accomplis sont tout aussi valables que s'ils l'avaient été devant un contrôleur d'embarquement ou dans un bureau d'embarquement (art. 130).

Les *shipping commissionners* ou commissaires d'embarquement créés aux Etats-Unis par la loi du 7 juin 1872 sont officiellement chargés, comme les *shipping masters* en Angleterre, de faciliter l'engagement des matelots, l'embarquement des apprentis, etc.

629. D'après un vieux statut hambourgeois qui porte les diverses dates de 1270, 1276 et 1292, mais que Pardessus croit antérieur à 1270, nul patron (1) ne devait « congédier ou « abandonner un de ses matelots sur une île, à moins qu'il « ne se fût rendu coupable d'un délit incontestable » Le statut maritime de Lubeck (1199) ne défendait pas seulement à tout patron de congédier un matelot en pays étranger à moins qu'il n'eût incontestablement commis une action infamante (art. 12), il ajoutait (art. 28) que tout patron congédiant un matelot en Flandre sans avoir de reproche fondé à lui faire devait lui payer la totalité de ses gages et le montant de son port franc. On lisait encore dans la compilation connue sous le nom de droit maritime de Wisby (2) : « Dans « l'intérieur des ports, un patron ne peut renvoyer un ma« telot qu'en lui payant la moitié de ses gages ; et hors des « ports qu'en lui payant ses gages entiers, à moins qu'il ne « puisse le convaincre de quelque délit. » L'ordonnance de 1681 ne fit donc que suivre une tradition plusieurs fois séculaire en s'exprimant ainsi (l. III, tit. IV, art. 10) : « Si le « maître congédie le matelot sans cause valable avant le « voyage commencé, il lui paiera le tiers de ses loyers, et « le total si c'est pendant le voyage, avec les frais de son « retour, sans les pouvoir passer en compte aux propriétaires du bâtiment ».

Telle est l'origine historique de l'article 270 du code de commerce, ainsi conçu : « Tout matelot qui justifie qu'il est « congédié sans cause valable a droit à une indemnité « contre le capitaine. L'indemnité est fixée au tiers des

(1) Art. 12. — (2) Art. 3 (édit. de 1505).

« loyers si le congé a lieu avant le voyage commencé. L'in-
« demnité est fixée à la totalité et aux frais du retour si le
« congé a lieu pendant le cours du voyage. Le capitaine ne
« peut, dans aucun des cas ci-dessus, répéter le montant
« de l'indemnité contre les propriétaires du navire. Il n'y a
« pas lieu à indemnité si le matelot est congédié avant la
« clôture du rôle d'équipage. Dans aucun cas le capitaine
« ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers ».

La commission chargée de la révision du code de commerce proposait (août 1867) de distinguer par deux expressions deux choses qui ont, en somme, le même résultat, celui de rompre le contrat par une séparation, mais qui procèdent de cause différentes, c'est-à-dire d'appeler congédiement le renvoi que le capitaine impose au matelot et congé la libération que le matelot peut obtenir. Nous adoptons cette terminologie.

630. *Première hypothèse : congédiement avant la clôture du rôle d'équipage.*

Non-seulement le capitaine peut, dans cette période, congédier le matelot sans cause valable ; mais il peut le congédier sans indemnité.

Le matelot, s'il n'a droit à une indemnité, peut toujours réclamer le prix de ses journées. Les contestations relatives aux salaires dus pour le travail devront être décidées suivant la convention des parties (1).

Nous n'approuvons pas cette disposition de l'article 270. Déjà l'engagement existe, à notre avis du moins (v. n. 624). Pourquoi le matelot, s'il justifie qu'il est alors congédié sans cause valable, ne serait-il pas indemnisé ? D'après le projet de révision que nous citions tout à l'heure (2), le matelot pouvait réclamer pour tout congédiement donné sans cause valable avant le départ (et dans le port de l'engagement) un mois de gages à titre d'indemnité.

On n'a peut-être pas voulu que le capitaine, apercevant de mauvais symptômes avant la clôture du rôle, fût paralysé dans l'emploi d'un tel moyen préventif par la crainte d'une

(1) Cf. D. v° Droit marit., n. 780, et Filleau, p. 226. — (2) Art. 268 et 272.

action judiciaire. Mais il n'était pas logique, dans ce cas, de scinder la période antérieure au départ.

631. *Deuxième hypothèse : congédiement après la clôture du rôle et avant le voyage commencé.*

Le capitaine a le droit de congédier sans avoir à prouver contre le matelot aucun fait répréhensible. Mais celui-ci peut réclamer un tiers de ses gages à titre d'indemnité s'il prouve qu'il est congédié sans cause valable.

Car c'est à lui, d'après le premier alinéa de notre article, de faire cette preuve. Mais Dalloz (1) va bien loin en l'astreignant à établir « qu'il n'est point indocile, querelleur, « qu'il sait son métier, qu'il n'a pas hésité dans le danger à « exécuter une manœuvre hardie ». Il est malaisé de démontrer tout cela. M. Demangeat (2) dit beaucoup plus sagement que le tribunal appréciera, au moyen des explications des deux parties et de tous autres genres de preuve qu'il croirait devoir employer, si le capitaine a congédié le matelot arbitrairement et par pur caprice ou au contraire pour cause valable.

Si le matelot ne prouve pas qu'il ait été congédié pour cause valable, il ne lui est dû, d'après une doctrine universellement admise, que le montant des journées employées à l'équipement du navire.

Mais s'il obtient son indemnité du tiers, on reconnaît qu'il ne peut réclamer en outre le montant des mêmes journées (3).

Notre article ne parle textuellement du droit aux frais de retour que pour le congé sans cause pendant le cours du voyage. Mais il en est évidemment de même pour le congé sans cause après la clôture du rôle et avant le départ si le matelot ne demeure pas au port d'armement (4).

Valin a dit (5) : « Ce pouvoir qu'a le maître de congédier « de son chef le matelot... ne doit s'entendre que du cas où « il n'est pas dans le lieu de la demeure du propriétaire du « navire. S'il en est autrement, il ne le peut que de l'aveu

(1) V° Droit marit., n. 771. — (2) IV, p. 317. — (3) Delvincourt, II, p. 247; Dageville, p. 336; Bédarride, II, n. 630; Ruben de Couder, v. Gens d'équipage, n. 258. — (4) Cf. Beaussant, I, n. 281. — (5) I, p. 705.

« du propriétaire par la raison qu'il ne peut former son « équipage que de concert avec lui s'il est sur le lieu. Il est « vrai que le propriétaire ne doit pas être *présumé* vouloir « forcer un maître de garder un matelot qui ne lui est pas « agréable ; mais enfin le maître ne doit pas le congédier « d'autorité sans le consentement du propriétaire... » Nous croyons avec MM. Bédarride (1) et Demangeat (2) que cette opinion doit être abandonnée. Le législateur de 1807 semble avoir voulu rendre le capitaine indistinctement responsable du congédiement puisqu'il lui défend indistinctement de répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire. Qu'on ne dise pas : c'est annihiler les pouvoirs de l'armateur que d'autoriser le capitaine à congédier seul les matelots choisis et loués de concert avec lui. Non, car il ne pourra choisir seul le remplaçant du matelot congédié. Enfin, puisqu'il répond des matelots, il serait inique de le contraindre, dans un cas quelconque, à garder ceux qu'il reconnaît impropres au service.

632. *Troisième hypothèse : congédiement pendant le voyage sur les côtes de la France continentale.*

Aux termes du décret du 19 mars 1852 (art. 4 et 5), le débarquement sans l'intervention de l'autorité maritime ou consulaire de tout individu porté à un titre quelconque sur un rôle d'équipage est punissable d'amendes de 300 francs si le bâtiment est armé au long cours, de 50 à 100 francs s'il est armé au cabotage, de 25 à 50 francs s'il est armé à la petite pêche.

Presque toutes les fois qu'il y a délit de débarquement non autorisé, le matelot prouvera facilement devant le tribunal de commerce qu'il a été congédié sans cause valable.

Il se peut en outre que les commissaires de l'inscription maritime obtempèrent malgré leur conviction aux instances d'un capitaine, apportant des raisons insuffisantes à l'appui de la demande qu'il forme pour un congédiement. C'est pourquoi ces fonctionnaires doivent mentionner sur les rôles

(1) II, n. 629. — (2) IV, p. 316.

d'équipage les motifs pour lesquels le débarquement a lieu, en réservant la question d'indemnité (1).

L'indemnité, si elle est due, est fixée à la totalité du loyer et aux frais du retour. Pour le matelot engagé au mois, c'est la totalité des loyers calculés sur la durée moyenne du voyage. Que décider pour les matelots engagés au profit ou au fret ? Filleau propose de calculer sur le taux moyen des bénéfices « que devait rapporter l'expédition » parce que l'indemnité est due dès l'instant même où le capitaine est convaincu de congédiement sans cause valable. Il ne sera pas facile de déterminer ce taux moyen ; mais il est clair que les tribunaux sont alors obligés de calculer approximativement une indemnité représentative de la part attribuée au matelot par la convention. Toutefois M. Laurin (2) propose d'attendre la fin du voyage pour liquider cette part et désintéresser le matelot. C'est plus commode et, dans la pratique, on prendra souvent ce parti. A quelles difficultés inévitables n'aboutirait-on pas si l'on avait alloué tout d'abord une indemnité calculée sur une moyenne trop élevée !

633. *Quatrième hypothèse : congédiement à l'étranger ou dans les colonies.*

L'ordonnance de 1784 (tit. XIV, art. 15) avait dit : « Ne « pourront lesdits capitaines et maîtres congédier pendant « le voyage et débarquer aucun des gens de leur équipage « sans cause valable, à moins que lesdits gens de mer n'y « consentent librement ; et il ne pourra être donné congé « sans la permission du commissaire des classes dans les « ports du royaume et des colonies ou des consuls dans les « ports étrangers, à peine de trois cents livres d'amende « pour chaque homme débarqué sans permission ». Ainsi donc on pouvait, avec la permission du consul, congédier un matelot à l'étranger. Le dernier alinéa de l'article 270 avait-il modifié cette prescription ? Comment l'admettre, en dépit des termes absolus employés par le législateur ? Etait-il possible de garder à bord, par cela seul qu'on se trouvait

(1) Arg. anal. arrêté 5 germinal an II, art. 2. Cf. Filleau, p. 226. — (2) I, p. 562.

en pays étranger, un matelot atteint d'une maladie contagieuse, capable d'infecter tout le navire ou même un mutin poussant manifestement l'équipage à la révolte ? Beaussant, en 1840, ne le pensait pas. L'ordonnance du 29 octobre 1833 avait d'ailleurs interprété dans ce sens raisonnable le texte de notre code : « Nos consuls, disait l'article 24, tiendront « la main à la stricte exécution de l'article 270 du code de « commerce, qui interdit aux capitaines de congédier leurs « matelots en pays étranger. Ils dresseront procès-verbal « de tous les faits de cette nature qui parviendraient à leur « connaissance, en donneront avis au ministre de la ma- « rine... *Ils pourront néanmoins*, sur les plaintes ou de- « mandes du capitaine ou des matelots et après les avoir « entendus contradictoirement, ordonner ou autoriser le « débarquement d'un ou plusieurs matelots pour des causes « graves, sauf à en rendre compte au ministre de la ma- « rine ». Les articles 4 et 5 du décret du 19 mars 1852, que nous citions tout à l'heure, ont confirmé la législation de 1784, sauf en ce qui touche le taux des amendes.

Le décret du 7 avril 1860 (art. 2) enjoint aux consuls et aux commissaires de l'inscription maritime dans les colonies de régulariser par une apostille sur le rôle d'équipage les débarquements qu'ils autorisent.

Le même décret (même article) ajoute : « Les consuls « généraux, les consuls, les vice-consuls et les agents con- « sulaires de France à l'étranger, les gouverneurs, les com- « mandants particuliers et les commissaires de l'inscrip- « tion maritime aux colonies veillent à ce qu'aucun homme « faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce ne « soit débarqué en cours de voyage sans une cause légitime, « *dont l'appréciation leur appartient* ». Si le décret a voulu innover, il est entaché d'une illégalité manifeste. Un acte du pouvoir exécutif n'a pu conférer, par exemple, aux commissaires de l'inscription maritime, simples agents du ministère de la marine, des attributions judiciaires et dessaisir à leur profit les tribunaux. S'il a simplement entendu dire que les consuls et les commissaires, dans leurs rapports avec les capitaines, apprécient la légitimité du débarquement,

mais sans exclure l'intervention définitive et souveraine du pouvoir judiciaire, il s'est conformé à la loi.

L'indemnité, si elle est due, est fixée à la totalité du loyer et aux frais du retour (art. 270).

Cela ne signifie pas, bien entendu, que les gens de mer, justement congédiés, doivent être dépouillés des loyers qu'ils ont gagnés jusqu'au jour de leur congédiement.

Cela ne signifie pas davantage qu'ils ne doivent pas être rapatriés. Quelle que soit leur indignité, on ne peut pas les abandonner sur une plage lointaine, séparés à jamais de la famille et de la patrie. Il est clair que la conduite est due dans tous les cas.

Mais il s'agit de savoir qui devra supporter alors les frais du retour. Il y a lieu d'appliquer, au moins par analogie, l'article 2 § 2 de l'arrêté du 5 germinal an XII : « Suivant « les motifs qui y auront donné lieu et dont il devra être « fait mention sur le rôle d'équipage, l'ordre de débarque- « ment statuera si la conduite sera déduite sur les gages « des marins ou si elle sera payée en sus, au compte des « armateurs et chargeurs ». « Ils (les consuls) décideront « dans ce cas, dit expressément l'ordonnance du 29 octobre « 1833, si les frais de retour des matelots seront à la charge « de ces derniers ou à celle du capitaine... »

La décision du consul ou du commissaire autorisant un débarquement est-elle, à ce point de vue, provisoire ou définitive? Provisoire, à notre avis, et la question peut être ultérieurement soumise au tribunal de commerce. Le consul, avons-nous dit, peut avoir mal apprécié les motifs du congédiement; il ne les juge pas en dernier ressort, en ce qui touche l'attribution d'une indemnité : comment les jugerait-il en dernier ressort quand il s'agit de déterminer si l'armateur paiera ou ne paiera pas la conduite? S'il doit mentionner sur les rôles d'équipage les motifs du débarquement en réservant la question d'indemnité, comment, dans la même hypothèse, la question des frais de retour ne serait-elle pas réservée? Telle est l'opinion de Beaussant (1).

(1) I, n. 286. L'arrêt de la chambre des requêtes du 8 mars 1832 (S. 32. 1. 255) a trait à l'hypothèse d'un débarquement ordonné d'office.

Depuis que Beaussant a publié son *code maritime*, le décret du 7 avril 1860 (art. 2) a, il est vrai, statué en ces termes : « Ils (les consuls et les commissaires) décident si « les frais de retour doivent être déduits des salaires dus à « l'homme débarqué ou laissés à la charge de l'armement. « Ils consignent, en la motivant, leur *décision* sur le rôle « d'équipage ». Si le décret a innové, répétons-nous, il est illégal ; s'il n'a pas innové, les raisons qui avaient déterminé l'opinion de Beaussant subsistent avec toute leur force.

634. Valin (1) conseillait au capitaine de ne pas « entreprendre de son chef » la destitution du pilote et du second capitaine, mais de « se pourvoir en justice pour faire « prononcer leur destitution ». Le pilote et le second ne doivent être aujourd'hui ni mieux ni moins bien traités que les autres gens de mer.

« Par rapport aux officiers majors et au chirurgien, ajou« tait Valin, outre leur inexpérience, ils peuvent être con« gédiés pour cause moins grave parce qu'on exige d'eux « une certaine politesse ». En ce qui touche les officiers majors, le législateur moderne a gardé le silence, et les tribunaux ont un pouvoir illimité d'appréciation. Quant au chirurgien, l'ordonnance du 4 août 1819 (art. 17) s'écarte absolument de la thèse adoptée par l'illustre jurisconsulte : « Au« cun capitaine, dit-elle, ne peut, pendant la durée du voyage, « congédier ni débarquer le chirurgien du navire, à moins « que ce ne soit pour une cause valable et par suite d'une « autorisation expresse des commissaires de l'inscription « maritime ou des consuls. Les cause et autorisation sont « certifiées et mentionnées sur le rôle d'équipage ». Les rédacteurs de cette ordonnance sont évidemment hostiles au débarquement du chirurgien. Ainsi que le fait observer Beaussant (2), les autorités maritimes doivent se refuser à autoriser le débarquement, même quand le capitaine et le chirurgien sont d'accord, parce qu'un commun accord rendrait illusoires les prescriptions de la loi ; il faut en outre une

(1) I, p. 709. — (2) I, n. 250.

« cause valable » et, quant à la légitimité du congédiement, les tribunaux restent indubitablement libres de l'apprécier.

635. L'ordonnance du 1er août 1743 (art. 2) suppose que les gens de mer peuvent être encore débarqués, non plus à la demande des capitaines, mais d'office, « par ordre « des consuls et autres officiers établis par S. M. dans les « pays étrangers ou des officiers des classes servant dans « les ports du royaume, pour faire cesser les troubles qu'il « pourrait y avoir à leur occasion dans les navires ou pour « d'autres causes particulières à l'égard desquelles ce dé- « barquement sera jugé absolument nécessaire par lesdits « officiers ». C'est ce que répète l'arrêté du 5 germinal an XII, en substituant aux « consuls et autres officiers établis « par S. M. » les « commissaires des relations commer- « ciales et autres agents établis par le gouvernement dans « les pays étrangers ou les officiers d'administration pré- « posés à l'inscription maritime dans les ports de la répu- « blique » (1). C'est à cette hypothèse que s'applique *in terminis* l'article 2 § 2 de l'arrêté du 5 germinal an XII.

En pareil cas, les gens de mer sont encore payés pour le temps pendant lequel ils ont servi ; mais ils ne peuvent demander aucune indemnité. C'est de toute évidence quand le débarquement procède de leur fait et de leur faute ; mais alors même qu'il a lieu par des circonstances inépendantes de leur volonté, comment actionner l'armateur ? On lui enlève *d'office* le travail qui lui avait été promis ; il ne peut pas payer le salaire qu'il devait recevoir en échange de ce travail.

Quant aux frais de retour, on le verra plus loin, le commissaire ou le consul devra les mettre à la charge des marins eux-mêmes si le débarquement leur est imputable, et, si le débarquement ne leur est pas imputable, accorder la conduite outre les gages (art. 2 arrêté du 5 germinal an XII, art. 2 décr. du 7 avril 1860).

Mais sa décision est-elle définitive ? La question est fort

(1) Filleau ne parle que du « débarquement d'office à la demande « du capitaine ou du matelot » (n. 54 et 55). Mais v. Beaussant, I, n. 285, de Clercq et de Vallat, II, p. 153.

délicate. Il s'agit, peut-on dire, d'une mesure prise d'office non dans un intérêt privé, mais dans un intérêt public. C'est le consul ou le commissaire que la loi charge d'apprécier cet intérêt public : un juge de droit commun peut-il substituer son appréciation à la leur ? Non, d'après un arrêt de la chambre des requêtes (8 mars 1832) (1). Toutefois nous inclinons à la solution contraire. Ce qui est d'intérêt public, ce qui échappe au contrôle des tribunaux, c'est le débarquement. Mais quand il s'agit de déterminer si les frais de retour seront pris ou non sur les gages, c'est un intérêt privé qu'on débat : décider si la bourse de l'armateur supportera ces frais, cela regarde, à notre avis, les tribunaux. Il arrive souvent que ceux-ci, placés en face d'un acte administratif, en laissant subsister cet acte dans toutes ses conséquences, dégagent et proclament le droit particulier. Pourquoi les dessaisir de ce pouvoir ?

636. Le matelot peut aussi provoquer son débarquement (ord. 29 octobre 1833, art. 24).

Filleau (n. 55) traite du « débarquement d'office « à la de- « mande d'un matelot ». Ce n'est pas, à proprement parler, un débarquement d'office, puisqu'il est ordonné à la requête d'une des parties intéressées. Toutefois l'expression peut se défendre parce que le matelot n'est pas libre, en thèse, de se faire débarquer, même pour une cause sérieuse ; il doit mettre nécessairement en jeu l'initiative du commissaire ou du consul : « les officiers mariniers ou matelots « qui demanderont leur congé pendant le cours du voyage « *ne pourront l'obtenir*, dit l'arrêté du 5 germinal en XII « (art. 9), à moins que, d'après les motifs sur lesquels ces « demandes seront fondées, les officiers d'administration « préposés à l'inscription maritime dans les ports de la Ré- « publique ou les commissaires et autres agents des rela- « tions commerciales en pays étrangers ne jugent indispen- « sable de l'accorder.... »

Filleau, pénétré de l'esprit dans lequel est conçu l'arrêté de l'an XII, conseille aux commissaires et aux consuls d'ac-

(1) S. 1832. 1. 257.

cueillir de telles requêtes avec une grande circonspection, parce qu'en débarquant inconsidérément certains hommes de l'équipage, ils peuvent compromettre le succès de l'expédition. Si les raisons données sont indépendantes du service, ajoute-t-il, si, par exemple, le débarquement est sollicité pour des affaires pressantes avec production de preuves, l'autorité maritime doit d'abord faire des démarches auprès du capitaine pour l'amener à consentir au débarquement et s'efforcer, dans le cas où le marin serait absolument nécessaire au navire, de lui trouver un remplaçant. Ce n'est enfin qu'à la dernière extrémité que le congé peut être accordé malgré les objections du capitaine. Mais lorsque ce congé est demandé pour cause de mauvais traitements non mérités ou trop rigoureux, le consul doit procéder à une enquête et, si les faits sont prouvés, prononcer sans hésiter le débarquement avec toutes ses conséquences de droit.

Dans le cas où les gens de mer sont débarqués sur leur demande et pour des motifs étrangers au service du navire, ils cessent, en règle générale, d'être payés à dater de leur débarquement et les frais de rapatriement tombent à leur charge : « il ne sera point alloué de conduite, dit l'article 9 « de l'arrêté de germinal, aux marins qui auront été ainsi « congédiés ; il pourra seulement leur être payé, à compte « des gages qui leur seront dus, une somme suffisante pour « se rendre chez eux ».

Toutefois le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 27 novembre 1860 (Rec. de M. 1860, 1, 322) que lorsque le capitaine a, par ses mauvais traitements, amené le marin à provoquer lui-même son débarquement, il y a lieu à l'indemnité fixée par la loi. Cette décision est juridique. Ce congé n'est, au fond, qu'un congédiement injuste et la faute du capitaine doit retomber sur le capitaine.

Nous traiterons du débarquement pour cause de maladie en commentant l'article 262.

637. On a vu que, d'après l'ordonnance de 1784 (tit. XIV, art. 15), les capitaines et maîtres peuvent congédier les gens de mer sans cause valable, lorsque ces derniers y consentent. Comment en serait-il autrement? Le con-

sentement mutuel rompt un lien que le consentement mutuel avait formé. Cependant, même alors, les commissaires et les consuls doivent intervenir (1). Ils examineront si ce débarquement, non justifié par un motif grave, se concilie avec l'intérêt général et les lois de la navigation, par exemple s'il ne cache pas une cause qui, comme la maladie, ouvre aux marins des droits inamissibles en vertu du décret du 4 mars 1852, si le chiffre des matelots français ne va pas s'abaisser au-dessous du *minimum* règlementaire, etc.

Les matelots sont alors payés de leurs salaires pour le temps pendant lequel ils ont servi, c'est-à-dire jusqu'à leur débarquement; mais ils n'ont pas droit à une indemnité (2). Ils doivent, en outre, être rapatriés aux frais de l'armateur. Telle est en effet la règle, à laquelle aucun texte législatif n'a dérogé pour ce cas spécial.

L'autorité maritime chargée de sanctionner ce débarquement de gré à gré exige, dans la pratique, que le capitaine ait d'abord pourvu au rapatriement. Autrement, dit Filleau (3), « elle prêterait les mains à des transactions qui pourraient « avoir pour résultat soit d'absorber en frais de rapatrie- « ment des gages que la loi a voulu conserver intacts aux « gens de mer, soit même, dans certaines circonstances, « d'en grever le budget de l'Etat ».

638. S'il y a congédiement injuste, le capitaine, aux termes de l'article 270, ne peut répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire. Il est à peine utile de faire remarquer que ceci concerne exclusivement les rapports du capitaine avec l'armateur. Ce dernier est manifestement tenu envers les tiers, c'est-à-dire envers les

(1) Ord de 1784, même article; arrêté du 5 germinal an XII, art. 2; décr. 19 mars 1852, art 5. — (2) *Sic* Marseille, 27 août 1880 (Rec. de M. 80. 1. 282). Mais, par le même jugement, le tribunal interdit aux armateurs de répéter l'excédant des avances sur les salaires parce que « dans le cas de rupture de voyage ou d'engagement, les avances « sont acquises aux marins. » L'erreur est palpable. D'abord les avances sont une indemnité (art. 252); ensuite le code permet au marin de les retenir quand la rupture est imputable à l'armateur. Or ici le tribunal constate que le mécanicien V... « a été débarqué « de son consentement et sur la demande de son capitaine » et un peu plus loin qu' « il a renoncé lui-même à son engagement. » — (3) n. 100.

gens de mer. C'est l'application pure et simple de la règle écrite dans l'article 216 § 1 (1).

639. L'article 270 est considéré comme une disposition d'ordre public à laquelle il est interdit de déroger par des conventions particulières (décr. 4 mars 1852, art. 1).

Ainsi se trouve législativement sanctionnée la disposition règlementaire de l'ordonnance du 29 octobre 1838 qui enjoint aux consuls de veiller à la stricte exécution de cet article. Ils n'ont pas la faculté d'en faire fléchir une seule prescription (2).

640. Le projet de réforme imprimé en août 1867 modifiait très-heureusement cette partie du code. Il s'occupait à la fois du congédiement et du congé.

Le personnel des capitaines paraissant offrir aujourd'hui plus de garanties qu'en 1681 et même qu'en 1807, la commission avait jugé bon de déclarer formellement que le capitaine peut toujours, à l'étranger comme en France, congédier un matelot avant le terme de l'engagement, sans avoir à prouver contre lui un fait répréhensible, le matelot gardant le droit à une indemnité s'il était congédié sans cause valable. Art. 268 : « Le capitaine peut toujours congé-
« dier le matelot avant le terme de l'engagement sans avoir
« à prouver contre lui aucun fait répréhensible à charge
« d'indemnité. Si le congé a lieu dans le port de l'engage-
« ment et avant le départ du navire, l'indemnité est d'un
« mois de gages. Si le congé a lieu dans un port de France
« autre que celui de l'engagement, l'indemnité est d'un mois
« de gages en sus des avances. Si le congé a lieu dans un
« port européen, hors de France, ou dans un port de la
« Méditerranée ou des mers Noire ou d'Azof, l'indemnité
« est de deux mois de gages. Si le congé a lieu dans tout
« autre port hors d'Europe, l'indemnité est de quatre mois
« de gages. Le matelot congédié a droit, en outre, à la
« conduite jusqu'au port où il a été engagé ou, au choix du
« capitaine, à une indemnité équivalente. Si le matelot con-
« gédié est engagé au fret ou au voyage, l'indemnité est

(1) Conf. notre tome I, n. 128. — (2) Cf. Rennes, 31 mai 1869. D. 70. 2. 196.

« déterminée par les tribunaux à défaut d'arrangement « amiable ». Art. 272 : « Tout matelot qui justifie qu'il est « congédié sans cause valable a droit à une indemnité. « L'indemnité est réglée conformément aux dispositions « de l'article 268. Le capitaine ne peut, dans ce cas, ré- « péter le montant de l'indemnité contre les propriétaires « du navire ».

Mais ne convenait-il pas d'accorder en même temps au matelot le pouvoir de se dégager, au bout d'un certain temps de service? Cette faculté, à peu près inutile en 1807, n'était-elle pas devenue indispensable par la durée des expéditions actuelles d'intercourse qui maintiennent le navire, quelquefois durant plusieurs années, dans les mers lointaines et sous des climats que les Européens ne peuvent pas longtemps supporter ? L'article 269 était ainsi conçu : « S'il s'est « écoulé plus de deux ans depuis l'entrée au service sans « que le voyage de retour en Europe ait été commencé ou « ordonné, tout matelot, à défaut de conventions contraires, « peut demander son congé en réclamant seulement ses « loyers échus, plus la conduite de retour jusqu'au port où « il a été engagé ou, au choix du capitaine, une indemnité « équivalente. Le matelot ne peut pas demander son congé « dans un port d'escale ni de relâche, mais seulement dans « un port de destination et tout autant que le voyage de re- « tour en Europe n'aurait pas été ordonné. L'engagement « pour un temps indéterminé ou sous la clause générale « que le service continuera pour tous les voyages à entre- « prendre n'est pas réputé convention contraire, à moins « qu'il ne soit expressément stipulé que le service pourra « continuer plus de deux ans ».

641. D'après le code espagnol, le marin ne peut être renvoyé sans juste cause pendant la durée de son engagement. Seront justes causes de renvoi : tout délit de nature à troubler l'ordre dans le navire et la récidive des fautes d'insubordination, de discipline dans son service, enfin l'habitude de l'ivrognerie et tout fait qui rend le marin inhabile au service pour lequel il est engagé (art. 704). Le capitaine ne peut, pendant la traversée, abandonner aucun homme de

mer, à moins que ce dernier ne se soit rendu coupable d'un délit grave (art. 706).

Le code hollandais astreint expressément le capitaine qui congédie des officiers ou des gens de l'équipage pour des causes légitimes à leur payer les loyers convenus jusqu'au jour du congé, calculés d'après la route déjà parcourue. Si le congé a lieu avant le commencement du voyage, ils seront payés des jours pendant lesquels ils auront été en service (art. 436). Sont réputées causes légitimes : 1° l'insubordination ; 2° l'ivrognerie habituelle ; 3° les rixes et voies de fait à bord du navire ; 4° la rupture du voyage, permise ou obligée, en observant ce qui est statué à cet égard par la loi ; 5° l'abandon du bord sans permission (art. 437). Les articles 438 et 439 sont calqués sur les quatre premiers paragraphes de notre article 270. Aux termes de l'article 440, les gens de l'équipage peuvent demander leur congé : 1° si, avant le commencement du voyage, le capitaine veut changer de destination ou s'il existe avec le royaume une guerre maritime ; 2° et 3° s'il survient avec le royaume et pendant la relâche une guerre qui met le navire en danger réel ou s'il se déclare une maladie épidémique ; 4° et 5° si le navire change de propriétaire, de directeur ou de capitaine ; 6° s'ils sont engagés à voyager sous convoi et que le convoi ne soit pas accordé. Ces dispositions législatives ont passé dans le code portugais (art. 1481 à 1485). Enfin l'article 443 du code hollandais est ainsi conçu : « En cas de congé « hors du royaume, le capitaine est tenu de payer à chacun « des matelots ce qui lui est dû,... La disposition du second « alinéa de l'art. 321 ne recevra pas son application dans « ce cas (1) ».

Au Brésil (2) le matelot congédié sans juste cause après son enrôlement à droit à la solde entière qu'il aurait gagnée s'il avait achevé le voyage ; s'il est engagé au mois, le calcul se fait suivant la durée moyenne du voyage à partir du lieu de l'engagement. Dans ce cas, le capitaine ne peut répéter l'indemnité contre le propriétaire du navire, à moins

(1) L'article 321 permet au propriétaire du navire de se libérer par l'abandon du navire et du fret. — (2) Code brésilien, art. 554.

qu'il n'ait agi d'après ses ordres. Les justes motifs de congédiement sont les mêmes qu'en droit hollandais. Enfin le matelot peut, pour mauvais traitements ou mauvaise nourriture, citer le capitaine en justice avant la fin du voyage et demander la résiliation de son engagement.

Le code argentin se rapproche beaucoup plus du nôtre. L'officier ou le marin congédié pour un motif légitime doit être payé de ses loyers jusqu'au jour du congédiement : s'il est engagé au voyage, les loyers sont supputés d'après le chemin accompli. S'il est congédié sans cause légitime, l'indemnité (que l'engagement soit au mois ou au voyage) consiste dans le tiers des loyers que le marin aurait vraisemblablement gagnés lorsque le congé a été donné avant le départ du navire; lorsqu'il est donné pendant le voyage, elle comprend la solde entière plus les frais de retour. Le capitaine ne peut alors répéter l'indemnité contre l'armateur à moins qu'il n'ait agi sur son ordre. Les justes motifs de congédiement sont les mêmes qu'en droit hollandais.

Au Chili, les causes légitimes de congédiement sont les mêmes pour les gens de mer que pour le capitaine (1). Le marin peut demander la résiliation de son engagement : pour changement de destination avant le départ du navire; pour survenance d'une guerre entre la République et la nation sur le territoire de laquelle le navire devait se rendre, lorsque des avis sûrs font savoir avant le commencement du voyage ou pendant une relâche qu'il règne une épidémie au port de destination; par suite de la mort ou du congé du capitaine avant le départ; quand le convoi vient à manquer, alors que le bâtiment devait naviguer sous escorte d'un navire de guerre; lorsque le marin a contracté quelque infirmité qui le rend incapable de faire son service; pour mauvais traitements exercés par le capitaine ou pour mauvaise nourriture. La résiliation de l'engagement peut être demandée pendant le voyage devant le tribunal de commerce si le navire est dans un des ports de la république; devant le consul chilien s'il est dans un port étranger; et, à défaut de consul, devant l'autorité étrangère compétente.

(1) V. notre tome II, n. 350.

Le code turc de 1864 (art. 86 s.) et le code égyptien de 1875 (art. 85 s.) s'expriment en ces termes : « Lorsque le ca-« pitaine congédie des officiers ou gens de l'équipage pour « des causes légitimes, il ne doit leur payer que les loyers « convenus jusqu'au jour du congé, calculés d'après la « route déjà parcourue. Si le congé a lieu avant le commen-« cement du voyage, ils seront payés des jours qu'ils au-« ront été en service et rien de plus ». « Pour le renvoi « des gens de l'équipage sont réputées causes légitimes : 1° l'incapacité dans le service ; 2° l'insubordination ; 3° l'i-« vrognerie habituelle; 4° les voies de fait à bord du navire « et tous les vices qui pourraient porter le désordre dans le « navire; 5° l'abandon du bord sans permission ; 6° la « rupture forcée ou permise du voyage suivant ce qui est « statué par la loi à cet égard ». « Tout marin qui justifie « qu'il est congedié sans cause légitime a droit à une indem-« nité contre le capitaine. L'indemnité est fixée au tiers des « loyers que le congédié aurait probablement gagnés pen-« dant le voyage non encore commencé; au montant du « loyer qu'il aurait perçu depuis le moment du congé jus-« qu'à la fin du voyage et aux frais du retour, si le congé « a lieu pendant le cours du voyage. Le capitaine ne peut, « dans aucun des cas ci-dessus, répéter le montant de l'in-« demnité contre les propriétaires du navire, à moins qu'il « n'ait été autorisé par ces derniers à donner congé ».

L'article 374 du code italien est à peu près calqué sur notre article 270. On a seulement ajouté au quatrième alinéa : *à moins que le congé n'ait été donné sur leur demande* et au dernier : *sauf dans les cas déterminés par la loi*. Mais l'article précédent ne correspond à aucune disposition de notre code : « Si le navire est vendu pendant la durée de « l'engagement, les gens de l'équipage, à moins de conven-« tion contraire, ont droit aux frais du retour et doivent « être payés de leurs salaires ». De tous les salaires calculés sur la durée probable du voyage ou des salaires échus depuis le départ jusqu'à ce que le rapatriement soit effectué? L. Borsari, qui critique avec une grande vivacité cette prescription de la loi italienne, adopte la seconde interprétation.

D'après le *compendio di diritto commerciale maltese* résumé par A. de St. Joseph, le marin congédié, enrôlé à la solde ou aux profits du capitaine ou patron du navire, s'il est licencié sans cause légitime, a droit au tiers du salaire si ce licenciement (qu'il provienne du capitaine, de l'armateur ou des marchands) a été exécuté avant le départ : le marin congédié pendant le voyage a droit au salaire entier et à ses frais de retour.

L'édit autrichien de juillet 1774 (ch. VII, art. 35 et 36) autorise l'homme de l'équipage congédié par le capitaine sans cause légitime avant le commencement du voyage à réclamer le tiers de son salaire ou de sa part dans ce voyage, s'il est engagé pour le voyage ou à la part. S'il est congédié après le voyage commencé, il recevra le salaire entier des mains du capitaine, qui ne pourra s'en faire rembourser en aucun cas.

Voici les prescriptions de la loi allemande (27 décembre 1872). Le capitaine (art. 57) peut congédier un homme de l'équipage, en dehors des cas prévus dans le contrat d'engagement, avant l'expiration de son temps de service : 1° tant que le voyage n'est pas commencé, lorsque l'homme de l'équipage est incapable de faire le service pour lequel il s'est engagé ; 2° quand l'homme de l'équipage commet une faute grave dans son service, notamment en cas de désobéissance réitérée ou de rébellion continue ou s'il fait la contrebande ; 3° quand l'homme de l'équipage se rend coupable de vol, de tromperie *(betrug)*, d'infidélité *(untreue)*, de détournement, de recel, de faux ou d'un fait puni par le code pénal de la réclusion ; 4° quand l'homme de l'équipage est atteint d'une affection syphilitique ou s'est attiré par un acte illicite une maladie ou une blessure qui le rend incapable de travailler ; 5° quand le voyage pour lequel l'homme de l'équipage a été engagé ne peut pas être commencé ou continué à raison d'une guerre, d'un embargo, d'un blocus, d'une prohibition de sortie ou d'entrée ou d'un autre évènement, concernant le navire ou la cargaison. Le congédiement et le motif du congédiement doivent, dès que cela est possible, être annoncées à l'homme de l'équipage et, dans les cas des

nos 2, 3 et 4, être inscrit sur le journal du bord. L'homme de l'équipage qui, engagé pour un voyage, est congédié avant la fin de l'engagement pour d'autres causes (art. 59), conserve à titre d'indemnité les avances et les arrhes *(handgelder)* qu'il a pu recevoir, n'excèdant pas ce qui, dans l'usage, est payé à ce titre. S'il n'a rien reçu à ce titre, il peut exiger, comme indemnité, le loyer d'un mois. Si le congé est donné après le commencement du voyage, il reçoit, outre le loyer déjà gagné par lui, le loyer de deux ou de quatre mois, selon qu'il est congédié dans un port situé en Europe (1) ou hors d'Europe sans que, toutefois, il puisse obtenir plus que s'il avait été congédié après la fin du voyage (2). Au cas (art. 60) prévu par l'article précédent et si l'homme de l'équipage, après la fin du voyage (3), a été congédié dans un port allemand, on détermine les loyers qui lui sont dus en sus des loyers déjà gagnés en calculant la durée du voyage d'un navire à voiles d'après des règles précises, tracées avec un soin minutieux par le législateur (4).

(1) « Dans les cas des articles 59 et 61, il faut assimiler aux ports « européens les ports hors d'Europe sur la mer Méditerranée, sur « la mer Noire, sur la mer d'Azow » (même loi, art. 70). — (2) Cet article vise seulement les engagements au voyage ou les engagements pour un temps indéterminé quand le congé est donné après le commencement d'un voyage. L'indemnité est réglée conformément aux principes généraux du droit lorsqu'il s'agit d'engagements pour un temps déterminé (Note de MM. Gide, Lyon-Caen, Flach et Dietz). — (3) Mais avant la fin de l'engagement. — (4) Par exemple, le trajet d'un port de la Méditerranée, de la mer Noire ou de la mer d'Asow à un port de la mer du Nord ou de la Baltique est censé durer deux mois; le trajet d'un port des côtes orientales de l'Amérique (depuis le cap Horn jusqu'à Panama inclusivement) à un port de la mer du Nord est censé durer trois mois et demi, etc., etc. On arrive ainsi à faire un décompte mensuel des loyers non stipulés au mois et l'on établit la quotité des loyers supplémentaires alloués à titre d'indemnité. V. le tableau complet dans l'excellente traduction du code allemand publiée en 1881 par MM. Gide, Lyon-Caen, etc., p. 230. L'article 67 de la loi s'exprime d'ailleurs en ces termes : « Dans les « cas des articles 36, 51, 58, 59 et 63, si les loyers n'ont pas été sti- « pulés à temps, mais à forfait pour tout le voyage, les loyers ga- « gnés sont calculés en tenant compte, d'une part, du montant in- « tégral des loyers, d'autre part, des services rendus ainsi que de « la partie du voyage accomplie. Pour fixer le loyer mensuel dans « les cas des articles 59 et 60, on doit compter la durée moyenne du « voyage, en y comprenant le temps du chargement et du déchar- « gement et en tenant compte de la nature du navire. »

La loi du 27 décembre 1872 (art. 61) permet à l'homme de l'équipage d'exiger son congé : 1° lorsque le capitaine manque gravement à ses devoirs envers lui, notamment en le maltraitant ou en retenant sans raison les aliments ou les boissons auxquels il a droit ; 2° lorsque le navire change de pavillon ; 3° lorsque, après la fin du voyage d'aller, un voyage intermédiaire est décidé ou terminé, s'il s'est écoulé depuis l'entrée au service deux ou trois ans, selon que le navire se trouve dans un port situé en Europe ou hors d'Europe. Il faut ajouter à ces trois causes toutes les autres causes qui doivent être admises d'après les principes généraux du droit. Ainsi les interprètes allemands reconnaissent que les hommes de l'équipage peuvent exiger leur congé quand ils ont été engagés pour un voyage déterminé et qu'on entreprend un tout autre voyage (1). L'article 62 poursuit en ces termes : « Dans le cas de l'article 61 § 3, « le congé ne peut pas être exigé : 1° quand l'homme « de l'équipage s'est engagé pour un temps plus long que « celui fixé par cet article. Ne sont pas considérés comme « tels les engagements contractés pour un temps indéter- « miné ou avec la clause générale qu'après la fin du voyage « d'aller l'homme de l'équipage restera au service pour tous « les voyages qui pourraient être résolus; 2° dès que le

(1) Makower, sur l'art. 61, note 65, p. 508, Lewis, t. I, p. 163. Je suis heureux de transcrire ici une intéressante note de MM. Gide, Lyon-Caen, etc. : « Le projet de code présenté par le gouvernement « prussien, disent les traductions du code allemand, accordait, con- « formément à l'article 440 du code hollandais, aux hommes de l'é- « quipage le droit d'exiger leur congé lorsque, avant le commence- « ment du voyage, l'Etat était impliqué dans une guerre maritime « et que, d'après la direction du voyage, un risque de guerre était « vraisemblable pour le navire. Mais, dans les conférences de Ham- « bourg, on écarta cette proposition comme pouvant donner lieu à « des contestations quand il s'agirait de décider s'il y avait risque « de guerre... Faut-il conclure de là que, si les risques de guerre « étaient évidents, les hommes de l'équipage ne pourraient pas exi- « ger leur congé? La question est controversée. Il s'agit surtout de « savoir si les principes généraux du droit ne conduisent pas à ad- « mettre que le congé peut être exigé dans ce cas. Le tribunal su- « prême de commerce de Leipsig a admis l'affirmative dans un juge- « ment du 4 janvier 1873. Le tribunal de Hambourg avait rendu le « 19 janvier 1871 un jugement en sens contraire (v. pour l'affirmative « Lewis, t. I, sur l'art. 61, p. 163 et 165). »

« voyage de retour a été ordonné ». L'homme de l'équipage a, dans les cas des nos 1 et 2 de l'article 61, les mêmes droits que ceux qui sont fixés par l'article 59; dans le cas du n° 3, il n'a droit qu'aux loyers qu'il a gagnés (art. 63). Enfin, en pays étranger, l'homme de l'équipage qui exige son congé ne doit pas, sauf le cas de changement de pavillon, abandonner son service sans l'autorisation d'un fonctionnaire préposé aux gens de mer (art. 64).

L'article 36 du code norwégien permet au matelot d'obtenir son congé s'il prouve qu'il a été maltraité par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions ou qu'il peut avoir lui-même un navire à commander ou qu'il peut être engagé comme second ou même, d'une façon plus générale, que, par suite de circonstances nouvelles, l'exécution du contrat lui causerait une perte sensible. Dans ces trois derniers cas, l'engagé devra toutefois se faire remplacer par un autre homme capable et « de confiance », acceptant les conditions du contrat (1).

D'après le code suédois, le capitaine, si les mesures disciplinaires sont insuffisantes, peut congédier le marin, même durant le voyage, en ne lui tenant compte que des loyers échus. Si celui-ci est privé de son emploi sans motif légitime, il a droit à une indemnité qui est payée par l'armateur, sauf le recours de ce dernier contre le capitaine. Dans tous les cas prévus par la législation suédoise (2) où le marin peut obtenir son congé, il a droit à ses loyers jusqu'au jour du congé.

Le code russe défend au capitaine, en règle générale et hors les cas spécifiés par la loi, d'affranchir du service de bord un sujet russe à l'étranger sans les motifs les plus graves, et sans l'autorisation de l'agent russe, en spécifiant les motifs de l'affranchissement. A son retour en Russie, le capitaine est tenu de remettre cette autorisation écrite au bureau de la douane (art. 719). S'il abandonne des matelots en pays étranger, les consuls doivent les faire partir pour la Russie aux frais de l'armateur (3); le capi-

(1) Nous citons plus loin (n. 656) l'article 35, le seul du code norwégien qui prévoie un cas de congédiement. — (2) V. ci-dessous n. 656. — (3) « Aux frais de l'affréteur qui paie le double des frais

taine est poursuivi selon les lois. Les règles exposées dan
la section V du chapitre V du titre I (1) et relatives au renv
des gens de l'équipage en Russie (2) ne concernent pas le
matelots étrangers.

D'après le code finlandais, le capitaine peut, en tout temps
congédier un matelot... S'il congédie un de ses homme
à l'étranger, il devra le déclarer au consul, à qui il appar
tient de faire respecter les droits du matelot. S'il est prouv
que le matelot a été congédié sans raison valable, le capi
taine sera responsable envers l'armateur de tous les frais e
de tous les dommages qui en pourront résulter (art. 71). Le
marin, à la cessation de son service, ne percevra que le sa
laire à lui échu pour le temps qu'il a servi s'il a été congé
dié pour des fautes, conformément aux articles 62 et 63 ou
s'il a lui-même demandé son congé dans les circonstances
énoncées aux articles 69 et 70 (3) (sans avoir été conduit à
le faire par la faute du capitaine ou par suite de la vente du
navire à un étranger). S'il a été engagé au voyage, la par
tie du loyer qui lui est due sera calculée d'après les règles
établies en l'article 55 (4) (art. 72). Mais si le matelot a été
congédié sans avoir failli dans son service ou libéré à la
suite de mauvais traitements du capitaine ou de la vente du
navire à un étranger, le matelot percevra son salaire comme
il vient d'être dit, gardera ce qu'il pourra avoir reçu en sus
de ce qui lui est dû et aura droit, en outre, à une indemnité
pour la rupture de son contrat ; cette indemnité est fixée à
un mois de gages s'il a quitté son service dans un port de
Finlande ou de la mer Baltique, à deux, trois ou quatre
mois s'il a été congédié dans des régions plus éloignées, se
lon les dispositions de l'article 56 concernant le capitaine
(art. 73) (5). En principe les frais de retour d'un matelot em
pêché de revenir avec le navire au port où a eu lieu son enga

« occasionnés », dit la traduction d'A. de St-Joseph, reproduite par MM. Hoechster et Sacré (I, p. 300). Il y a là une double bizarrerie. Pourquoi ces frais seraient-ils à la charge de l'affréteur? Pourquoi lui imposer le double des frais? — (1) Intitulée *Du Congé des matelots et de leur solde.* — (2) V. A. de St-Joseph, Concord., p. 68. — (3) V. ci-dessous n. 656. — (4) V. notre tome II, n. 350. — (5) V. notre tome II, ib.

gement sont à la charge de l'armateur. Cependant il n'en est plus ainsi quand le matelot a été congédié pour une faute ou pour une maladie qu'il s'est lui-même attirée ou quand il a demandé son congé pour cause d'avancement ou de mariage comme il est dit en l'article 70. Si, s'appuyant sur les dispositions de l'article 69, il a demandé son congé après deux ou trois ans de service, son rapatriement ne tombe pas non plus à la charge de l'armateur, à moins que le contraire n'ait été stipulé dans le contrat d'engagement (art. 78).

La loi belge du 21 août 1879 (art. 62) n'a pas modifié notre article 270; mais une disposition nouvelle (art. 65) énonce que toutes les prescriptions relatives aux salaires et au rapatriement sont d'ordre public.

D'après la loi anglaise *(merchant shipping act* de 1854, art. 167), le matelot qui, ayant signé un contrat d'engagement est congédié sans que ce congédiement soit justifié par une faute de sa part, avant le commencement du voyage ou avant d'avoir acquis un mois de salaires, a droit à une compensation qui ne peut excéder un mois de salaires. En principe l'abandon volontaire d'un marin à terre avant l'accomplissement du voyage est réputé délit *(misdemeanour)* (art. 206). Aucun marin ne peut être congédié ou laissé à terre en cours de voyage sans l'adhésion écrite du contrôleur d'embarquement (ou à son défaut d'un agent autorisé) et, hors des possessions anglaises, sans l'adhésion écrite du consul (ou à son défaut de deux négociants respectables), ces fonctionnaires ou marchands pouvant procéder par voie sommaire à l'examen des diverses causes alléguées par le capitaine (inaptitude, désertion, disparition) (art. 207). C'est au capitaine qu'il appartient de prouver ultérieurement ou qu'il a obtenu cette adhésion ou qu'il l'a requise ou qu'il lui a été impossible de l'obtenir (art. 208). Quand des marins sont laissés à terre pour cause d'inaptitude *(unfitness or inability to proceed on the voyage)*, un compte en duplicata de leurs salaires doit, par les soins du capitaine, être remis, en même temps que s'effectue le paiement de ce salaire, soit au contrôleur d'embarquement ou à tout autre agent autorisé, soit au consul ou, en l'absence du consul, à un commer-

çant notable. L'infraction est punie d'une amende de dix livres et la remise d'un compte faux d'une amende de vingt livres (art. 209). Le salaire n'est remis au marin que sous la déduction des frais de nourriture et de rapatriement qu'il n'y aurait pas lieu de mettre à la charge du capitaine ou de l'armateur (art. 210).

Enfin lorsqu'un navire anglais change de propriétaire ou qu'il en est disposé hors des possessions anglaises et qu'un marin ou apprenti de l'équipage n'a pas déclaré, par écrit, en présence d'un agent consulaire anglais ou, à défaut, devant un ou plusieurs négociants anglais honorables non intéressés dans ledit navire, l'intention d'achever le voyage s'il est continué ou lorsque les services d'un marin ou apprenti appartenant à un navire anglais se sont terminés en pays étranger, le capitaine délivre audit marin ou apprenti un certificat de libération dans la forme approuvée par le conseil du commerce, comme il a été dit plus haut, et, s'il s'agit d'un officier commissionné dont il a gardé le brevet, il lui rend cette pièce. Il doit le rapatrier ou pourvoir aux frais de rapatriement (art. 205) (1).

Aux Etats-Unis, il est universellemeat admis que si, durant le voyage, le capitaine congédie un matelot sans cause légitime, ce dernier peut obtenir une indemnité. L'indemnité est ordinairement proportionnée à la perte de temps *(loss of time)* et aux dépenses du retour au port de départ. Les tribunaux accordent tantôt les loyers qui auraient été gagnés jusqu'à l'heureux accomplissement du voyage, tantôt ceux qui courent pendant le temps que dure le rapatriement. Si un un marin peut se faire employer dans la période qui suit son débarquement, on déduit les sommes qu'il a ainsi gagnées non du loyer qui lui est dû, mais des frais de retour (2). Un matelot peut être absolument incapable de faire son service ou ne s'en acquitter qu'imparfaitement : le maître est recevable à lui refuser ses salaires dans le premier cas, à les

(1) V. en outre ci-dessous, n. 656. — (2) Emerson *v.* Howland, 1 Mason's R., 45; Hutchinson *v.* Coombs, Ware's R., 65; The Gloucester, 2 Peters Adm. R. 403; Rice *v.* The Polly, ib., 240 etc. —

réduire dans le second (1). Quand un matelot quitte le navire volontairement et d'accord avec le capitaine, il ne touche son loyer que jusqu'au jour où cesse son service (2). S'il le quitte à raison des mauvais traitements qu'il a subis, il peut réclamer son loyer jusqu'à l'heureux accomplissemont du voyage (3).

L'article 167 du *merchant shipping act* anglais de 1854, que nous venons d'analyser, a été littéralement reproduit par l'*act* américain du 8 juin 1872 (art. 21).

SECTION III.

DEVOIRS DES GENS DE L'ÉQUIPAGE.

642. Quelques-uns sont écrits dans le contrat d'engagement : pour en déterminer la portée, le juge interprète l'intention des parties, les termes et l'esprit du contrat.

Quelques-uns, d'un ordre plus général, dérivent de l'engagement lui-même, abstraction faite de son texte, comme l'effet dérive de la cause.

Les infractions à ces devoirs généraux intéressent l'ordre public : autrefois elles étaient prévues soit par l'ordonnance de 1681, soit par la législation règlementaire ; elles le sont aujourd'hui, pour la plupart, par le décret du 24 mars 1852.

Les infractions prévues par le décret du 24 mars 1852 sont des crimes, des délits maritimes ou (4) des fautes disciplinaires (5).

Les peines en matière criminelle sont les mêmes que celles qui sont énoncées dans les lois ordinaires, sauf les cas prévus par le décret lui-même (6) : elles sont appliquées

(1) Atkyns *v.* Burrows, 1 Peters Adm. R., 247; Sherwood *v.* Mc Intosh, Ware's R. 109 ; Mitchell *v.* Orozembo, 1 Peters Adm. R., 250. — (2) Wilson *v.* Bragdon, 10 Mass. R., 79. — (3) Sherwood *v.* Mc Intosh, Ware's R., 109; Steele *v.* Thatcher, *ib.*, 91. — (4) V. t. II, n. 529. — (5) Sont également considérées comme fautes de discipline les infractions au décret du 9 janvier 1852 (sur l'exercice de la pêche côtière) et des règlements sur la pêche côtière qu'en raison de leur peu de gravité les commissaires de l'inscription maritime ne croient pas devoir déférer aux poursuites du ministère public. — (6) Art. 56.

par les cours d'assises tandis que les autres sont appliquées par des juridictions maritimes.

L'article 55 du décret énumère six catégories de peines correctionnelles applicables aux délits maritimes (1).

Il y a huit sortes de peines disciplinaires applicables aux hommes de l'équipage, cinq sortes de peines disciplinaires applicables aux officiers. Elles sont énumérées par l'article 42 du décret (2).

En général, la sanction pénale n'exclut pas la sanction civile. En est-il autrement quand il s'agit des infractions aux devoirs généraux des gens de mer, prévues par le décret du

(1) 1° l'amende de seize à trois cents francs ; 2° la boucle pendant vingt jours au plus, avec ou sans retenue d'une partie de la solde qui ne pourra en excéder la moitié ; 3° l'embarquement sur un bâtiment de l'Etat, à moitié solde de leur grade pour les officiers mariniers ou à deux tiers de solde pour les quartiers-maîtres et les matelots : la durée de cet embarquement correctionnel ne comptera ni pour l'avancement ni pour les examens de capitaine du commerce; 4° la perte ou la suspension de la faculté de commander ; 5° l'emprisonnement pendant six jours au moins et cinq ans au plus. — (2) Les peines applicables aux fautes de discipline sont, pour les hommes de l'équipage : 1° la consigne à bord pendant huit jours au plus; 2° le retranchement de la ration de boisson fermentée pour trois jours au plus ; 3° la vigie sur les barres de perroquet, dans la hune, sur une vergue ou au bossoir pendant une demi-heure au moins et quatre heures au plus; 4° la retenue de un à trente jours de solde si l'équipage est engagé au mois ou de deux à cinquante francs s'il est engagé à la part ; 5° la prison pendant huit jours au plus ; 6° l'amarrage à un bas de mât sur le pont, dans l'entre-pont ou dans la cale, pendant un jour au moins ou trois jours au plus, à raison d'une heure au moins et de trois heures au plus par jour ; 7° la boucle aux pieds pendant cinq jours au plus. La boucle et le cachot peuvent être accompagnés du retranchement de la ration de boisson fermentée ou même de la mise au pain et à l'eau. S'il s'agit d'un homme dangereux ou en prévention de crime, la peine de la boucle ou du cachot peut être prolongée aussi longtemps que la nécessité l'exige; mais, dans ce cas, il n'y a lieu qu'au retranchement de boisson fermentée. Pour les officiers : 1° la retenue de dix à quarante jours de solde s'ils sont engagés au mois ou de vingt à cent cinquante francs s'ils sont engagés à la part ; 2° les arrêts simples pendant quinze jours au plus avec continuation de sorvice ; 3° les arrêts forcés dans la chambre pendant dix jours au plus ; 4° la suspension temporaire des fonctions avec exclusion de la table du capitaine et suppression de solde ; 5° la déchéance de l'emploi d'officier avec obligation de faire le service de matelot à la paie de ce grade jusqu'à l'époque du débarquement. Pour les passagers de chambre : 1° l'exclusion de la table du capitaine ; 2° les arrêts dans la chambre. Pour les passagers d'entre-pont, la privation de monter sur le pont pendant plus

24 mars 1852? Un jugement du tribunal de commerce de Nantes du 5 avril 1873, cité par M. Ruben de Couder (1), décide que l'un des délits maritimes énumérés dans l'article 60 (la désobéissance avec refus formel d'obéir) étant puni de l'emprisonnement, il n'est pas permis d'invoquer le droit commun pour obtenir des dommages-intérêts, parce qu'on ne peut ajouter une pénalité civile à la pénalité criminelle. Mais des dommages-intérêts ne sont pas une pénalité! Le Consulat de la mer déclare à plusieurs reprises (2) que le matelot coupable doit indemniser le patron du préjudice causé par sa faute. Cleirac admet maintes fois que le matelot peut être condamné simultanément à une amende et à des dommages-intérêts (3). Le décret disciplinaire et pénal cumule lui-même, dans son article 71, l'emprisonnement, l'amende et l'indemnité. Le tribunal d'Anvers se conformait rigoureusement à la doctrine de Cleirac (4) en jugeant le 16 octobre 1862 (5) que le matelot déserteur en cours de voyage est responsable envers l'armement du préjudice causé par cette désertion et notamment du surcroît de frais causé par son remplacement: nous ne saurions blâmer cette décision. Le code russe qui, on le verra plus loin, le décide expressément aussi, n'a fait que suivre la tradition maritime.

643. Les matelots, dit l'ordonnance de 1681 (l. II, tit. VII, art. 1), sont tenus de charger les vivres et d'équiper le navire.

Tels n'étaient pas les principes inscrits dans le Consulat

de deux heures chaque jour. Ces peines ne pourront être appliquées pendant plus de huit jours consécutifs. L'article 54 ajoute : « Les « officiers et les passagers de chambre ou d'entre-pont qui, con- « damnés à une peine disciplinaire, refuseront de s'y soumettre, « pourront être mis aux arrêts forcés pendant dix jours au plus. Ces « peines pourront être prolongées autant que la nécessité l'exigera « s'il s'agit d'un homme dangereux ou en prévention de crime. » — (1) V° Gens d'équipage, n° 106. — (2) V. notamment les chapitres CXXVI, CXXXI, CXXXVI. — (3) Par exemple, on lit dans son commentaire des rôles d'Oléron (art. 5) : « Que si les Mariniers « couchent ou passent la nuit dehors, ils sont declarez desloyaux et « coupables de parjure. Et l'Ordonnance de Wisby les condamne « en tout le dommage et en outre en deux deniers d'amende... » *Junge* le commentaire du même article, n. 7 et le commentaire de l'article 6, n. 1. — (4) Sur cet article 6. — (5) Rec. d'Anvers, 63. 1. 220.

de la mer. « S'il est possible, y lit-on (1), de trouver des « hommes qui chargent et déchargent pour de l'argent, les « matelots n'y sont pas obligés » *(no y son tenguts los mariners)*. « Si les marchands sont en un lieu où ils ne « puissent en trouver pour de l'argent, répète le chapitre « 191, ils doivent s'entendre avec les matelots et ceux-ci « doivent le faire. Les marchands doivent payer d'après « l'appréciation du contre-maître, et le contre-maître doit « agir de manière que les matelots soient bien payés de « leur travail... ».

Mais, au seizième siècle, les matelots avaient déjà perdu leur droit à une rétribution particulière pour certains travaux de chargement et d'équipement. «... Seront tenus eulx re- « tirer sans aucune semonce, disait le grand édit de 1584, « art. 66), au iour qui leur aura esté ordonné par leurs chefs, « de s'embarquer et ayder à charger les viures, mettre le « nauire en furain et en rade, et l'y conseruer sans pour ce « demander aucune aduance auant leur dict partement, s'il « ne leur auoit esté promis... ».

Toutefois l'édit de 1584 et l'ordonnance de 1681 n'imposaient expressément aux matelots que le chargement des vivres. Mais Valin avait grand soin de faire observer que, depuis longtemps, l'obligation de charger les marchandises est une suite nécessaire du service dû par eux au navire, les marchands chargeurs n'étant tenus de faire porter leurs marchandises à leurs frais que jusqu'au quai si le navire y est amarré ou jusqu'au vaisseau, s'il est en rade... « le « tout, ajoutait-il, s'il n'y a convention ou usage contraire ».

Pothier, dans son traité du louage des matelots (n. 170), remarque que « cet usage d'obliger les matelots à charger « les marchandises sur le navire n'est pas universel », et fait observer que l usage contraire avait prévalu dans presque tous les ports de la Normandie (2). Mais Valin n'a jamais soutenu que l'usage fût universel.

(1) Ch. XXIX, éd. Pardessus. — (2) Il faut que cet usage ne se soit pas perpétué en Normandie, car on lit dans le dictionnaire de M Caumont, avocat au Havre (v° Gens de mer, n. 61) : « Tous les « travaux relatifs au bâtiment étant obligatoires, les matelots sont,

Nous croyons qu'il s'agit avant tout de savoir si, dans le silence des conventions, le chargement est au compte du capitaine : or c'est là, on le comprend, un point que l'usage a réglé dans tous les ports. Si le chargement est au compte du capitaine, il faut répéter après Valin que l'obligation de charger les marchandises est une suite nécessaire du service dû par les matelots au navire. Le capitaine, dit judicieusement Beaussant, ne pourrait être contraint à payer des journées spéciales à ses matelots pour une chose qui est un accessoire obligé de son entreprise et à laquelle il a voulu certainement occuper ceux qu'il a loués pour l'exécution de cette entreprise. Au contraire, si le maître n'a rien à faire, il est clair que ses hommes ne sont pas à la disposition du chargeur : à celui-ci d'aviser.

Les matelots sont évidemment, aujourd'hui comme autrefois, tenus, dans tous les ports, de charger les vivres. Cette besogne indispensable regarde au premier chef le capitaine et, par conséquent, ses subordonnés.

Pour ce qui est du soin d'arrimer les marchandises, poursuit Valin (1), il ne regarde point les matelots. Le Consulat de la mer (c. XXIX) avait déjà dit que les matelots ne sont pas obligés d'estiver les marchandises. Pothier tient le même langage (2), et l'on ne comprend pas pourquoi le professeur Bugnet, annotant Pothier, a écrit : « Les matelots ne sont « pas tenus, à moins que ce ne soit une condition *expresse* « de l'engagement, soit du chargement, soit du décharge- « ment des marchandises; mais ils sont tenus de l'arri- « mage ». En règle, l'arrimage est confié à des hommes spéciaux, non aux matelots (3). Pourquoi ? parce qu'il exige des connaissances techniques, que n'ont pas les matelots. Toutefois ceux-ci pourraient-ils refuser d'exécuter un arrimage très-simple, à la portée de tous, qui serait au compte du capitaine ? Je ne le crois pas. Aucun texte ne défend au

« par suite, astreints au chargement et au déchargement de la car- « gaison, sous peine d'être privés de leurs salaires pour le temps « correspondant à celui du refus de service. » — (1) I, p. 330. — (2) Traité du louage des matelots, n. 170. — (3) V. sur ce point Beaussant, II, p. 350.

capitaine de prendre par exception ses matelots pour arrimeurs, à ses risques et périls, bien entendu. Un bon arrimage importe au navire lui-même, et les matelots, s'ils peuvent accomplir cette tâche, auraient quelque peine à prétexter, pour s'y soustraire, qu'elle concerne exclusivement la cargaison. Le Consulat de la mer admettait lui-même (c. XXIX)que les matelots fussent obligés d'estiver les marchandises si le patron l'avait promis aux marchands.

D'après une seconde disposition de l'Ordonnance (l. II, tit. VII, art. 2), le matelot engagé pour un voyage ne peut quitter le navire qu'il n'ait été amarré à quai et entièrement déchargé (1). Pothier (2) paraphrase ainsi cette disposition : « Si, ce qui arrive souvent, le matelot avait loué ses ser-« vices pour l'aller et le retour du navire, il ne pourrait « quitter qu'après que le vaisseau serait de retour au lieu « d'où il est parti et y aurait été déchargé ». C'est ce que répète à peu près textuellement Bravard dans son *Manuel de droit commercial* (3), et ce qu'a jugé le tribunal de commerce du Havre le 13 novembre 1871 (4). Telle est aussi la prescription du droit germanique (5). En effet ce n'est qu'après le déchargement que le contrat est épuisé (6).

Cela ne veut pas dire encore que les matelots soient tenus de travailler eux-mêmes à la décharge. Valin expose que les chargeurs, à la Rochelle, font prendre les marchandises sur le bord des navires par leurs portefaix pour les placer à quai, tandis qu'à Marseille (sentence du 16 juillet 1748) c'est au capitaine de rendre les marchandises au quai. Il s'agit encore de savoir si, d'après l'usage des lieux, le déchargement est ou n'est pas au compte du capitaine (7).

(1) D'après les usages maritimes des Pays-Bas septentrionaux (conf. art. 55 des lois de Wisby), un matelot arrivé à Amsterdam avec son patron était tenu de rester dans le navire jusqu'à ce qu'il fût déchargé et *relesté* pour pouvoir rester dans le port. — (2) Louage des matelots, n. 171. — (3) p. 345 (5e édition). — (4) Rec. du Havre, 72. 1. 41. — (5) La loi allemande du 27 décembre 1872 va jusqu'à dire (art. 55) : « Après que le voyage est terminé, les hommes de l'équi-« page ne peuvent exiger leur congé qu'après que la cargaison a été « déchargée, le navire nettoyé et attaché dans le port ou dans un autre « lieu, et que le rapport de mer, s'il y a lieu, a été fait. » — (6) Cf. Beaussant, I, p. 350. — (7) « Sont aussi, dit toutefois Cleirac d'une « façon générale, tenus les Matelots envers le Marchand au *Paleage*

S'il est au compte du capitaine, les matelots doivent évidemment y travailler. « Il arrive souvent, dit Valin (1), que « des matelots qui, à l'arrivée d'un navire, descendent à « terre, négligent d'y retourner pour aider aux autres à « décharger et désarmer le vaisseau. La police dont on use « envers eux à cet égard, et qui est le moyen le plus propre « à les corriger, est que l'on prend des journaliers à leur « place pour leur compte, et ce qui est payé à ces journaliers « est tenu sur les loyers de ces matelots ».

Si le propriétaire ou le maître, ajoute le grand jurisconsulte, par prédilection ou autrement, laissait à quelques matelots la liberté de rester à terre sans mettre des ouvriers à leur place, ceux qui resteraient dans le navire seraient sans difficulté en droit de s'en plaindre soit pour demander que les matelots restés à terre fussent remplacés, soit pour prétendre le paiement des journées qu'ils emploieraient de plus à la décharge du navire, faute par les autres d'y contribuer par eux-mêmes ou par autrui. Il n'y a d'exception qu'autant que les matelots resteraient à terre pour cause de maladie ou autre cause légitime (2).

Toutefois le destinataire ne serait fondé à réclamer que la mise à quai, sans pouvoir exiger de l'équipage la mise en magasin ou la remorque sur allèges (3).

644. Durant le voyage, les matelots se doivent plus complètement encore au service du navire, que le maître réclame leur concours en mer ou dans un port de relâche. En mer, à qui s'adresser sinon aux gens de l'équipage? Dans un port de relâche, où le capitaine n'a plus ses appuis ordinaires, quels sont ses auxiliaires naturels, même dans des circonstances qui ont échappé aux prévisions de la première heure, sinon les gens de l'équipage? Le tribunal de commerce de Marseille a donc très-bien jugé dans l'affaire Dubreuil c. Roncajolo (4) que les opérations rela-

« qui est descharger et mettre hors le vaisseau, les grains, le sel et « autres telles marchandises avec la Pale, ensemble au *Maneage*, « qui est descharger avec les mains les planches, le mefrain, le pois- « son verd et sec, et autres... » — (1) I, p. 533. — (2) Beaussant a paraphrasé ces fragments de Valin (I, p. 350). — (3) Caumont, v° Gens de mer, n. 61. — (4) 29 avril 1863. Rec. de M. 1863. 1. 134.

tives au débarquement, au gréement, au mâtage d'un na vire, pendant une relâche, n'exigeant point d'ailleurs l'inter vention d'hommes spéciaux, rentraient dans les obligations des matelots, et qu'aucun d'eux ne pouvait s'y soustraire sous prétexte qu'elles n'étaient pas comprises dans son engagement, sans perdre ses salaires pour toute la période pendant laquelle il avait refusé son service. Le même tribunal a jugé le 5 avril 1865 (1) que l'équipage, en cas de relâche, ne pouvait demander à son armateur aucun supplément de salaires à raison du travail accompli pour extraire du navire et mettre sous palan la cargaison que des nécessités de navigation font transborder sur d'autres navires. S'il a en outre travaillé au chargement et à l'arrimage de la cargaison à bord des autres navires, il n'a d'action en paiement de ce travail que contre leurs armateurs (même jugement). N'est-ce pas la besogne des autres équipages qu'il a faite ?

645. A partir de quel moment les matelots doivent-ils se mettre à la disposition du capitaine ? « Aux jours et « lieux assignés », répond l'Ordonnance (livre II, tit. VII, art. I). Il se peut, à vrai dire (et tel est, nous l'avons vu, l'usage presque général), qu'un jour précis n'ait pas été fixé : dans ce cas, ils se rendront à bord au premier signal leur annonçant que le navire est prêt à faire voile (2). Ils s'y rendront, si le jour a été fixé, « sans aucune semonce » (3). Il faut, a dit avec autant de précision que de justesse, le 20 février 1880, le tribunal civil du Havre (4), que le marin embauché se trouve à bord au moment où le navire est prêt à partir et à larguer ses amarres, le capitaine ne pouvant attendre la sortie des bassins et du port pour compléter son rôle d'équipage (5).

Mais s'ils ont été engagés dans un autre quartier maritime que celui du port d'armement, ils auront droit à la conduite règlementaire, à moins que l'armateur n'ait fait

(1) Rec. de M. 1865. 1. 137. — (2) Bédarride, II, n. 547. — (3) Expressions de l'édit de 1584 (art. 66). — (4) Rec. du H. 1880. 2. 78. — (5) Quant aux difficultés d'exécution, v. ci-dessus, n. 617.

avec eux et en les engageant des conventions qui le dispensent de la leur payer (1).

Il est clair que la force majeure, une maladie par exemple, dispenserait le matelot de se présenter à l'époque convenue.

L'emprisonnement est-il un cas de force majeure ? Oui, si le détenu n'est pas détenu par sa faute et si, par exemple, les magistrats ordonnent, plus tard, qu'il soit relâché : il ne devrait pas, dans ce cas, de dommages-intérêts. Il en devrait, dit Pothier (2), dans l'hypothèse inverse (« *puta*, ce « que le maître aurait été obligé de donner de plus à un « autre à sa place »). Cette décision, dit le professeur Bugnet, paraît bien rigoureuse, appliquée à un pareil contrat. Il ne s'agit pas de savoir si elle est rigoureuse, mais si elle est juridique. En fait, nul n'exercera cette action ; en droit, l'action est recevable.

L'article 63 de la compilation connue sous le nom de droit maritime de Wisby dit que « si un contre-maître ou un ma- « telot, après s'être engagé envers un patron, achète un « navire pour le conduire lui-même, il sera libéré de son « engagement ». C'est ce que répète le code danois de 1683 (l. IV, c. I, art. 37). Telle était aussi l'opinion de Valin (3). M. Demangeat hésite (4). Mais nul n'est obligé d'acheter un navire et nous n'hésitons pas à dire que, même dans ce cas, la convention doit être exécutée.

L'article 64 de la même compilation est ainsi conçu : « Si « un contre-maître ou un matelot, après s'être engagé en- « vers un patron, prend une femme et veut rester à terre, il « sera libéré de ses engagements ». Valin avait déjà rejeté cette bizarre idée. On n'est pas plus obligé, quoi qu'ait pensé naguère le législateur finlandais, de prendre une femme que d'acheter un navire ; ce serait d'ailleurs une façon trop commode de rompre un contrat dont on voudrait se dégager.

Nous n'admettrions pas davantage, et pour des raisons analogues, que le matelot fût libéré parce qu'il arriverait lui-même à la maîtrise. En fait, dit Beaussant (5), on voit

(1) Art. 10 de l'arrêté du 5 germinal an XII. — (2) Du louage des matelots, n. 174. — (3) I, p. 531. — (4) IV, p. 253. — (5) p. 318, note 1.

tous les jours des marins reçus capitaines s'embarquer avec un grade inférieur.

Le matelot serait-il, comme dans la législation des pays musulmans, de la Suède, de la Hollande, du Portugal, du Chili, dispensé de paraître aux lieux et jours assignés parce que l'armateur aurait changé son capitaine? La raison de douter, dit Pothier (1), est que la considération de la personne du maître a pu entrer dans le contrat par lequel le matelot s'est engagé. Non, ce n'est pas là une raison de douter, et le législateur allemand de 1872 l'a très-bien compris (2) : les matelots ne contractent pas avec le capitaine *intuitu personæ*. C'est envers l'armateur qu'ils s'obligent, c'est l'armateur qu'il obligent envers eux.

Il faut en dire autant, écrit Valin, du changement de navire. Pas d'équivoque. Si le matelot se prétend libéré parce que le navire n'est pas le même, on ne l'écoutera pas (3). Mais s'il vient dire : je devais être embarqué sur un bon navire et vous m'en offrez un autre, qui sombrera probablement pendant le trajet, ou même : vous deviez m'embarquer sur un navire à vapeur et vous m'offrez un navire à voiles, sa plainte sera recevable. Il la justifiera en prouvant non pas que le navire est changé, mais qu'on a, en changeant le navire, modifié les conditions mêmes du contrat.

A notre avis, le matelot ne pourrait pas même se prétendre libéré parce qu'on aurait à la fois changé le navire et le capitaine, s'il n'avait pas d'autre grief. Puisqu'il ne l'est pas quand on a changé l'un ou l'autre, il ne l'est pas non plus par cela seul qu'on a changé l'un et l'autre. Valin dit que, dans ce cas, le juge décidera suivant les circonstances. Il faut, selon nous, tracer au juge une règle un peu plus

(1) *Loc. cit.* — (2) « Le changement d'armateur ou de capitaine « ne confère pas aux hommes de l'équipage le droit d'exiger leur « congé » (art. 61 *in fine*). — (3) Mentionnons toutefois l'opinion contraire de Filleau (p. 176) : « Il n'en est pas de même du change- « ment de navire, dit l'honorable commissaire de la marine, et l'on « comprendra qu'il n'est pas indifférent aux marins de s'embarquer « sur tel ou tel bâtiment si l'on considère le soin avec lequel est ap- « pelée l'attention des passagers sur les qualités nautiques des bâ- « timents destinés à en recevoir. » Cette raison ne nous semble pas décisive.

précise. Si les conditions qui ont déterminé l'engagement du matelot ne subsistent plus, sa prétention est fondée.

Mais si c'est le voyage qui est changé, le matelot peut se dispenser de paraître aux jours et lieux assignés. On n'emmène pas de vive force au Groenland celui qui a loué ses services pour aller au Cap de Bonne Espérance. L'article 24 du grand règlement hanséatique de 1597 (1) dit bien que « si le maître change la devise du voyage et prend une « autre route, il doit par préalable s'accorder avec les ma- « telots ou leur payer ce qui sera jugé leur être dû par la « majeure partie et » que, « si quelqu'un ne veut pas obéir, « il sera puni comme mutin ». Mais c'est là une législation inique, qui sacrifie les droits individuels les moins contestables. On ne peut pas exiger de la minorité ce qu'elle n'a pas promis, parce que la majorité veut bien faire une promesse nouvelle (2). Telle est la décision expresse et très-sage du code suédois.

646. Toutes les législations ont frappé de peines spéciales le matelot qui se dérobe à son engagement. « Ce- « lui qui n'exécute pas son engagement, disent les lois de « Wisby (art. 1), est tenu de restituer au patron tout le « loyer qu'il en a reçu ; en outre il donnera, de son argent, « la moitié de ce qui lui aura été promis (3)... » Le règlement hanséatique de 1597 (art. 43) (4) déclare que, « si un « officier ou matelot quitte ou se dérobe,... il sera livré à « la justice pour être puni, et la face lui sera stigmatisée ». Notre édit de 1584 (art. 67) lui inflige la peine du fouet pour la première fois et « aultres plus grandes » en cas de récidive. L'ordonnance de 1681 pose une règle générale dont l'application a varié maintes fois sous l'ancien régime (5) :

(1) Edition de Cleirac. — (2) Il est clair qu'il en serait autrement si le matelot s'était engagé à suivre le navire dans toutes ses destinations (Bordeaux, 5 février 1858. Rec. du Havre, 58. 2. 103). Cf. Ruben de Couder, v° Gens d'équipage, n. 103. — (3) Valin paraît avoir mal compris l'article 62 § 1 des mêmes lois qui ne punit de la potence le matelot déserteur que s'il a emporté les avances reçues du patron. - (4) Ed. de Cleirac. — (5) V. l'ord. de 1689, l. IV, tit. II, art. 1, 2, 3, et 4, la déclaration royale du 22 septembre 1699 (transcrite par Valin, I, p. 551), l'ordonnance du 16 novembre 1759 (ib., p. 542), l'ordonnance du 31 octobre 1784, etc.

« Si le matelot quitte le maître sans congé par écrit, avant
« le voyage commencé, il pourra être pris et arrêté en quel-
« que lieu qu'il soit trouvé, et contraint par corps de rendre
« ce qu'il aura reçu, et de servir autant de temps qu'il s'y
« était obligé, sans loyer ni récompense; et s'il quitte après
« le voyage commencé, il sera puni corporellement » (l. II, tit. VII, art. 3).

On distingue aujourd'hui deux sortes de désertions.

Les gens de mer qui, dans un port de France, s'absentent sans permission pendant trois fois vingt-quatre heures de leur navire ou du poste où ils ont été placés, ou laissent partir le navire sans se rendre à bord après avoir contracté un engagement, sont réputés déserteurs et punis de six jours de prison. Cette peine est de quinze jours à deux mois pour les novices et les mousses. Les officiers mariniers et les matelots sont, en outre, levés pour le service de l'Etat et embarqués pour une campagne extraordinaire de six mois à un an. Toutefois le capitaine du navire sur lequel le déserteur était embarqué peut obtenir sa réintégration à bord en cas d'arrestation opérée avant le départ, mais alors les gages sont réduits de moitié à partir du jour de la désertion jusqu'à l'expiration de l'engagement (1). C'est la désertion à l'intérieur.

Sont également réputés déserteurs, punis d'un mois de prison et condamnés à faire une campagne d'un à deux ans sur un bâtiment de l'Etat les officiers mariniers et matelots qui, *sur une rade étrangère* ou *dans un port étranger*, s'absentent sans permission, pendant deux fois vingt-quatre heures, de leur navire ou du poste auquel ils ont été placés, ou ceux qui sont trouvés sur un navire appartenant à une puissance étrangère sans pouvoir présenter une permission en règle d'une autorité française ou prouver que leur embarquement résulte d'un cas de force majeure. Les novices et les mousses seront condamnés à un emprisonnement d'un à trois mois. Si le déserteur est arrêté et remis au capitaine, il achève le voyage à demi-gages ; mais il n'en est pas moins

(1) Décr. 24 mars 1852, art. 65.

passible des peines portées ci-dessus. Les gens de mer coupables de désertion dans les colonies françaises sont punis des mêmes peines (1). C'est la désertion à l'étranger ou dans les colonies (2).

Le contrevenant doit être condamné cumulativement à l'emprisonnement et à l'embarquement : il n'est pas permis aux tribunaux de choisir entre ces deux peines et de prononcer l'une d'elles seulement en s'abstenant de prononcer l'autre (3).

Sont aussi réputés déserteurs, punis de deux à six mois de prison et tenus de faire une campagne de trois ans sur un bâtimeut de l'Etat les officiers mariniers et matelots de la marine marchande trouvés à bord d'un navire de commerce naviguant sous pavillon d'une puissance en guerre avec la France. Dans ce cas, les novices et les mousses sont condamnés à six mois de prison (4).

Tout déserteur perd de droit, ajoute le décret du 24 mars 1852 (art. 69), la solde par lui acquise sur le bâtiment auquel il appartenait au jour du délit. La moitié de cette solde retourne à l'armement ; l'autre moitié est versée à la caisse des invalides de la marine. Si le déserteur est redevable envers l'armement à l'époque de sa désertion, il sera pourvu à l'acquittement de cette dette par voie de retenue sur sa solde au service de l'Etat.

Les gens de mer complices de la désertion sont punis des mêmes peines que le déserteur. Les autres personnes également complices sont punies d'une amende de seize à cinq cents francs et d'un emprisonnement de dix jours à trois mois (5).

647. L'armateur ne pourrait-il pas stipuler par une clause pénale insérée dans le rôle d'équipage qu'il aurait le droit de retenir, en cas de désertion, tous les loyers du matelot à titre d'indemnité ? La question est vivement débat-

(1) Décr. 24 mars 1852, art. 66 et 67. — (2) V. pour les délais de désertion en ce qui touche les inscrits maritimes appelés par un décret de mobilisation l'article 8 du décret du 24 juin 1880. — (3) Ainsi jugé le 6 juillet 1877 par la chambre criminelle de la cour de cassation, statuant sur un pourvoi formé dans l'intérêt de la loi (S. 77. 1. 435). — (4) Décr. 24 mars 1852, art. 68. — (5) Ib., art. 70.

tue. M. Demangeat (1) admet la validité d'une semblabl
clause, et cite à ce propos un arrêt de la cour suprême d
20 novembre 1860 (2), conçu sans nul doute en terme
très-généraux et dont on peut tirer un argument, mais qu
tranche néanmoins une autre question. La cour de Renne
(17 mai 1858) avait appliqué l'ordonnance de 1745, qui dé
clare la solde des matelots insaisissable, aux contrats passé
entre les armateurs et les gens des équipages, par lesquel
les parties arrêtent les conditions des expéditions et règlen
les salaires; la cour de cassation répondit « que ces conven
« tions sont libres d'après le droit commun rappelé dan
« l'article 250 co., auquel n'ont dérogé aucunes des dispo
« sitions du décret du 22 mars 1852; qu'ainsi rien ne s'op
« posait à ce que la *clause litigieuse* y fût stipulée dans l'es
« pèce ». Or, d'une part, la clause litigieuse prévoyait à la
fois la désertion et le refus de service; d'autre part, l'arma-
teur n'en réclamait l'application qu'à raison d'un double re-
fus de service. La cour de renvoi (3), malgré les termes ab-
solus de l'arrêt qui l'avait saisie, distingua soigneusement
entre les deux hypothèses : « Attendu, dit-elle, que si, au
« cas de désertion, la moitié de la solde alors acquise au dé-
« serteur est effectivement attribuée à la caisse des inva-
« lides par l'art. 69 du décret de 1852 et par les règlements
« antérieurs, aucun texte n'a étendu cette disposition au cas
« de refus de service; qu'elle est de nature rigoureuse et
« par conséquent de droit étroit; qu'elle ne peut donc pas
« être appliquée par voie d'analogie ».

Nous croyons aussi que l'article 69 du décret disciplinaire et pénal, en ordonnant que, dans le cas de désertion, la moitié de la solde serait versée à la caisse des invalides de la marine, a déterminé d'avance, dans la prévision d'un délit, une répartition définitive de cette solde, non susceptible d'être modifiée par des conventions privées. Il ne s'agit, dit-on, que de la solde due et si, par application d'un contrat antérieur, aucune solde n'est due, la caisse des invalides ne

(1) IV, p. 252. — (2) D. 61. 1. 10. — (3) Bordeaux, 25 janvier 1862, S. 1862. 2. 523.

peut rien réclamer. Alors il était bien inutile d'insérer une pareille disposition dans le décret du 25 mars 1852. L'armateur ne manquera pas de s'attribuer par une convention antérieure cette moitié qui, dans l'intention du législateur, devait revenir à la caisse, et la clause deviendra nécessairement « de style ». Nous croyons donc avec M. Laurin (1) que le législateur a, par une présomption *juris et de jure*, limité l'indemnité due à l'armateur en cas de désertion.

Mais la cour de Bordeaux (2) admit que la clause pénale avait été « légalement consentie, au moins quant au cas « réalisé de refus de service ». Pour réfuter cette thèse, il est impossible d'invoquer l'article 69 du décret disciplinaire et pénal (3). Filleau (4) pense que le régime exceptionnel auquel sont soumis les marins du commerce empêche toute stipulation de clause pénale dans leurs engagements. MM. Dalloz (5), développant la même idée, rappellent qu'aux termes de l'édit de juillet 1720 le commissaire de la marine intervenait dans l'acte d'engagement pour assurer le recouvrement de la solde et pouvait la recouvrer contre l'armement sans qu'il fût permis à celui-ci d'opposer les créances pour prêts ou avances faits aux matelots (6). Or cet édit de juillet 1720 est visé plusieurs fois dans le rapport ministériel qui sert de préambule au décret du 4 mars 1852, et il est toujours vrai de dire, poursuivent MM. Dalloz, que le matelot doit être payé par les mains du commissaire de la marine dans son quartier, en présence de sa famille, sans compensation possible avec les dettes contractées. La loi a voulu par là assurer l'*existence* du matelot ; lorsqu'elle place ainsi les intérêts de la famille maritime sous la tutelle de l'administration, ne défend-elle pas par cela même toute clause hostile à ces intérêts et de nature à compromettre un salaire dont la conservation est, à ses yeux, d'ordre public ? Ce salaire ne pourrait donc pas être livré légalement aux éventualités des clauses pénales.

(1) I, p. 473. — (2) Arrêt précité. — (3) C'est en quoi nous semble pécher l'argumentation de M. Laurin *(loc. cit.)*. — (4) Traité de l'engagement des équipages, p. 307. — (5) 61. 1. 7. — (6) Arrêt du conseil du 19 janvier 1734 ; ord. 19 juillet 1742, 1er août 1743, 1er novembre 1745.

La question est assurément très-délicate. Nous comprenons le danger de ces clauses et qu'on cherche à les empêcher par tous les moyens préventifs imaginables. Mais si, par aventure, elles sont insérées dans l'engagement, comment les annuler, hors le cas de désertion ? L'arrêt qui les sanctionnerait ne pourrait être cassé que pour violation d'un texte législatif ; où est le texte violé ? De ce que les paiements faits aux gens de mer doivent être effectués au bureau de l'inscription maritime, comment conclure à la nullité des clauses pénales ? De ce que les salaires échus sont, en vertu d'une règle de droit étroit, insaisissables, comment conclure à l'indisponibilité absolue de salaires futurs et éventuels (1) ?

Toutefois une clause pénale de ce genre ne pourrait être, à notre avis, maintenue que sous réserve des droits spéciaux conférés à la caisse des invalides par l'ordonnance du 9 octobre 1837 et par la loi du 11 avril 1881. Ces textes déterminent et tarifent les retenues à exercer au profit de la caisse sur les loyers des marins du commerce, et l'armateur prend envers l'administration, dans le rôle d'équipage, l'engagement de payer « *directement* au trésorier des invalides « les droits de la caisse trois jours après le désarmement « du bâtiment ». Le salaire du matelot ne lui appartenant pas en entier, puisque la loi, pour lui assurer un fonds de retraite, en attribue une partie à la caisse des invalides, comment pourrait-il (2), en acceptant une clause pénale, disposer de tout ce salaire au détriment de la caisse, néanmoins obligée de compter dans ses années de service le temps pendant lequel il aurait navigué sans profit pour elle (3) ?

(1) V. sur l'impossibilité d'appliquer, par voie d'extension, à cette hypothèse spéciale l'ordonnance de 1745, l'arrêt précité de Bordeaux. — (2) Cf. la note précitée de MM. Dalloz. D. 61. 1. 7. — (3) Dans le procès qu'avaient jugé sucessivement la cour de Rennes, la cour de cassation et la cour de Bordeaux, les matelots étaient engagés à la part et la cour de Bordeaux faisait observer que les dispositions législatives rendant indisponibles en certains cas les salaires dans les mains des matelots ne pouvaient pas être appliquées aux parts de profit substituées par l'engagement à la solde. M. Demangeat (IV,

648. L'ordonnance du 17 juillet 1784 (tit. XVIII, art. 18) s'exprime en ces termes : « Les capitaines des navires « armés pour la course, le commerce ou la pêche dénonce- « ront dans le délai de trois jours aux commissaires des « classes les déserteurs de leurs équipages et les déclare- « ront pareillement, et dans le même délai, aux officiers des « amirautés, ou dans les ports étrangers aux consuls ou « vice-consuls de la nation, en énonçant les circonstances « et les preuves de la désertion, lesquelles déclarations se- « ront certifiées par le témoignage de trois des principales « personnes de l'équipage et reçues sans frais ». Cette disposition a été non pas abrogée, mais généralisée par le décret du 24 mars 1852 (art. 26) et à peu près reproduite, en ce qui touche la désertion, par le règlement du 7 novembre 1866 (art. 237 et 238).

« Les capitaines qui n'auraient pas fait les déclara- « tions prescrites par l'article précédent, poursuit l'ordon- « nance de 1784 (art. 19 du même titre), et dénoncé les « déserteurs ne pourront former contre eux aucunes de- « mandes ni leur refuser leurs salaires ou parts sous pré- « texte de désertion. » C'est encore une de ces dispositions législatives, antérieures à 1789, auxquelles il n'a pas été dérogé (1) : elle est confirmée par le règlement de 1866 (art. 239) (2).

Le capitaine se conforme, pour les hardes et effets du

p. 253) fait observer, en s'appuyant sur l'arrêt de cassation du 14 mai 1873 (S. 73. 1. 409), que ces parts de profit, reçues en exécution d'un mode d'engagement déterminé, constituent toujours pour le marin la rémunération de ses services, le prix de son travail à bord et doivent être garanties par les mêmes mesures protectrices. L'ordonnance du 9 octobre 1837 et la loi du 11 avril 1881 rendent d'ailleurs expressément commune aux parts de profit la retenue exercée sur les salaires des marins en faveur de la caisse des invalides. — (1) Art. 2 décr. 4 mars 1852. — (2) L'ordonnance ajoutait : « ... et « seront néanmoins condamnés à à payer à la caisse des invalides, « en leur propre et privé nom, les sommes qui se trouveraient « dues auxdits déserteurs lorsqu'ils ont abandonné le navire, sans « pouvoir les répéter contre eux ». L'administration de la marine a manifesté son intention de ne pas appliquer cette disposition exorbitante en ne transportant dans le règlement de 1866 que la première partie de l'article.

marin déserteur, aux règlements sur les successions maritimes (1).

Les marins qui, ayant quitté leur navire ou leur poste, n'ont pas encore dépassé les délais assignés (2) comme point de départ au délit de désertion, sont réputés en état d'absence et la prime dite d'*arrestation* (de deux à six francs) est seule acquise aux agents qui les saisissent. Les frais de capture (3) sont payés quand le marin a été « dé- « noncé déserteur ». Les frais d'arrestation ou de capture sont avancés par l'armateur ou par le capitaine chaque fois que l'homme est arrêté avant le départ du navire sur lequel il était embarqué; par l'Etat, quand il n'est arrêté qu'après le départ du bâtiment. Le précompte en est ensuite effectué sur les salaires de l'homme arrêté au moyen d'un avis que l'administration adresse par la voie la plus prompte au port de destination du navire afin que, à l'époque du désarmement, le prélèvement puisse être fait avant le partage des salaires du déserteur entre l'armateur et la caisse des invalides (4).

(1) Art. 241 règl. 7 nov. 1866. Cf. instr. 2 juillet 1828 et Filleau, p. 369. Conf. ci-dessous, n. 736 s. — (2) V. ci-dessus n. 646. — (3) 25 francs en France. Hors de France, les frais sont réglés de gré à gré avec les consuls ou avec les autorités locales (circ. du 14 janvier 1843 et note du tarif n. 19 annexé au décret du 11 août 1856). — (4) Règlement du 17 juillet 1816, art. 49; décis. minist. du 28 sept. 1864; règl. 7 nov. 1866, art. 243. Un décret du 9 juin 1880, inséré au Bull. off. de la marine (ann. 1880, p. 1066) règle ainsi qu'il suit le « tarif des allo- « cations à attribuer à la gendarmerie maritime pour garde des navires « et pour captures, arrestations et conduites de marins du commerce ». Arrestation d'un marin français *ou étranger* absent illégalement de son bord : en ville, 3 fr.; hors de la ville, 5 fr.; au-delà d'un myriamètre, 6 fr. Capture d'un marin déserteur français *ou étranger*, 25 fr. (aux termes d'une circulaire du 16 juin 1879, la prime de capture ne doit être allouée qu'en cas d'accomplissement intégral des délais ordinaires de désertion). Arrestation d'un marin étranger insubordonné, 3 fr. Conduite d'un marin étranger en prison ou de la prison chez le consul de sa nation ou à bord de son navire dans le port, 3 fr. Conduite d'un marin français ou étranger en rade, 6 fr. (lorsque la distance dépasse 25 kilom., il est alloué en plus 0 f. 50 par kilom. et par marin escorté). Garde d'un navire français ou étranger en vue d'empêcher la désertion : mise de la garde (quel que soit le nombre des gendarmes), 5 fr.; garde de jour (de 6 h. du matin à 6 h. du soir; 0 f. 50 par gendarme et par heure), 6 fr.; garde de nuit (de 6 h. du s. à 6 h. du m.; 1 fr. par gendarme et par heure),

Les déserteurs français se réfugient quelquefois sur les bâtiments étrangers. Quand ceux-ci se trouvent dans les eaux françaises, quels sont les droits des autorités françaises? Les circulaires (du département de la marine) du 26 juillet 1832 et du 9 juin 1847 recommandent à notre administration maritime de ne pas oublier dans cette circonstance les égards dus au pavillon d'une puissance amie et d'adresser d'abord une demande au capitaine du navire étranger, ajoutant que, si celui-ci se refuse au débarquement du marin, il en est référé au consul de la nation à laquelle appartient le navire. Mais une circulaire du 24 juin 1856 rappelle que c'est là un acte de pure courtoisie, dont on peut toujours se dispenser (1). « Les navires de commerce « étrangers, disait à ce propos le ministère des affaires étran- « gères, ne jouissent pas, dans les ports où ils sont mouillés, « de l'exterritorialité acquise aux bâtiments de guerre...; « ils sont dès lors tenus, comme les navires de commerce « français, de subir toute visite, toute enquête que nos au- « torités militaires ou autres jugent utile de prescrire à leur

12 fr. (soit pour 24 h. de garde, mise de la garde comprise : 23 fr.). La conduite en garde, ajoute le décret, ne sera faite que sur un ordre spécial du commissaire de l'inscription maritime. Les frais matériels du transport de la gendarmerie et de ses prisonniers seront acquittés par le requérant. La conduite jusque dans les ports voisins ne sera également faite que sur un ordre du commissaire de l'inscription maritime. En outre des frais d'arrestation et de conduite prévus par le présent tarif, les frais de transport de la gendarmerie et de ses prisonniers et les frais de séjour, alloués par le règlement aux militaires de cette arme, devront être acquittés par le requérant. — (1) Si ce n'est quand les traités en ont autrement décidé : par exemple, il a été convenu entre la France d'une part, la Suède et la Norwège de l'autre que les consuls respectifs seront prévenus de toute visite ou descente de justice qui devra se faire à bord des navires marchands de leur nation, afin de pouvoir y assister en personne ou s'y faire représenter par leurs vice-consuls ou chanceliers s'ils le jugent convenable, mais sans jamais pouvoir s'opposer à la visite ni se plaindre si, lorsqu'ils ne se rendent pas à l'avertissement, il est passé outre hors de leur présence (déclaration du 18 décembre 1852). On retrouve une disposition analogue dans l'article 20 du traité du 7 janvier 1876, conclu entre la France et la Grèce. Nos rapports étaient réglés de la même manière avec l'Espagne (traité du 2 janvier 1768); mais on sait que les articles relatifs au commerce et à la navigation des anciens traités conclus avec cette puissance ont été abrogés par la convention du 8 déc. 1877 (v. notre tome I, n. 45).

« bord ». La circulaire du 24 juin 1856 ajoute que les agents chargés de faire des perquisitions à bord des navire devront être munis de mandats délivrés par l'autorité judiciaire compétente.

Les autorités françaises doivent, de leur côté, prêter leur concours aux consuls étrangers pour la délivrance de leurs nationaux déserteurs, même en dehors d'une stipulation formelle (1). Ce point est quelquefois réglé par les traités avec une grande précision : « les consuls, vice-consuls et « agents consulaires de chacune des hautes parties contrac- « tantes, disent un certain nombre de conventions, rece- « vront des autorités locales toute aide et assistance pour « la recherche, l'arrestation et la remise des marins et « autres individus faisant partie de l'équipage des navires « de guerre ou de commerce de leur pays respectif et qui « auraient déserté dans un port situé sur le territoire de l'une « des deux hautes parties contractantes (2) ». « Les con- « suls, disent d'autres conventions, pourront faire arrêter « et renvoyer soit à bord, soit dans leur pays les marins « qui auraient déserté. A cet effet, ils devront s'adresser par « écrit aux autorités locales et justifier au moyen de la pré- « sentation des registres du bâtiment ou du rôle de l'équi- « page ou, si le navire était parti, en produisant une copie « authentique de ces documents, que les personnes récla- « mées faisaient partie de l'équipage. Sur cette demande « ainsi justifiée la remise des déserteurs ne pourra être re- « fusée. On donnera en outre auxdits agents consulaires « tout secours et toute assistance pour la recherche et l'ar- « restation des déserteurs, qui seront conduits dans les pri- « sons du pays, et y seront détenus, sur la demande écrite « et aux frais de l'autorité consulaire jusqu'au moment où « ils seront réintégrés à bord ou jusqu'à ce qu'une occasion « se présente de les rapatrier (3) ».

(1) Le tarif du 9 juin 1880, que nous venons de citer intégralement confirme cette règle de la façon la plus éclatante : il y est autant et plus question des marins étrangers que des marins français. — (2) V. art. 12 du traité du 14 février 1865 entre la France et les Royaumes unis de Suède et de Norwège (D. 65. 4. 18). — (3) V. l'article 22 de la convention du 7 janvier 1876 entre la France et la

649. Le matelot doit obéissance au capitaine. Il « est « obligé, disait le Consulat (c. 127) (1), d'obéir à tout ordre « du patron ou du contre-maître, pourvu que ce ne soit pas « pour le service d'un autre navire (2) ». Cette obligation, quelque impérieuse qu'elle soit, est néanmoins limitée par la force même des choses. Le matelot n'est pas tenu d'obéir au capitaine qui lui enjoindrait de commettre un crime ou un délit. Il n'est pas tenu davantage, bien entendu, d'exécuter un ordre manifestement étranger au service du navire, par exemple de chanter si le capitaine veut entendre de la musique.

Mais qu'il y prenne garde! Pour peu que l'acte prescrit se rattache au service du navire, le matelot, en mer, ne doit pas le discuter ni s'y dérober, même s'il a raison : quand le capitaine aurait méconnu la lettre et l'esprit du contrat, disait la cour de Bordeaux le 25 janvier 1862 (3), cette circonstance aurait pu motiver ultérieurement de la part des marins une demande en dommages-intérêts, soit même, en cours de voyage, une demande de débarquement portée devant le consul, mais n'aurait autorisé en aucun cas un refus de service en pleine mer, là où, pour le salut de tous, les règles de la discipline doivent être rigoureusement maintenues.

« Le matelot qui aura une querelle avec son patron, di- « sait le Consulat, doit perdre la moitié du salaire, ainsi que « sa pacotille, et être chassé... Le matelot qui, dans sa « colère, frappera son patron, est réputé parjure et traître; « il doit être arrêté et perdre tout ce qu'il aura (c. 163 et « 164). Encore le matelot est obligé de supporter son patron « s'il lui dit quelque injure : si le patron court sur lui, le « matelot doit fuir jusqu'à la proue et se mettre du côté de « la chaîne; si le patron y passe, il doit fuir de l'autre côté; « mais si le patron le poursuit de l'autre côté, le matelot « peut se défendre... » (c. 165).

Grèce (D. 78. 4. 30). Il est ajouté que « les marins ou autres indivi- « dus de l'équipage, citoyens du pays dans lequelle s'effectuera la « désertion sont exceptés des stipulations du présent article ». — (1) Ed. Pardessus. — (2) V. toutefois le ch. 103 du Consulat. — (3) Arrêt précité.

La désobéissance simple, le manque de respect aux supérieurs sont aujourd'hui des fautes de discipline, punies conformément à l'article 52 du décret du 24 mars 1852 : la désobéissance accompagnée d'un refus formel d'obéir, la désobéissance avec injures ou menaces sont des délits maritimes. Tout marin coupable d'outrages par paroles, gestes ou menaces envers son capitaine ou un officier du bord est puni d'un emprisonnement de six jours à un an, auquel il peut être joint une amende de seize à cent francs (1). Tout marin qui a formellement refusé d'obéir aux ordres du capitaine ou d'un officier du bord pour assurer la manœuvre est puni de six jours à six mois de prison et une amende de seize à cent francs peut être jointe à cette peine. Toute personne qui a formellement refusé d'obéir aux ordres donnés pour le salut du navire ou de la cargaison ou pour le maintien de l'ordre est punie d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans : une amende de cent à trois cents francs peut, en outre, être prononcée (2). Toute personne coupable de voies de fait envers le capitaine ou un officier du bord est punie d'un emprisonnement de trois mois à trois ans et d'une amende de vingt-cinq à cinq cents francs. Si les voies de fait ont déterminé une maladie ou une incapacité de travail de plus de trente jours, l'article 309 du code pénal est applicable.

650. La négligence, l'incurie, la paresse, dont la loi civile ne se préoccupe pas tant qu'elles ne causent pas aux tiers un préjudice appréciable, constituent, à bord, des fautes professionnelles punissables par elles-mêmes, abstraction faite de leurs conséquences. La loi répute, d'une façon générale, fautes de discipline « tous les faits de négligence « ou de paresse qui ne constituent qu'une faute légère ou « un simple manquement à l'ordre ou au service du navire « ou aux obligations stipulées dans l'acte d'engagement », et spécialement la négligence du matelot à prendre son poste ou à s'acquitter d'un travail relatif au service du bord, le manque au quart ou le défaut de vigilance pendant le

(1) Décr. 24 mars 1852, art. 61. — (2) Ib., art. 61.

quart, le fait de s'être endormi une première fois, « étant à « la barre, en vigie ou au bossoir ». On a sagement adouci les prescriptions de l'Ordonnance (1), d'après laquelle le matelot conpable d'avoir dormi étant en garde en faisant le quart était mis aux fers pendant quinzaine.

651. L'ivresse n'est, en règle générale, qu'une contravention de simple police ; encore la peine très-légère qu'édicte la loi du 23 janvier 1873 n'est-elle applicable qu'aux individus trouvés en état d'ivresse manifeste dans les rues, chemins, places, cafés, cabarets ou autres lieux publics. L'ivresse, à bord, est une faute professionnelle. Les rôles d'Oléron (art. 6) permettaient au capitaine de « mettre hors la nef » le matelot qui s'enivre. D'après la loi moderne, l'ivresse sans désordre est une faute disciplinaire (2) : l'ivresse avec désordre est un délit maritime, puni d'une des peines énoncées en l'article 53 du décret du 24 mars 1852, au choix du juge.

Les rôles d'Oléron (même article) traitent les querelleurs comme les ivrognes. « Et en sortant, ajoute Cleirac dans « son commentaire, leur doit faire rendre tout ce qu'ils ont « receu : en outre, il leur fera rembourser ce qu'il luy faudra « bailler de plus que leurs gages aux autres qu'il prendra « en leur place ». Le décret du 24 mars 1852 punit aujourd'hui comme fautes disciplinaires « les querelles ou dis- « putes, sans voies de fait, entre les hommes de l'équipage « ou les passagers » et comme délits maritimes « les rixes « ou voies de fait entre les hommes de l'équipage lorsqu'elles « ne donnent pas lieu à une maladie ou à une incapacité de « travail de plus de trente jours ».

652. Depuis qu'il existe une marine marchande, on a prévu et puni non seulement la désertion, mais encore l'absence du bord sans permission. « Les mariners, disent les « rôles d'Oléron (art. 5), ne debvent pas issir hors sans « congié du mestre ; qar, si la dicte neef s'emperdoit ou em- « pyroit par asqune adventure, ilz seront tenuz à l'amender « (supporter l'indemnité) s'ilz ont de quoi » (3). La même

(1) L. II, titre VII, art. 8. — (2) Art. 58 et 52 du décret du 24 mars 1852. — (3) Le même article des rôles ajoutait que, si le navire est dans un lieu, amarré de quatre amarres, il suffit qu'une partie d'entre les matelots reste pour le garder.

défense est écrite à chaque page du Consulat : « Depuis le « jour où le matelot se sera accordé avec le patron, dit le « chapitre CIX, il ne peut aller nulle part sans sa permis- « sion *(no pot anar en alguna part sens voluntat del se- « nyor)* ». « Encore, répète le chapitre CXXI, le matelot « est tenu de ne pas aller à terre sans permission du contre- « maître ou de l'écrivain, à moins que le patron n'eût donné « la permission de sortir lorsqu'il n'y aurait rien à faire ». Aux termes du chapitre CXXIV, le matelot doit indemniser le patron de tout le préjudice causé par son absence irrégulière ; s'il est insolvable, il sera pris et mis en prison jusqu'à ce qu'il ait payé ou qu'un accord soit intervenu. « Depuis « que le vaisseau aura été chargé, dit l'Ordonnance (l. II, « tit. VII, art. 5), les matelots ne pourront quitter le bord « sans congé du maître, à peine de cent sols d'amende, même « de punition corporelle en cas de récidive ». Valin fait observer qu'ils seraient encore punissables (1), même si le navire n'était pas chargé : « quoiqu'il ne soit pas chargé, il « importe extrêmement, ajoute-t-il, lorsqu'il est en rade ou « agréé, que les matelots y fassent le service exactement, « pour prévenir les avaries qu'il pourrait essuyer... »

Le décret du 24 mars 1852 envisage comme fautes de discipline l'absence du bord sans permission quand elle n'excède pas trois jours et le séjour illégal à terre moins de trois jours après l'expiration d'un congé.

Il a été quelquefois déclaré dans l'engagement que l'absence de trois jours, non autorisée, devait être assimilée à la désertion. Il est évident que les parties contractantes n'ont pu créer par une semblable clause un délit conventionnel et que les tribunaux de répression sont rigoureusement obligés d'en faire abstraction pour l'application de la loi pénale (2).

Mais si l'on a stipulé en même temps que la moitié de la solde retournerait à l'armement et l'autre moitié serait versée à la caisse des invalides, cette seconde partie de la convention est-elle valable ? J'ai dit plus haut (n. 647) que, s'il

(1) Ils pouvaient être mis aux fers ou au pain et à l'eau pour 24 heures ou recevoir quelques coups de garcette. — (2) Rouen, 26 mars 1858. Rec. du H., 58. 2. 109.

fallait empêcher par tous les moyens possibles l'insertion des clauses pénales dans les contrats d'engagement, je n'apercevais pas comment les tribunaux pourraient se dispenser de maintenir ces clauses sous réserve des droits d'autrui. Mais je ne reconnais pas à l'armateur le droit de stipuler la confiscation partielle de la solde au profit de la caisse des invalides : cela ne le regarde pas, et ce serait encore étendre abusivement à la faute disciplinaire une conséquence pénale de la désertion. On peut même soutenir que l'attribution de la moitié de la solde à l'armement devrait être annulée par les tribunaux s'ils jugeaient constant qu'on a exclusivement et jusqu'au bout entendu se tenir sur le terrain du délit conventionnel; il y aurait là une erreur sur l'efficacité juridique de la cause du contrat, qui pourrait en entraîner la rescision. Mais il sera difficile d'aboutir, en fait, à cette conclusion. L'armateur ne manquera pas de prétendre qu'il a voulu, avant tout, s'assurer une indemnité, quoi qu'on pût juger sur l'assimilation de la faute disciplinaire au délit : comment le contredire et, la validité de la clause pénale une fois admise en principe, comment prononcer l'annulation? (1)

653. — Le fait d'avoir allumé une première fois des feux sans permission ou d'avoir circulé dans des lieux où cela est interdit à bord avec des feux, une pipe ou un cigare allumés est une faute disciplinaire (art. 58 § 9). L'embarquement clandestin d'armes à feu, d'armes blanches, de poudre à tirer, de matières inflammables ou de liqueurs spiritueuses est un délit maritime : ces objets seront saisis par le capitaine et, suivant qu'il y aura lieu d'après leur nature comme d'après les circonstances, détruits ou séquestrés dans sa chambre pour être, dans ce dernier cas, confisqués au profit de la caisse des invalides (art. 60 § 10). Il y a là deux sortes d'imprudences, dont la seconde offre une gravité particulière, mais qui peuvent l'une et l'autre compromettre à la fois le navire, la cargaison, l'équipage.

D'après un article spécial du décret disciplinaire et pénal (2), les gens de mer qui, à l'insu du capitaine, maître ou

(1) Cf. Caumont, v° Gens de mer, n. 10. — (2) Art. 71.

patron, embarquent ou débarquent des objets dont la saisie constitue l'armement en frais et dommages, sont punis d'un mois à un an de prison, indépendamment de l'amende par eux encourue à raison de la saisie et sans préjudice de l'indemnité due à l'armement pour les frais que la saisie a pu lui occasionner.

654. D'autres infractions décèlent une intention frauduleuse et devaient être punies avec une certaine rigueur.

Le législateur a justement rangé parmi les délits maritimes (art. 60 § 6, 7, 8, 9) :

1° l'emploi, sans autorisation, d'une embarcation du navire;

2° la dégradation d'objets à l'usage du bord ;

3° l'altération des vivres ou marchandises par le mélange de substances non malfaisantes ;

4° le détournement ou le gaspillage des vivres ou des liquides à l'usage du bord.

Toutes personnes embarquées, à quelque titre que ce soit, qui altèrent volontairement les vivres, boissons ou autres objets de consommation par le mélange de substances malfaisantes sont punies de la réclusion (1).

Le Consulat de la mer avait dit : « Le matelot ne peut « rien tirer du navire sans informer le gardien, l'écrivain « ou le contre-maître, sous peine d'être traité comme vo- « leur » (ch. CXXVIII) et encore : « Le matelot qui jet- « tera malicieusement des vivres ou du vin doit perdre son « salaire, ainsi que sa pacotille, et rester à la merci du pa- « tron » (ch. CXXIV). L'ordonnance de 1681 défendit « à « tous mariniers et matelots de prendre du pain et autres « victuailles et de tirer aucun breuvage sans la permission « du maître ou dépensier préposé pour la distribution des « vivres, à peine de perte d'un mois de leurs loyers et de « plus grande punition, s'il échet » (l. II, tit. VII, art. 6). « Le matelot ou autre, disait l'article suivant, qui aura fait « couler les breuvages, perdre le pain, fait faire eau au na- « vire, excité sédition pour rompre le voyage ou frappé le « maître les armes à la main sera puni de mort (2) ».

(1) Art. 94 décr. 24 mars 1852. — (2) Pour garder les proportions dans les cas qui peuvent mériter la peine capitale prononcée par cet

L'ordonnance de 1689 (l. IV, tit. III, art. 18) ne réputait crime et ne punissait des galères que « le vol excédant la va-« leur de dix livres ». Cette distinction, qui n'avait été faite expressément que pour les vols commis sur les vaisseaux du roi, fut étendue aux vols commis sur les bâtiments de commerce (1). Nous la retrouvons dans le décret du 24 mars 1852, qui range parmi les délits maritimes le vol commis par un officier marinier, un matelot, un novice ou un mousse quand la valeur de l'objet n'excède pas dix francs et qu'il n'y a pas eu effraction. Mais la réclusion doit être prononcée si la valeur de l'objet excède dix francs, si le vol a été commis avec effraction ou par les capitaines, officiers, subrécargues ou passagers (2).

655. La rébellion envers le capitaine ou l'officier commandant le quart, lorsqu'elle a lieu en réunion d'un nombre quelconque de personnes, sans excéder le tiers des hommes de l'équipage y compris les officiers, est un délit maritime (art. 60 § 14).

Tout acte de rébellion commis par plus du tiers de l'équipage est puni de la réclusion. Si les rebelles étaient armés, la peine des travaux forcés à temps sera prononcée. Les rebelles seront réputés armés s'il se trouve parmi eux un ou plusieurs hommes porteurs d'une arme ostensible. Les couteaux de poche entre les mains des rebelles sont réputés armes par le seul fait du port ostensible.

656. L'ordonnance de Bilbao (c. XXIV, articles 92 à 99) décrit quelques-uns de ces devoirs généraux. Les matelots engagés pour un voyage sont tenus de se présenter au navire le jour désigné par le capitaine. Après leur engagement et la réception des arrhes, ils ne peuvent s'obliger envers un autre capitaine sous aucun prétexte ni abandonner le leur après le voyage commencé jusqu'à son entier

article, il faut, par rapport au crime du matelot ou de tout autre qui aura fait couler les breuvages ou perdre le pain, que ce soit en telle quantité que l'équipage soit en danger de périr par là (Valin, I, p. 553). — (1) « Il faut dire que, si le vol excède la valeur de dix « livres, le voleur pourra, outre la perte d'un mois de ses gages, être « mis à la boucle..., même à plus grande peine suivant les circons-« tances... » (Valin, I, p. 552). — (2) V. notre tome II, n. 502.

achèvement, sous peine de perdre la solde due et de payer dix ducats d'amende. Quand un matelot quitte un navire pour servir sur un autre navire, son capitaine, s'il y consent, doit lui donner sa permission et son congé par écrit. Toutes les fois qu'un matelot abandonne le navire contre la volonté du capitaine sans avoir rempli ses engagements et sans cause légitime, il perd les gains qu'il a faits et est en outre condamné à une amende. Les matelots sont soumis à la plus exacte obéissance et ne peuvent s'en dispenser sous aucun prétexte. Un matelot qui entend ses camarades proférer des jurements ou des blasphèmes ou les voit se livrer à des actes honteux doit en donner secrètement avis au capitaine. Aucun matelot ne peut enlever des vivres du navire ni s'en absenter sans la permission du capitaine, sous peine de deux ducats d'amende.

Le code espagnol, après avoir décidé que le contre-maître, en cas de nécessité absolue ou d'incapacité du capitaine et du pilote, leur succède dans le commendement et dans la responsabilité (art. 694), que ce même contre-maître est chargé de veiller à la conservation des apparaux, au bon ordre du chargement, à la discipline de l'équipage, à l'inventaire lors du désarmement et de tenir le navire prêt à l'exécution de toutes les manœuvres exigées pour la navigation (art. 695 à 697), énonce d'une façon générale que « les qualités des gens de l'équipage doivent être celles pres- « crites par les ordonnances relatives aux gens de mer » (art. 698). Tout matelot engagé pour le service d'un navire ne peut rompre son engagement ni refuser de l'accomplir à moins d'empêchement légitime (art, 700). L'acte en vertu duquel un marin, déjà engagé, contracte un nouvel engagement est nul ; le capitaine peut le forcer à faire son service ou prendre à ses frais un autre marin pour le remplacer. Il perd les loyers dus par suite de son premier engagement au profit du navire sur lequel il était engagé, nonobstant les peines correctionnelles auxquelles il peut être condamné par l'autorité maritime. Le capitaine qui l'a sciemment engagé en deuxième lieu encourt une amende de mille réaux (art. 701). Le marin qui veut passer d'un

navire sur un autre doit obtenir un permis de son capitaine (art. 702).

D'après le code hollandais, les officiers et les gens de l'équipage sont tenus, à la réquisition du capitaine, de venir à bord, d'équiper le navire et de le charger (art. 400). Après avoir fini le voyage pour lequel ils sont engagés, ils sont obligés, à la réquisition du capitaine ou des propriétaires du navire, de décharger le bâtiment, de l'amarrer, de le dépareiller, de le conduire dans un lieu sûr, de l'y attacher, de faire leur rapport et de l'affirmer sous serment soit séparément, soit conjointement avec le capitaine dans les trois jours après le déchargement du navire (art. 446). Il n'est permis à aucun membre de l'équipage de quitter le navire sans le consentement du capitaine ou de celui qui le remplace (art. 401). Le capitaine ou celui qui le remplace peut demander main-forte contre ceux de l'équipage qui refusent de se rendre à bord, quittent le navire sans permission ou refusent de faire le service jusqu'à la fin du voyage. Les frais ainsi causés par la faute du matelot sont déduits de ses loyers, sans préjudice des dommages-intérêts, s'il y a lieu (art. 402). Tous les officiers et gens de l'équipage sont tenus d'assister le capitaine dans le cas d'attaque du navire ou de désastre survenu au bâtiment et à la cargaison, quelle qu'en soit la nature (art. 404). Les officiers ou gens de l'équipage qui, en s'engageant, ont déclaré avoir déjà navigué sont, pour ce seul fait, responsables du préjudice causé par leur impéritie (art. 405). Le second qui s'engage pour faire le voyage vers un port où il n'est jamais allé comme officier sans en avoir fait la déclaration lors de son inscription sur le rôle, ou qui a déclaré faussement y être allé en cette qualité, perd ses loyers en entier et demeure responsable des dommages causés au navire ou à la cargaison par son impéritie, sans préjudice de l'action publique s'il y a lieu (1) (art. 406).

(1) Art. 407. Si le capitaine, se trouvant à l'étranger, voulait mettre à la voile vers un autre port, le second sera tenu de faire, dans ce cas, une nouvelle déclaration avant d'entreprendre ce voyage sous peine des dommages-intérêts indiqués en l'article précédent. Art. 408.

Ces dispositions du code hollandais sont reproduites par le code portugais (art. 1444 et suiv.)

A Anvers, le matelot doit se trouver à bord, au passage du navire, à la première bouée blanche en descendant l'Escaut (1). Le code belge révisé en 1879 est d'ailleurs aussi muet sur les devoirs de l'équipage que le code français de 1807.

Au Chili comme en Espagne, le matelot déjà engagé ne peut pas contracter un second engagement ; il peut être contraint à exécuter le premier ou, dans tous les cas, à payer lui-même les gages de son remplaçant : en outre il perd ses gages et restitue les avances déjà perçues. L'armateur ou le capitaine qui l'a détourné encourt une amende de 100 *pesos*. Comme en Portugal, le matelot qui déclare avoir déjà navigué et qui est reconnu inhabile répond des dommages causés par son impéritie. Au Brésil le matelot qui, après son engagement, abandonne le voyage commencé ou quitte le navire avant que ce voyage soit achevé peut être contraint par la force à l'exécution de son contrat ; il doit, en outre, restituer les avances reçues et servir un mois sans solde. De même à Buenos-Ayres (2).

Les codes égyptien et turc énumèrent, nous le verrons plus loin, un certain nombre de fautes qui légitiment le renvoi des matelots. Ils s'expriment en outre en ces termes (3) : « Les officiers et gens de l'équipage inscrits sur le rôle d'é-
« quipage ne peuvent se refuser au service et abandonner
« le navire que dans les cas suivants : 1° si, avant le com-
« mencement du voyage pour lequel ils se sont engagés, le
« capitaine veut changer de destination ; 2° si, avant le
« commencement du voyage, la Turquie est engagée dans
« une guerre maritime ou si, le navire se trouvant dans un
« port de relâche, il survient entre la Turquie et l'Etat de la
« destination une guerre qui mettrait le navire en danger

Si, dans le cas de l'article précédent, le second déclare qu'il n'a jamais fait le voyage en qualité d'officier vers le port de la nouvelle destination, il sera tenu de rester en service pour le loyer convenu ; s'il s'est engagé au voyage, ses loyers seront augmentés en proportion de la prolongation et de la nature du voyage. — (1) Caumont, v° Gens de mer, n. 13. — (2) Cf. Hoechster et Sacré, I, p. 306 s. — (3) Art. 87 du code turc, 88 du code égyptien.

« réel ; 3° si, avant le voyage commencé ou si, le navire se « trouvant dans un port de relâche, l'on a des nouvelles « certaines que la peste, la fièvre jaune ou une autre mala- « die épidémique semblable règne dans le lieu de la destina- « tion du navire ; 4° si, avant le voyage commencé le navire « passe en entier à d'autres propriétaires ; 5° si, avant le « voyage commencé, le capitaine meurt ou est congédié par « les propriétaires du navire. »

Le chapitre VI de l'édit autrichien du 25 juillet 1774 est intitulé « Des gens de l'équipage » et contient les dispositions suivantes : « Tout matelot est tenu de se rendre à bord « du navire sur lequel il est engagé, au lieu et au jour dé- « signés par le capitaine, sous peine d'être arrêté dans les « ports même étrangers et de servir gratuitement, surtout « si son refus ou son retard avait entraîné un dommage au « navire, à moins d'empêchement légitime » (art. 1). « Le « matelot qui déserte avant le terme du voyage perd tous « ses salaires, indépendamment des autres peines qui peuvent « être prononcées contre lui » (art. 2). « Les matelots et « surtout les mousses engagés dans un port autrichien ne « pourront demander leur congé ou être congédiés eux- « mêmes dans un port étranger, même avec le consente- « ment du capitaine et quoique le voyage soit terminé ou le « temps de l'engagement accompli. Ils ne peuvent quitter « le service qu'au retour du bâtiment dans un port autri- « chien à moins d'un empêchement légitime, à peine de 24 « florins d'amende et de peine afflictive contre les mousses. « En cas d'abus de la part du capitaine, les magistrats ou « les consuls alloueront une indemnité aux gens de l'équi- « page... » (art. 3). « Les gens de l'équipage ne peuvent « abandonner le navire et se rendre à terre sans le consen- « tement du capitaine sous peine de 12 florins d'amende et « des arrêts. La permission du capitaine peut surtout être « accordée si le navire n'a pas de marchandises et s'il est à « l'abri. Il leur est interdit de passer la nuit à terre, de se « déshabiller (1) et même de quitter leurs souliers pen-

(1) Cf. Cleirac sur l'article 5 des rôles d'Oléron.

« dant le temps de la navigation ni dans le port, si le « navire a des marchandises à bord, sous les mêmes « peines; le tout à moins de quelque service extraordinaire » (art. 4 et 5). « Le matelot qui, étant de garde ou de faction, « s'endort sera condamné à une amende de six florins et « l'homme de l'équipage qui ne l'aura pas dénoncé (1) sera « puni d'une amende de trois florins. Les gens de l'équi- « page ne pourront prendre leurs rations arbitrairement « et sans la permission du capitaine. S'ils excitent des « émeutes, ils seront condamnés aux peines édictées par « l'article 26 de la *Némésis thérésienne*. Les plaintes « des gens de l'équipage seront jugées par les consuls, qui « prononceront, s'il y a lieu, une indemnité pécuniaire pour « les privations qu'ils auront endurées » (art. 6). « Les gens « de l'équipage qui abandonneront le navire dans un mo- « ment de danger seront punis des arrêts, des travaux pu- « blics ou même d'une peine corporelle. L'impossibilité de « sauver ou de défendre le bâtiment sera déclarée par le ca- « pitaine et les officiers; ce n'est qu'alors que l'abandon est « autorisé » (art. 8). Les mêmes peines sont applicables aux matelots, mousses etc., qui, à l'occasion de leur engagement, se seront déclarés faussement sujets autrichiens, outre la confiscation des gages (art. 11). Les matelots, mousses, etc., devront consacrer leur temps tous les jours, à toute heure et en tous lieux au service du navire, de ses agrès et de la cargaison; ils devront s'occuper du chargement et du déchargement. Le capitaine a le droit d'appliquer aux contrevenants les peines édictées par l'article 28, chapitre II, du présent édit (art. 12) (2). Les auteurs des dommages causés au navire, aux vivres et au chargement seront condamnés comme voleurs aux termes de l'article 96 de la *Némésis thérésienne;* en cas de simple négligence, ils seront moins gravement punis. Mais s'ils se révoltent avec armes contre le capitaine ou les officiers, ils seront condamnés aux peines portées par l'article 72 § 2 de la *Némésis*

(1) Cf. ord. de 1681, l. II, tit. VII, art. 8. — (2) C'est-à-dire de faire plonger les contrevenants dans la mer ou de les tenir prisonniers dans la sentine.

(art. 13 et 14). Les gens de l'équipage ne peuvent pas porter des armes tranchantes ou à feu sous peine de la perte de leurs salaires et de condamnations corporelles en cas de récidive. S'ils commettent quelque soustraction d'objets dépendant du navire ou du chargement, ils seront, ainsi que leurs complices, condamnés à la restitution et à la peine édictée par l'article 49 de la *Némésis* (art. 15 et 16). « Les « gens de l'équipage seront tenus de remplir les devoirs de « la religion. Le capitaine leur laissera le temps nécessaire « à cet effet » (art. 18). « La lecture du présent édit sera « faite à haute voix aux gens de l'équipage avant que le na« vire mette à la voile et à divers intervalles » (art. 19).

Pour connaître cette partie de la législation italienne, il faut consulter non le code de commerce, mais le code spécial de la marine marchande modifié par la loi du 24 mai 1877. On y trouvera (2e partie, tit. I, chapitre unique) la division des infractions commises par les gens de mer en *reati* et *mancanze disciplinari*, l'énumération des peines disciplinaires, etc. Citons seulement 1° l'article 264 aux termes duquel est considéré comme déserteur tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire marchand qui, soit dans le royaume, soit à l'étranger aura, sans autorisation de l'autorité maritime ou de l'officier consulaire, abandonné le navire ou ne se sera pas rendu à bord après s'être engagé, le fait de désertion existant même lorsque l'officier consulaire a refusé, malgré l'expiration de l'engagement, l'autorisation de débarquement dans les cas prévus au code de commerce; 2° les articles 452, 458, ainsi conçus : art. 452 : « .... Sont « considérés comme manquements à la discipline et punis « de peines disciplinaires : la désobéissance simple, la né« gligence à prendre son poste, le manquement ou la né« gligence dans le service nautique dit *de quart*, l'ébriété « sans désordre, l'absence du bord sans autorisation du ca« pitaine et pendant moins de vingt-quatre heures, l'embar« quement clandestin de vin ou d'autres liqueurs fermen« tées, le manque de respect aux supérieurs et généralement « tous les faits provenant de négligence qui ne constituent « qu'une faute légère ou qu'un simple manquement à l'ordre

« ou au service du navire; la perte par suite de négligence « du livret matricule ou de la feuille d'identité; tout fait, « non prévu par le présent code, de négligence de la part « des capitaines ou patrons dans l'exercice des fonctions à « eux conférées en matière de police de bord ». Art. 458. « Les matelots qui, durant leur temps de prison, seront « remplacés dans le service à bord du navire auquel ils ap- « partiennent, seront soumis à une retenue sur leur paye « égale au montant des frais de remplacement ».

D'après le *compendio di diritto commerciale maltese* publié à Malte en 1841, le capitaine doit être obéi par tous ses marins et leur inflige les peines qui ne dépassent pas le droit de correction : cependant il peut les mettre aux fers, selon la gravité des cas, pour les livrer aux tribunaux dès son arrivée. Le marin déjà engagé ne peut louer ses services à un autre capitaine sous peine d'une amende de dix onces et de la nullité du second engagement. Il n'est dispensé de se rendre à bord que dans les cas de mariage ou d'avancement (1) : il doit alors prévenir le capitaine trois jours avant que celui-ci mette à la voile (2). Il n'a pas le droit d'abandonner, sans l'ordre du capitaine, le navire poursuivi par l'ennemi ou battu par la tempête (3) : quand le navire est jeté à la côte, il doit continuer ses services pour le sauver ainsi que la cargaison, s'il ne veut perdre ses salaires, ses effets et sa pacotille (4). Les matelots non autorisés par le capitaine ne peuvent quitter le navire, lorsqu'il est dans un port ou sur une plage, sans perdre un mois de leur salaire ou la dixième partie de leurs profits.

Le code norwégien oblige tout marin qui contracte un engagement à suivre le navire en conformité du contrat. Si, durant la traversée, il est décidé que le navire se rend à un autre endroit ou accomplit un autre voyage (que ceux exprimés dans le contrat), il doit rester avec le navire et ne

(1) Cf. droit marit. de Wisby, art. 65. V. ci-dessus, n. 645. — (2) Sous peine de galères pendant trois ans (Dr. munic., l. VI, ch. 5 § 5). — (3) Sous peine de galères perpétuelles. Il faut, avant d'abandonner le navire, sauver la caisse sous peine de cinq ans de galères (ib. § 7). — (4) Et sous peine de cinq ans de galères (ib. § 8).

peut, sauf convention contraire, le quitter avant son retour dans un port norwégien. Cependant ni un tel changement de résolution ni un premier contrat fait pour un temps indéterminé ne peuvent engager le contractant pour plus de deux ans à partir de l'époque où le contrat a été fait. Les matelots, en s'engageant, devront être mis au courant de ces prescriptions législatives, et le contrat mentionnera que l'avertissement leur a été donné. Si l'engagement expire pendant que le navire est en mer, l'équipage ne peut pas quitter le service avant que ce navire ait atteint le lieu de sa desnation. Le changement de capitaine ne donne pas à l'équipage le droit de s'en aller; mais, en revanche, l'équipage n'est pas obligé de suivre le capitaine sur un autre navire (art. 29). S'il apparaît qu'un des membres de l'équipage est incapable de faire le service pour lequel il s'est engagé, le capitaine peut, après avoir contrôlé son incapacité en consultant les meilleurs hommes du bâtiment, diminuer sa solde ou la supprimer : le matelot garde, s'il se croit lésé, son recours aux tribunaux (art. 35). L'équipage doit au capitaine ou à ceux qui le remplacent obéissance en tout ce qui concerne le service du navire et le bon ordre à bord. Il est spécialement tenu : 1° de se trouver à bord, au commencement du voyage, le jour même que le contrat indique ou que le capitaine fixe pour l'armement et l'équipement du navire; 2° de travailler, aux lieux de chargement et de déchargement ainsi qu'au port de détresse, au chargement et au déchargement de la cargaison et du ballast et à l'arrimage et de faire tout autre travail concernant le navire et la cargaison, soit à bord, soit à terre d'après la coutume du lieu, spécialement de travailler à la mise à terre du navire, à son armement ou à semblable chose, quand cela est exigé au port de détresse ou partout ailleurs pendant le voyage; 3° quand le navire est arrivé au lieu de destination, de décharger la cargaison, de délester, de désarmer et d'amarrer le navire (art. 38).

Le code suédois permet au capitaine d'infliger certaines peines au marin adonné à l'ivrognerie, lâche ou indiscipliné; il peut même réduire sa solde ou le dégrader

de son emploi ; les punitions infligées sont mentionnées au livre de bord (1). Tout marin peut résilier son engagement dans les cas suivants : 1° lorsqu'il survient une guerre européenne qui, à raison de la direction du voyage ou de la nature de la cargaison, expose le navire à être pris ; 2° lorsqu'il y a changement de capitaine ou changement de voyage avant le départ du navire ; 3° lorsqu'un matelot a obtenu son certificat de pilote ou vient à contracter mariage ; 4° lorsqu'il est maltraité par le capitaine ou qu'il se plaint justement de la nourriture ; 5° lorsque, depuis deux ans à partir de la même inspection d'enrôlement, il a continué le service à bord ; et depuis trois ans à partir de la même époque si le navire se trouve au-delà du cap Horn ou du cap de Bonne-Espérance : il y a exception dans le cas où l'engagement aurait été stipulé pour une durée plus longue ; 6° lorsque le navire est vendu à un étranger. Dans ce dernier cas, le consul veille à ce que les comptes de l'équipage soient réglés et à ce qu'il soit pourvu au rapatriement, à moins que les matelots ne trouvent à s'enrôler immédiatement sur un autre navire. Dans le second cas particulièrement, le marin doit la restitution des avances reçues ; dans le troisième, il doit se faire remplacer par un homme capable ; dans le quatrième cas, les griefs du matelot doivent être constatés par le tribunal ou par l'autorité consulaire ; dans le cinquième cas, il faut que le navire soit arrivé à destination.

La rubrique du chapitre V, titre I du code russe est ainsi conçue : « De l'engagement des gens de l'équipage et des « matelots ». La différence entre les premiers et les seconds consiste en ce que ceux-là ont des fonctions particulières et ceux-ci sont obligés d'exécuter à bord les travaux et les manœuvres. Les articles 654 à 657 décrivent les obligations spéciales des pilotes hauturiers, les articles 658 à 663 celles des charpentiers.

Si, trois jours après la signature du contrat, un des gens de l'équipage ou le matelot qui a reçu des arrhes ne monte

(1) Le tribunal, dans tout port suédois, et le consul, à l'étranger, jugent les contestations qui surviennent entre le capitaine et l'équipage.

pas à bord du navire ou s'il contracte un autre engagement, le capitaine russe a le droit de le faire embarquer de force (art. 670 et 671) (1). L'homme de l'équipage ou le matelot peut, si le navire n'est pas prêt à appareiller, refuser de s'embarquer après en avoir donné avis au capitaine et lui avoir rendu les arrhes; en cas de contestation, les parties en réfèreront à l'autorité administrative : si le navire est prêt à partir, le matelot doit s'embarquer (art. 673). Dans le cas où, après la signature du contrat, le capitaine, par suite de maladie ou par toute autre cause, se trouve hors d'état de partir et si le chargement du navire n'est pas encore commencé, les gens de l'équipage peuvent se dédire : si le chargement du navire est déjà commencé, ils ne le peuvent plus; le pilote est tenu de faire exécuter le contrat jusqu'au remplacement du capitaine (art. 675). Si, après la conclusion et la signature du contrat, le propriétaire du chargement, d'accord avec l'armateur, juge à propos de changer l'itinéraire, les gens de l'équipage (sauf leur droit à un supplément de solde) ne peuvent refuser leur service (art. 676). Les gens de l'équipage ou les matelots qui ont quitté le navire sans en avoir prévenu le capitaine, le second ou le pilote ou sans leur consentement et qui ont passé un jour ou une nuit à terre sont tenus de payer, à titre de dommages-intérêts, deux jours de leur solde au profit de ceux qui les ont remplacés (art. 678 et 679). S'ils s'en vont sans permission et refusent de continuer le voyage sur le même navire, le capitaine, après trois jours d'absence ou de refus de leur part, a le droit de les priver de leur solde et de tout ce qu'ils possèdent en propre sur le bâtiment et de confisquer le tout au profit des armateurs. Si, par suite de l'absence volontaire d'un ou de plusieurs hommes de l'équipage, le bâtiment ou le chargement éprouvait quelque dommage, le montant de la réparation sera pris sur leur solde; si cette indemnité était

(1) Un capitaine qui a engagé un homme d'équipage ou un matelot, qu'il savait avoir contracté un autre engagement, est obligé de lui rendre les arrhes déjà reçues et, en outre, de payer une indemnité pour le nombre de jours que le premier capitaine a employés à trouver un autre matelot (art. 672).

insuffisante, les coupables seront traduits devant les tribunaux et condamnés selon les lois (art. 680 et 681). A l'arrivée du navire, les gens de l'équipage qui se seront bien conduits auront leur solde entière; ceux qui auront été insubordonnés seront privés d'un mois de leurs salaires (art. 708). Si, pendant le trajet, un homme de l'équipage fomente une révolte, il sera condamné (par un tribunal composé du capitaine, du second, du pilote, du charpentier et du doyen des matelots) à une peine corporelle qui ne pourra excéder douze coups de corde sur le dos (art. 709). Aucun matelot ne peut exiger son congé avant l'entier déchargement du navire, quand même, d'après les termes du contrat, le temps que doit durer son service aurait pris fin (art. 710). Lorsqu'un matelot est incapable de remplir le service pour lequel il s'est engagé, le capitaine peut retenir sa solde jusqu'à son arrivée dans un port où il déclarera son incapacité devant le tribunal; le matelot n'en est pas moins tenu d'exercer ses fonctions en recevant seulement sa nourriture ou une paie fixée par le capitaine (art. 714).

Une fois enrôlé, dit le code finlandais, le marin est tenu de se rendre à son poste aussitôt appelé, à moins de conventions spéciales sur l'époque du commencement du service. S'il ne se présente pas au temps voulu; si, après avoir commencé son service, il quitte le navire sans la permission du capitaine ou s'il prolonge son absence au-delà de la permission accordée, il sera ramené à bord à ses propres frais et paiera une amende de cinq à cinquante marcs. Il en sera de même pour tout marin qui, avant d'être libéré d'un engagement, en contracte un autre (art. 58). Tout homme de l'équipage et toute personne employée dans le navire et qui ne compte pas au nombre des marins proprement dits sont tenus d'obéir aux ordres du capitaine. Un marin ne pourra, sous aucun prétexte, se soustraire au travail qui lui est ordonné, quelle que soit l'heure du jour ou que ce soit jour de fête ou jour ouvrier; il devra avoir tous les soins assidus qu'exige la conservation du navire et de la cargaison soit au port, soit en mer. Toutefois l'équipage ne doit pas, sans une impérieuse nécessité, être soumis à un travail ex-

cessif. S'il arrive quelque dommage par le fait ou par la négligence du marin, il en sera responsable (art. 61). Les règles ci-dessus s'appliquent également au pilote (hauturier) : celui-ci a pour fonctions spéciales de diriger la manœuvre sous le contrôle du capitaine, de faire garder les marchandises et d'en tenir état à la charge et à la décharge, d'en surveiller l'arrimage, d'examiner la solidité et le bon état des agrès et apparaux et de commander le navire en l'absence du capitaine (art. 61). Si, dans son service, le marin se montre négligent, désobéissant ou querelleur, imprudent avec le feu ou adonné à l'abus des liqueurs fortes, le capitaine, après avoir inutilement tenté de le corriger par des admonitions, examinera la faute en présence de l'équipage et en fera dans son journal, s'il en a tenu un, une mention signée de deux témoins; puis il condamnera le coupable, selon la nature de la contravention, soit aux arrêts pour huit jours au plus avec ration entière ou demi-ration, soit à payer à la maison des mariniers de son domicile une amende qui ne pourra pas dépasser le quart de ses gages d'un mois ou une partie proportionnelle de ses loyers s'il est engagé au voyage. S'il retombe dans les mêmes fautes ou qu'il néglige son service soit dans la manœuvre, soit comme homme de quart ou vigie et que la faute exige une punition immédiate, le capitaine pourra lui faire subir devant témoins un châtiment corporel modéré. Ce châtiment devra être appliqué avec toutes les précautions nécessaires : mention sera faite dans le journal du bord de la peine et des faits qui l'ont motivée; cette mention, signée par deux témoins, sera lue devant le coupable et le reste de l'équipage. Le capitaine qui aura abusé de son droit de punir ou refusé aux gens de l'équipage, sans bonnes raisons, leur ordinaire sera passible d'une amende de cinquante à deux cents marcs. S'il a maltraité quelqu'un des gens de l'équipage, il sera puni selon le code pénal (art. 62). Si le crime ou le délit commis pendant le voyage par un marin est particulièrement grave, le capitaine le fera enfermer en attendant de pouvoir le livrer à l'autorité finlandaise ou, si c'est en pays étranger, au consul (art. 63). Le marin qui résiste au capitaine et se montre

réfractaire à ses ordres est passible d'une amende de vingt à cinq cents mars ou de un à six mois de prison. Si le fait s'est produit pendant que le navire est exposé à un naufrage, à la poursuite d'un ennemi ou à un péril quelconque, la peine sera de deux mois à un an de travaux forcés. Si l'on refuse obéissance au pilote alors qu'il ne remplace pas le capitaine, le coupable sera puni d'une amende de dix à trois cents marcs (art. 64). Les gens de l'équipage qui auront refusé d'obéir au capitaine après s'être concertés ensemble seront tous punis de deux à six ans de travaux forcés. S'il y a des circonstances très-atténuantes, la peine pourra cependant être réduite à six mois. La même peine frappera les marins qui se seront réunis deux ou plusieurs, sans toutefois s'être préalablement concertés, pour contraindre le capitaine à prendre ou à ne pas prendre quelque mesure rentrant dans ses attributions. Le marin qui se sera livré envers le capitaine ou toute autre personne à des voies de fait ou à des menaces dans la vue de s'emparer du navire, des apparaux ou d'une partie quelconque de la cargaison sera punissable de quatre à dix ans de travaux forces. Si le méfait a eu lieu en pleine mer, le coupable encourra les travaux forcés pour dix ans et au-dessus, voire même à perpétuité. L'attaqué aura le droit de se défendre, lui, le navire et la cargaison et ne sera pas responsable de la mort ou des blessures infligées à l'assaillant en se défendant (art. 65). Le marin qui aura déserté sera puni de trois à six mois de prison ; s'il est ensuite revenu de plein gré ou qu'on admette d'autres circonstances atténuantes, la peine sera de vingt à cent marcs d'amende ou de un à trois mois de prison. S'il abandonne le navire au moment du naufrage ou d'un autre danger sans avoir fait ce qu'il devait pour sauver les personnes et les biens, il sera punissable de cinquante à deux cents marcs d'amende ou de un à douze mois de prison (art. 66). Pour tout crime, délit ou contravention autre que ceux énoncés ci-dessus, le marin sera traité conformément au code pénal. Les délits envers le capitaine sont assimilés à ceux des serviteurs envers leur maître (art. 67). Les matelots ne sont obligés de partir du lieu de leur enga-

gement qu'avec le capitaine qui les a loués et pour la destination énoncée dans le contrat. S'il arrive plus tard qu'on change de capitaine ou que l'itinéraire soit modifié ou le voyage prolongé, les matelots sont tenus de suivre le navire jusqu'à l'arrivée dans un port finlandais à moins de conventions contraires expressément stipulées... (art. 68). Toutefois l'obligation de suivre le navire, telle qu'elle est énoncée en l'article 68, ne peut pas, en général, s'étendre à plus de deux ans à partir du dernier enrôlement. Après ce terme le matelot, s'il veut quitter le service, devra demander son congé et sera libre aussitôt que le navire, s'il est en route, aura abordé au port de destination et y aura accompli son déchargement. S'il est engagé expressément pour un temps plus long, il sera tenu de remplir ses conventions : toutefois on ne pourra, en aucun cas, l'empêcher de demander son congé et de quitter son service après trois ans écoulés depuis son enrôlement (art. 69). En tout temps un matelot est autorisé à demander son congé et à résilier son engagement s'il est maltraité ou mal nourri par le capitaine, le fait étant prouvé devant la justice ou devant le consul ; il en sera de même si le navire est vendu à un étranger, si le matelot trouve à se placer ailleurs comme pilote ou comme capitaine ou s'il se marie, pourvu qu'il se fasse remplacer dans ces ces deux derniers cas par un homme apte au même service (art. 70).

En Allemagne, l'obligation pour tout homme de l'équipage de se trouver à bord avec ses effets et de prendre son service commence au moment de la revue (v. ci-dessus n. 620), à moins de convention contraire. Si un homme de l'équipage tarde plus de vingt-quatre heures à entrer au service, le capitaine a le droit de résilier le contrat d'engagement (1), sans préjudice du droit de réclamer une indemnité à raison de dépenses supplémentaires faites pour un remplaçant et de dommages d'autre nature provenant du

(1) Ce droit de résiliation existe pour le capitaine, même en l'absence de toute faute des gens de mer (v. le code de commerce allemand traduit et annoté par MM. Gide, Dietz, Lyon-Caen et Flach, p. 219).

retard (1). L'homme de l'équipage qui, après la revue, ne commence pas ou ne continue pas son service peut être, sur la demande du capitaine, contraint à exécuter ses obligations par le fonctionnaire préposé aux gens de mer : il doit rembourser les frais qui en résultent (2). Les hommes de l'équipage sont tenus d'obéir exactement aux ordres du capitaine relatifs au service du navire et de faire en tout temps tous les travaux relatifs au navire et à la cargaison qui lui sont confiés. Ils doivent remplir ces obligations aussi bien à bord du navire et dans ses canots que dans les allèges et à terre, aussi bien dans les circonstances ordinaires qu'en cas d'avarie. Ils ne doivent pas quitter le navire sans l'autorisation du capitaine jusqu'à la revue de départ. S'ils ont obtenu une autorisation de ce genre, ils doivent revenir au temps fixé et, s'il n'en a été fixé aucun, avant huit heures du soir (3). Quand le navire se trouve dans un port, les gens de l'équipage ne sont obligés que dans les cas d'urgence de travailler plus de dix heures par jour (4). En cas de danger, spécialement en cas de danger de naufrage comme en cas de violences exercées ou d'attaques dirigées contre le navire ou la cargaison, les gens de l'équipage doivent concourir, sans pouvoir s'y refuser, à tout ce qui est ordonné pour sauver le navire et la cargaison et ne peuvent, sans l'autorisation du capitaine tant qu'il reste lui-même à bord, abandonner le navire (5). Ils sont tenus, quand ils en sont requis, de concourir au rapport de mer et de confirmer leurs dépositions par serment. Ils doivent satisfaire à cette obligation moyennant le paiement des frais de voyage ou de retard qui en résultent, même quand le contrat d'engagement a pris fin par suite de la perte du navire. En outre la section V de la loi du 27 décembre 1872 forme à elle seule tout un code disciplinaire et pénal : nous croyons devoir en extraire les propositions suivantes.

L'homme de l'équipage qui, après la conclusion du contrat d'engagement, se cache, afin d'échapper à l'obligation

(1) Art. 28 l. 27 déc. 1872. — (2) Art. 29. — (3) Art. 30. — (4) Art. 31. — (5) Art. 32 § 1.

de commencer son service, est puni d'une amende de vingt thalers au plus (1). Quand un homme de l'équipage, pour échapper à l'obligation de continuer son service, s'échappe ou se cache, la peine peut s'élever à cent thalers d'amende ou à trois mois de prison (2). Celui qui s'enfuit ou se cache avec le loyer pour échapper au service dont il est chargé est puni de la peine d'emprisonnement d'un an au plus prononcée par l'article 298 du code pénal (art. 81). Est puni d'une amende égale à un mois de loyer au *maximum* l'homme de l'équipage qui se rend coupable d'une infraction grave à ses obligations de service. On doit considérer notamment comme infraction de ce genre dans le sens de cet article : une négligence dans le service de garde; une désobéissance à l'ordre de service d'un supérieur; un acte inconvenant envers les supérieurs, envers d'autres membres de l'équipage ou envers des passagers; l'abandon du navire sans autorisation ou le fait d'en rester éloigné au-delà du temps fixé; l'enlèvement du navire d'objets appartenant à un homme de l'équipage ou appartenant à d'autres personnes ou le fait d'apporter ou de faire apporter à bord des marchandises ou d'autres objets sans permission; l'admission à bord, par l'homme de l'équipage, de sa propre autorité, de personnes étrangères et la permission de placer des embarcations auprès du navire; l'ivresse pendant le service sur le navire; la dissipation, l'aliénation illicite ou l'abandon d'approvisionnements (art. 84) (3). L'homme de l'équipage qui refuse l'obéissance due à l'ordre réitéré du capitaine ou d'un autre supérieur est puni d'un emprisonnement de trois mois au plus ou d'une amende de cent thalers au plus (art. 86). Quand deux ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage refusent ensemble, après une entente commune, l'obéissance due au capitaine ou à un autre supérieur, chaque coupable peut être condamné à un emprisonnement d'un an au plus (art. 87) (4). L'homme de l'équipage qui, par violence, me-

(1) La poursuite ne peut avoir lieu que sur la plainte de la partie lésée. — (2) Même remarque. — (3) Les poursuites ne peuvent être exercées que sur la plainte de la partie lésée. Cette plainte est admissible jusqu'à la revue de débarquement. — (4) Le chef du com-

nace ou refus de service, cherche à contraindre le capitaine ou un autre supérieur à prendre ou à ne pas prendre une mesure concernant le service, est puni d'un emprisonnement de deux ans au plus (art. 89 § 1) (1). Est puni d'une amende de vingt thalers au maximum ou des arrêts *(Haft)* pouvant s'élever à quinze jours l'homme de l'équipage : 1° qui, à propos de la délivrance d'un livret de navigation maritime ou d'une insertion à faire dans ce livret ou d'une revue, dénature ou supprime des faits vrais ou présente des faits faux pour tromper un fonctionnaire préposé aux gens de mer; 2° qui néglige de se soumettre à la revue; 3° qui, en cas d'un empêchement mettant obstacle à ce qu'il com mence son service, néglige d'en faire la déclaration à l'autorité préposée aux gens de mer (art 93). Celui qui forme sciemment, devant l'autorité préposée aux gens de mer, un recours fondé sur des allégations fausses relativement à l'innavigabilité du navire ou à la mauvaise qualité des approvisionnements et qui, sur le fondement de ces allégations, fait opérer une enquête est puni d'un emprisonnement de trois mois au plus. Celui qui forme légèrement devant l'autorité préposée aux gens de mer un recours fondé sur des allégations fausses relativement à l'innavigabilité du navire ou à la mauvaise qualité des approvisionnements et qui, sur le fondement de ces allégations, fait opérer une enquête est puni d'une amende de cent thalers au plus (2).

plot est puni de trois ans de prison au plus. S'il y a des circonstances atténuantes, il peut être prononcé une amende de deux cents thalers au plus. Le chef du complot est alors puni de deux ans d'emprisonnement au plus. — (1) S'il y a des circonstances atténuantes, il peut être prononcé une amende de 200 thalers au plus (art. 89 § 2). Les mêmes dispositions (art. 89) s'appliquent à l'homme de l'équipage qui cherche, en employant la force ou la menace, soit à résister au capitaine ou à un autre supérieur, soit à commettre contre lui des voies de fait (art. 90). Lorsqu'un des faits mentionnés dans les articles 89 et 90 est commis en vertu d'une entente commune par plusieurs hommes de l'équipage, la peine peut être élevée au double du maximum. Le chef du complot (ainsi que tous ceux qui commettent des actes de violence contre le capitaine ou un autre supérieur) est puni de la réclusion ou de l'emprisonnement pendant cinq ans : le renvoi sous la surveillance de la haute police peut être aussi prononcé. La peine peut être abaissée à trois mois de prison s'il y a des circonstances atténuantes (art. 91). — (2) « L'application des peines

Enfin le marin allemand (art. 105) ne peut citer son capitaine devant un tribunal étranger.

D'après la législation anglaise tout matelot (ou officier) qui, par négligence ou par suite de désobéissance ou d'ivresse, met en danger immédiat soit le navire, soit la vie ou seulement un membre *(limb)* de quelqu'un du bord est coupable de délit. De même s'il a négligé ou refusé de faire ce qui pouvait empêcher l'accident (1). Les infractions *(offences)* ci-après, commises par les marins, sont punies sommairement, savoir : la désertion, l'oubli ou le refus de rejoindre le navire sont punis de douze semaines d'emprisonnement avec perte des effets laissés à bord et du salaire acquis (si la désertion a lieu en cours de voyage, la cour peut autoriser jusqu'à due concurrence l'imputation des frais de remplacement sur les salaires acquis par le déserteur à bord d'un autre bâtiment); l'absence non autorisée du navire dans les vingt-quatre heures qui précèdent le départ, au commencement du voyage ou en cours de campagne, est punie de dix semaines d'emprisonnement, avec retenue sur les salaires, à la discrétion de la cour; le fait de quitter le navire à l'arrivée, avant qu'il soit en sûreté, est puni de la perte d'un mois de salaire; la désobéissance est punie de quatre semaines d'emprisonnement, avec retenue sur les salaires, à la discrétion de la cour; le fait de quitter le navire à l'arrivée, avant qu'il soit en sûreté, est puni de la perte d'un mois de salaire; la désobéissance est punie de quatre semaines d'emprisonnement, avec retenue sur les salaires, à la discrétion de la cour; la désobéissance répétée est punie de douze semaines d'emprisonnement, avec retenue sur les salaires, à la discrétion de la cour; les voies de fait envers le capitaine ou un officier, les complots de désobéissance ou de négligence, le dommage volontaire causé au navire, le détournement où l'altération d'objets appar-

« prononcées dans cette section ou par d'autres dispositions pénales « n'est pas exclue par le fait qu'à raison des actes mis à sa charge « le coupable a déjà été puni disciplinairement. Cependant la peine « disciplinaire subie peut être prise en considération pour la fixa- « tion de la peine... » (art. 95). — (1) *Merchant shipping act* de 1854, art. 239.

nant à l'approvisionnement du navire ou à la cargaison, sont punis de douze semaines d'emprisonnement; le fait de contrebande occasionnant un dommage au capitaine ou au propriétaire entraîne le remboursement sur les salaires du dommage causé, sans préjudice de l'action publique (1). Mention de toutes les infractions commises par les marins est faite au journal du bord ; lecture et copie de la mention sont données au délinquant, et ses observations, s'il en fait, sont également mentionnées au journal et certifiées par le capitaine et par le second ou par un homme de l'équipage (2). Sont soumises à ces dispositions disciplinaires toutes personnes, à quelque titre que ce soit, qu'un capitaine est appelé à prendre légalement à son bord comme aussi celles qui peuvent s'y trouver embarquées sans le consentement du capitaine ou du propriétaire (3). Le capitaine ou le propriétaire peut faire arrêter sans mandat les hommes déserteurs ou absents illégalement et les faire détenir, pendant vingt-quatre heures au plus, pour les envoyer devant la cour compétente ou, s'il n'en existe pas sur les lieux, les ramener à bord du navire (4). Les déserteurs peuvent être reconduits à bord au lieu d'être mis en prison. Les marins qui subissent une punition ou un emprisonnement pour fait de désertion ou d'infraction à la discipline peuvent, si leurs services deviennent nécessaires, être renvoyés à bord avant l'expiration de leur peine (5). Une copie des déclarations et des certificats de désertion en cours de voyage est envoyée en Angleterre et fait foi en justice (6). On constate la désertion, en vue de la confiscation du salaire, en prouvant que le marin engagé a quitté le navire avant la fin du voyage, à moins qu'il ne puisse produire à la cour un certificat de décharge ou prouver qu'il avait des raisons suffisantes pour quitter le navire (7). Les frais faits pour établir l'infraction

(1) Art. 243. — (2) Art. 244. — (3) Art. 245. — (4) Art. 246. — (5) Art. 247 et 248. — (6) Art. 249. — (7) That he had sufficient reasons for leaving his ship (art. 250). Aux termes de l'*act* du 5 août 1873 (art. 9), si un marin est détenu pour désertion ou pour une infraction analogue et s'il résulte de la visite faite en conformité du *merchant shipping act* de 1871 que le navire n'était pas en état de

commise par un marin et les frais d'emprisonnement peuvent être prélevés sur son salaire jusqu'à concurrence de trois livres (1). Quand le marin est engagé au voyage, à la traversée ou à la part, la confiscation de ses gages, dans les cas prévus par l'*act*, se règle comme s'il était engagé au mois, eu égard à la durée totale du voyage (2). Le montant des confiscations prononcées pour désertion est affecté d'abord au remboursement des frais; l'excédant est ensuite versé au Trésor (3). La fausse déclaration faite par un marin, en ce qui touche son nom et le nom de son dernier navire, est punie d'une amende de cinq livres (4). Quand un marin commet une faute punissable d'amende, il en est fait mention au journal du bord; une copie de la mention est lue ou donnée à l'intéressé et ces amendes sont, s'il y a lieu, déduites du salaire du marin pour être remises au contrôleur d'embarquement ou à tout autre agent dûment qualifié (5). L'*act* édicte une amende de dix livres contre ceux qui incitent les marins à déserter ou à s'absenter illégalement, une amende de vingt livres contre ceux qui recueillent les déserteurs ou les absents (6). Celui qui se cache à bord et prend la mer sans avoir rempli les formalités légales encourt une amende de vingt livres ou un emprisonnement de quatre semaines.

Aux Etats-Unis, les rédacteurs de la loi du 7 juin 1872 (art. 51 à 60) ont procédé d'après cette partie du *merchant shipping act* de 1854 que nous venons d'analyser. La désertion est punie d'un emprisonnement qui n'excède pas trois mois, avec perte des effets laissés à bord, perte totale ou partielle du salaire acquis; l'oubli ou le refus (non motivé) de joindre le navire ou de s'y embarquer, l'absence non au-

prendre la mer, l'armateur ou le capitaine peut être condamné à une indemnité.

Les mauvais traitements dont le capitaine a pu se rendre coupable, le défaut de vivres sont, comme l'innavigabilité du navire, des excuses légales de la désertion.

Il est en outre permis aux marins de quitter leur navire pour entrer dans la marine royale sans encourir les peines infligées aux déserteurs (v. les art. 214 à 220 du *merchant shipping act* de 1854).

(1) Art. 251. — (2) Art. 252. — (3) Art. 253. — (4) Art. 255. — (5) Art. 256. — (6) Art. 257.

torisée du navire dans les vingt-quatre heures qui précèdent le départ, au commencement du voyage ou en cours de campagne, l'absence sans permission à un moment quelconque (non susceptible d'être réputée désertion) sont punis d'un emprisonnement qui n'excède pas un mois et d'une retenue sur les salaires qui varie selon les circonstances ; le fait de quitter le navire à l'arrivée, avant qu'il soit en sûreté, est puni de la perte d'un mois de salaire *(au maximum)* ; la désobéissance préméditée à une injonction légale est punie d'un emprisonnement qui n'excède pas deux mois et aussi, à la discrétion de la cour, d'une retenue qui n'excède pas quatre jours de gages ; si la désobéissance se prolonge et se complique d'une infraction aux obligations professionnelles, elle sera punie d'un emprisonnement n'excédant pas six mois et aussi, pour chaque période de vingt-quatre heures, d'une retenue n'excédant pas douze jours de gages; toute voie de fait envers le capitaine ou le second est punie d'un emprisonnement qui n'excède pas deux ans; les complots tendant à provoquer la désobéissance ou la négligence de l'équipage ou à entraver le voyage sont punis d'un emprisonnement n'excédant pas douze mois; le dommage volontaire causé au navire, le détournement ou l'altération d'objets appartenant à l'approvisionnement du navire ou à la cargaison sont punis d'une retenue sur les gages égale au montant du préjudice et aussi, à la discrétion de la cour, d'un emprisonnement n'excédant pas douze mois ; le fait de contrebande occasionnant un dommage au capitaine ou au propriétaire entraîne le remboursement sur les salaires du dommage causé, outre un emprisonnement qui n'excède pas douze mois. Comme en Angleterre, mention des infractions est faite à l'*official log-book* : comme en Angleterre, le capitaine ou le propriétaire (ou le second ou le consignataire ou le *shipping commissionner)* peut arrêter le déserteur sans *warrant*, le détenir pendant vingt-quatre heures, etc. Tout matelot (ou officier) qui, par un oubli volontaire de ses devoirs ou se trouvant ivre met en danger soit le navire, soit la vie ou seulement un membre de quelqu'un du bord ou qui a négligé ou refusé de faire ce qui

pouvait empêcher l'accident est coupable de délit et passible d'un emprisonnement *(maximum)* de douze mois.

657. Au nombre des obligations que notre loi commerciale impose aux gens de l'équipage, figure celle de ne charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret s'ils n'y sont autorisés par l'engagement. Mais nous nous bornons à la mentionner, ayant déjà commenté l'article 251 dans notre second volume (v. n. 491 et suiv.) Cette disposition a été logiquement détachée par le législateur belge de la section spéciale aux « matelots et gens de « l'équipage » et placée sous cette rubrique : *dispositions communes aux deux sections précédentes*. L'article 66 de la loi du 21 août 1879 contient en outre ce paragraphe additionnel : « Si, avant le départ du navire, les marchandises « indûment chargées n'ont pas été mises à terre, ceux qui « les auront fait charger paieront pour les marchandises « un fret double de celui qu'ils auraient eu à supporter si « elles avaient été chargées avec le consentement des pro- « priétaires, sans préjudice à de plus simples dommages- « intérêts, s'il y a lieu » (1).

SECTION IV.

PROTECTION SPÉCIALE ACCORDÉE AUX GENS DE L'ÉQUIPAGE POUR LE RECOUVREMENT DE LEURS SALAIRES.

658. L'équipage a droit aux salaires qui lui ont été promis. Il est inutile de développer une proposition si évidente.

Mais le législateur français assure dans un intérêt général le recouvrement de ces salaires par un certain nombre de règles protectrices qui dérogent au droit commun.

I.

Privilège des gens de mer sur le navire et sur le fret.

659. « Le navire et le fret demeureront spécialement

(1) On lit de même au chapitre VII de l'édit autrichien du 25 juillet 1774 : « En cas de franchise de port, tout excédant du poids sera « payé le double du fret » (v. les art. 13 et 14).

« affectés aux loyers des matelots », disait l'ordonnance de de 1681, art. 19 du titre IV du livre III.

Rien n'est plus juste, remarquait Valin (1), puisqu'ils n'ont pas d'autre sûreté pour le paiement de leurs loyers. D'ailleurs si les matelots n'avaient pas travaillé nuit et jour, prodigué leurs soins au navire et souvent exposé leur vie, ce navire eût été improductif. Il était donc équitable que le propriétaire, avant d'en retirer le produit, acquittât les salaires.

Telle est l'origine historique et logique de l'article 271, ainsi conçu : « Le navire et le fret sont spécialement affectés « aux loyers des matelots ».

Nous avions déjà cité et commenté partiellement l'article 271 dans notre premier volume (2), en décrivant le privilège que donne aux gens de l'équipage l'art. 191 § 6 du code de commerce. Nous nous étions surtout occupé du privilège que les marins ont sur le navire. Nous renvoyons nos lecteurs à ces développements et nous nous bornons aujourd'hui (3) à parler du privilège accordé sur le fret.

660. Un grand nombre de créanciers sont privilégiés sur le navire. Les gens de mer exercent seuls, en principe (4), un privilège sur le fret. C'est très-juste : l'intérêt général du commerce maritime exige impérieusement que les matelots soient payés tant qu'il y a un moyen quelconque de les payer : primés sur le navire, ils devaient avoir un recours effectif sur cette somme qu'ils ont mise, plus que qui ce soit au monde, dans la bourse de l'armateur.

Par exemple le tiers qui, à la fin d'un voyage, fait les avances nécessaires pour liquider les salaires de l'équipage et libérer le rôle n'a pas de plein droit un privilège sur le fret (ni même sur le navire) s'il n'est subrogé légalement

(1) I, p. 751. — (2) n. 126 s. — (3) Citons seulement un arrêt de la cour de Montpellier du 18 mars 1880 (Rec. de M. 1880. 2. 82), jugeant qu'un équipage engagé à Gênes le 4 avril 1876 pour un an et demandant au bout de ce délai à être débarqué alors que le navire allait partir de Gênes pour Cagliari aurait eu le droit de « faire sai- « sir le navire, gage de ses loyers ». — (4) V. toutefois ci-dessous n. 740 s., 746 s.

(par exemple en vertu de l'article 1251 § 3) ou conventionnellement aux droits des marins (1).

L'administration de la marine, quand, agissant exclusivement pour son propre compte, elle réclame à l'armateur la retenue règlementaire sur les gages des marins, a-t-elle un privilège sur le fret (ou sur le navire)? La question, résolue affirmativement le 7 février 1879 (2) par le tribunal civil d'Anvers, est délicate. J'incline néanmoins à la résoudre comme ce tribunal : il s'agit en définitive d'une fraction du loyer et l'art. 271 affecte le fret (ainsi que le navire) au paiement de tout le loyer : l'administration de la marine, en outre, agit sans doute pour son compte, mais dans l'intérêt des marins auxquels elle doit rendre avec usure le montant de la retenue.

Je me suis expliqué (I, n. 227) sur l'étendue de la créance privilégiée. Depuis la publication de mon premier volume, le tribunal civil d'Anvers a, le 28 mars 1879 (Rec. d'A. 79. 1. 201) jugé, conformément à mon opinion, que le privilège comprenait l'indemnité à raison de la rupture anticipée de l'engagement. Le droit de chapeau, s'il peut être regardé comme un supplément de loyers, m'a semblé devoir être garanti par un privilège, et j'ai cité quatre jugements du tribunal de commerce de Marseille à l'appui de cette proposition, Le même tribunal a pourtant jugé le 11 juillet 1878 (3)

« que la gratification du capitaine ne jouit pas du privilège « des salaires ». Cette solution n'est exacte que s'il s'agit

(1) Le tribunal de commerce du Havre a cependant admis le 21 janvier 1880 (Rec. du H. 1880. 1. 210) que ce tiers (c'était le capitaine lui-même) avait un privilège sur le navire pour le montant de ses avances, « attendu qu'il s'agit dans la cause d'un prêt fait au na- « vire...; que les avances ainsi faites doivent être envisagées avec « une faveur particulière et grever le navire d'une façon privilégiée « puisqu'elles ont pour but de lui faire gagner des frets ». Ces raisons sont faibles. Dans l'espèce, à vrai dire, un acte de reconnaissance de prêt avait été conclu devant le commissaire de l'inscription maritime : peut-être y était-il énoncé que le prêteur pourrait exercer les droits des matelots. Nous ne saurions trop recommander à quiconque serait ainsi tenté de libérer le rôle de faire insérer dans l'acte une mention de ce genre afin de pouvoir revendiquer le bénéfice de la subrogation. — (2) Rec. d'A. 1879. 1. 59. — (3) Rec. de M. 1878. 1. 221.

de quelque rémunération accidentelle, imprévue, non assimilable aux loyers eux-mêmes.

Le même tribunal a décidé le 29 avril 1861 (1) que le coût de la feuille de débarquement de l'équipage, devant être regardé comme un accessoire des loyers, est privilégié sur le fret.

Les gens de mer ne peuvent se présenter au rang des privilégiés *sur le navire* que si leurs loyers sont justifiés par les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime (art. 192 § 4). Mais la loi ne les astreint pas à ce mode exclusif de justification quand il s'agit d'un privilège à exercer sur le fret. On peut répondre, sans doute, que le fret est l'accessoire du navire; mais ce ne serait qu'une figure de rhétorique : le fret est si bien distinct du bâtiment lui-même qu'un privilège sur l'un n'implique pas un privilège sur l'autre.

661. Le privilège des marins sur le fret est évidemment opposable aux créanciers de l'armateur. Il est clair que, s'il a été procédé simultanément à des oppositions entre les mains de l'affréteur à la requête de n'importe quels créanciers et des matelots, ceux-ci feront prévaloir leur droit sur la somme représentative du fret.

Mais il se peut que ces derniers se soient croisé les bras, tandis que les autres ont pratiqué des saisies-arrêts. Faut-il admettre avec le tribunal de commerce de Marseille (9 juillet 1824, 24 septembre 1828, 3 avril 1861 (2), 15 novembre 1866 (3) et la cour d'Aix (19 décembre 1866) (4) que le fret d'un navire en cours de voyage ne puisse être l'objet d'une saisie-arrêt (si ce n'est, bien entendu, de la part des marins) ? Le commerce maritime a, dit-on (5), le plus grand intérêt à ce que le fret ne puisse pas être détourné de sa destination naturelle, et c'est pourtant le résultat qu'on obtiendrait en autorisant une opposition sur le fret surtout quand, le voyage n'étant pas terminé, les diverses dépenses que le fret doit couvrir ne sont pas encore connues. Cela prouve

(1) Rec. de M. 1861. 1. 137. — (2) Rec. de M. V. 1. 200; X. 1. 1; XXXIX. 1. 106. — (3) Bull. jud. d'Aix 1867, p. 150. — (4) Ib. — (5) Ib., note.

uniquement qu'une telle opposition ofire des inconvénients, non qu'elle est illégale. La cour d'Aix fait, il est vrai, remarquer « que l'armateur ne devient propriétaire définitif « du fret qu'après le règlement fait par le capitaine à la fin « du voyage et le paiement des dettes privilégiées ». Mais cette raison n'est pas suffisante : c'est précisément à la saisie-arrêt qu'il faut recourir toutes les fois qu'il s'agit non d'objets *appartenant* au débiteur, mais d'objets à lui *dus* (1). D'autre part il n'est pas nécessaire que la créance saisie entre les mains d'un tiers débiteur soit certaine, liquide et exigible : elle peut être à terme, elle peut être éventuelle (2). Enfin la saisie-arrêt est, avant tout, une mesure conservatoire (3) : en vertu de quel texte l'interdire aux créanciers de l'armateur, qui ont peut-être à empêcher l'affréteur d'acquitter de bonne foi, aux mains de ce dernier, à leur préjudice et au préjudice de tous, le montant d'un fret supérieur aux gages ? Un jugement du tribunal de commerce de Dunkerque du 25 mai 1880 admet implicitement qu'un affréteur, créancier à raison de surestaries et autres frais, ait pu faire entre les mains des tiers porteurs du connaissement une saisie-arrêt sur le fret dont ils sont débiteurs, puisqu'il ne laisse au capitaine le droit d'exiger le paiement immédiat que de ce qui excède le montant des causes de la saisie (4). Le juge, sans annuler la saisie-arrêt, pourrait aussi surseoir à statuer sur ses effets (5).

Les gens de mer pourront-ils opposer le droit de préfé-

(1) Cf. Dalloz, v° Saisie-arrêt, n. 10. — (2) V. civ. cass. 2 fév. 1820 (D. v° Saisie-arrêt, n. 135) et Paris 24 déc. 1872, D. 74. 5. 440. — (3) Civ. rej. 23 mars 1868. D. 68. 1. 369. — (4) Dans l'espèce, la saisie-arrêt était pratiquée pour une somme inférieure à la dette, soit au montant du fret (Rec. du Havre, 1880. 2. 178). On sait que, d'après la jurisprudence de la cour de cassation, la saisie-arrêt ne frappant d'indisponibilité le capital saisi que jusqu'à concurrence de ses causes, le débiteur saisi peut valablement recevoir ou transporter l'excédant (v. notamment civ. cass. 25 août 1869, rapp. Larombière, D. 69. 1. 456). — (5) « Attendu, a dit la cour d'Agen le 11 juillet 1862 « (D. 64. 2. 165), que si, en principe, une saisie-arrêt peut être pra- « tiquée aux mains d'un débiteur éventuel, il faut bien reconnaître « aussi que les effets de cette saisie-arrêt ne peuvent être réglés que « lors de l'évènement qui fait cesser l'éventualité de la créance sai- « sie, etc. »

rence issu de l'article 271 aux créanciers personnels de l'affréteur, envisagé comme débiteur du fret? Il ne s'agit pas ici, remarquons-le, du privilège accordé par les articles 305, 306 et 307 sur la marchandise à l'armement représenté par le capitaine, privilège que les matelots peuvent réclamer pour la conservation du fret, leur gage naturel, en exerçant les droits et en subissant les déchéances de l'armement. Comme celui-ci, l'équipage peut assurément opposer le privilège *sur les marchandises* aux créanciers du chargeur failli (art. 308 co.). Mais quand il intente l'action en vertu de son droit propre, quand il agit *jure suo* pour le recouvrement direct du fret (1), peut-il écarter les créanciers personnels de l'affréteur insolvable? S'il en était ainsi, il eût été bien inutile de lui reconnaître, comme l'a fait la cour de cassation le 20 mai 1857 (2), la faculté d'exercer les droits de l'armement : ce dernier n'est privilégié que sur la marchandise, tandis que l'équipage aurait de son chef un privilège général! En effet, il lui faudrait un privilège général. Ce fret n'est pas un meuble distinct et spécial comme ceux dont il s'agit dans l'article 2102 c. civ. : si l'affréteur tombe en faillite, les matelots créanciers d'une somme d'argent auraient besoin d'un privilège général sur les meubles pour lutter contre les créanciers privilégiés sur la généralité des meubles en vertu de l'article 2101 c. civ. et même contre les chirographaires. Mais aucun texte ne le leur donne. Il faut, pour que le fret se retrouve, que le débiteur soit *in bonis* : l'équipage peut alors disputer à l'armateur et à ses créanciers ce fret encore dû.

Mais j'admettrais que l'équipage peut exercer son droit réel sur le montant du fret dû par un sous-affréteur à l'affréteur principal, même quand ce dernier serait tombé en faillite. Le fret existe encore aux mains d'un débiteur quelconque : les gens de mer le prennent où ils le trouvent. L'affréteur principal n'est plus envisagé comme un débiteur, mais comme un créancier de ce fret, beaucoup moins intéressant aux yeux du législateur que ces autres créanciers

(1) V. Laurin, II, p. 165. — (2) S. 59. 1. 170.

sans lesquels le navire eût été improductif pour le sous-affréteur comme pour tout autre. Le fret, où qu'il se retrouve, leur est affecté, pourvu qu'il se retrouve. En vain dira-t-on que le sous-affrètement, *res inter alios acta*, ne les regarde pas. Il faudrait ici répondre avec M. Laurin (1) que l'action en paiement du fret « est beaucoup plus réelle que personnelle et permet par conséquent d'atteindre d'autres personnes que celles qui sont expressément obligées par « contrat » (2).

662. J'ai discuté dans mon premier volume et résolu affirmativement (n. 127) une question délicate et débattue : les gens de mer engagés au fret ont-ils un privilège sur le navire pour le recouvrement de leurs loyers (3) ? On a dit souvent que ces mêmes matelots ne peuvent être créanciers privilégiés sur le fret, puisqu'ils en étaient copropriétaires à titre d'associés. Cela signifie simplement que l'armateur n'est pas, envers eux, débiteur du fret et qu'ils le perçoivent, comme lui, directement. Mais d'une part, les portions de fret attribuées à l'équipage étant « considérées comme salaires » (4) et les frais de subsistance, d'entretien, de conduite des hommes de l'équipage dans leurs quartiers étant exclusivement supportés par les portions de fret afférentes à l'armateur, les matelots peuvent être créanciers pour cet accessoire de leurs loyers, après avoir touché leur part personnelle, et faire valoir sur ces portions de fret pour la garantie de leur créance le privilège issu de l'article 271. Ils peuvent encore le revendiquer dans leurs rapports avec le sous-affréteur, quand il s'agit d'empêcher que ce fret encore dû ne soit absorbé par l'affréteur principal et par ses créanciers.

663. Le privilège sur le fret ne doit-il être exercé qu'à défaut ou en cas d'insuffisance du privilège sur le navire ?

Pour l'affirmative, on peut argumenter de l'article 259 co.

(1) II, p. 164. — (2) Conf. Marseille, 16 novembre 1854. Rec. de M. XXXII, 1. 321. — (3) Le doute n'est plus possible en Belgique : aux termes de l'article 4 § 7 l. 21 août 1879, le capitaine et les gens de l'équipage sont privilégiés sur le navire, « quel que soit le mode « de rémunération de leurs services ». — (4) Expressions d'un arrêt de la cour de cassation du 28 novembre 1866.

et du décret du 7 avril 1860 (art. 14) (1). Ce dernier texte ne tranche pas la question si le code de commerce ne l'a pas tranchée lui-même : œuvre du pouvoir règlementaire, il n'exprime que l'opinion de ses rédacteurs. L'article 259 mérite, au contraire, d'être pris en grande considération, puisque, réglant l'exercice de l'action réelle, il n'admet les matelots à se faire payer sur le fret que subsidiairement. Mais la disposition est spéciale au cas de naufrage. Peut-on, quand il y aurait identité de motifs, la transformer en règle générale? Il s'agit, en définitive, de priver les matelots d'un droit d'option qui leur reviendrait naturellement d'après le texte. Nous avons déjà cité l'opinion de Valin (2). Dufour n'est pas moins net : « Ils sont les maîtres absolus, dit-il (3), « d'opter entre les deux privilèges ». Or ils ont quelquefois un véritable intérêt à opter pour le privilège sur le fret d'abord parce qu'ils peuvent se demander, dans certains cas, si leur créance sur le navire ne sera pas primée ou entamée par les premières catégories de créances privilégiées, ensuite parce que la liquidation de leurs droits sur le fret peut être bien plus prompte. Telle est d'ailleurs la plus ancienne tradition maritime : le Consulat de la mer était bien loin d'envisager le privilège sur le fret comme « subsidiaire » (4).

664. Valin s'exprimait en ces termes (5) : « Mais si « le fret a été payé au maître (6) qui, au lieu de satisfaire « les gens de son équipage, ait appliqué ses deniers au « paiement de ses dettes particulières, il ne leur restera « qu'une simple action contre le maître, sans recours ni « contre les marchands chargeurs qui ont payé le fret à qui « ils le devaient ni contre les créanciers qui ont été payés « du produit de ce fret, quoi qu'en dise Peirera de Castro, « décis. 45. *Nulla enim repetitio ab eo qui suum recepit,* « s'il n'y a eu fraude. C'était aux matelots à prendre la pré-

(1) « Ces frais, *de même que les loyers des gens de mer,* sont im« putés sur le navire et subsidiairement sur l'ensemble des frets ga« gnés... » — (2) V. notre tome I, n. 130. — (3) I, n. 112. — (4) Il semble au contraire que, dans l'esprit du Consulat (art. 93 de l'édition Pardessus) le privilège sur le navire fût subsidiaire. — (5) I, p. 751. — (6) V. ci-dessous n. 667 les prescriptions, plus scientifiquement déduites, de la législation allemande.

« caution de saisir le fret entre les mains des marchands « chargeurs qui le devaient. » Tous les auteurs modernes ont, sur ce point, copié, résumé et paraphrasé le jurisconsulte de la Rochelle. « Quand le code, disait très-bien M. de « Courcy en 1873 (1), emploie l'expression de *frets affectés* « *par privilège au paiement des salaires*, il désigne les « frets qui ne sont pas payés et que les marins peuvent « saisir entre les mains des débiteurs ; car le fret payé a « complètement disparu dans la fortune de l'armateur, et « le code a beau dire que tous les frets sont la garantie du « paiement des salaires, il est impossible, dans la pratique, « de retrouver le montant des frets payés. » « Considérant, « a dit encore la cour de Paris le 5 novembre 1866 (2), que « les sommes encaissées par l'*armateur* se sont confondues « avec le surplus de son avoir mobilier ; que dès lors il « n'existe plus d'objet sur lequel puisse s'exercer le privi- « lège spécial. » L'arrêt, suivant pas à pas Valin, remarquait en outre, que le prix du fret avait été payé « sans avoir « été frappé d'opposition par l'équipage ». M. Bédarride (3) fait observer que l'équipage, s'il n'a fait, en pareil cas, opposition au paiement du fret, doit s'imputer sa propre négligence et les conséquences qui en dérivent.

Tout cela paraît très-simple au premier abord et ne l'est pas. Les marins ne sont, on le verra, légalement payés qu'à leur débarquement : dès-lors peuvent-ils former arrêt sur le fret en cours de voyage ? Les jurisconsultes qui ont écrit sur le droit maritime résolvent négativement cette question : Filleau, qui ne sacrifie pas à la légère les intérêts des matelots, dit hautement (4) que les exigences de la discipline s'opposent à l'exercice d'un pareil droit. S'il en est ainsi, quand pourra-t-on, suivant les expressions de Valin, « prendre la précaution de saisir le fret » ? Après le voyage sans doute quand le fret n'est payable qu'au retour. Mais il s'en faut que le fret ne soit jamais encaissé dans le cours du voyage : alors quand peut-on saisir ? Avant le voyage ? En thèse, cela n'est pas douteux et le tribunal d'Anvers n'a

(1) Procès-verb. de la commiss. instituée le 15 octobre 1873, p. 225. — (2) D. 67. 2. 28. — (3) II, n. 635. — (4) n. 77.

pas dû hésiter le 16 avril 1866 (Rec. d'Anvers 1866. 1. 191), à reconnaître un droit analogue au capitaine (1). Mais le capitaine, si dépendant, restera le plus souvent inactif : or, à cette époque, si les autres gens de l'équipage avaient conçu des doutes sur la solvabilité de l'armateur, ils ne se seraient pas engagés : leur imposer au début même de leur engagement cet excès de précaution, disons mieux, cet acte de souveraine défiance, c'est vraiment leur demander trop. J'hésite à penser pour mon compte qu'il faille donner cette interprétation extensive à la déclaration du 18 décembre 1728 et à l'arrêt du Conseil du 19 janvier 1734, restrictifs du droit commun. Les matelots ne peuvent être payés pendant le voyage; cela signifie-t-il qu'ils ne pourront, durant le voyage, procéder aux actes conservatoires de leurs droits? En quoi la discipline du bâtiment sera-t-elle compromise parce que le mandataire de l'équipage aura fait une saisie-arrêt entre les mains de l'affréteur ? D'ailleurs si le capitaine agit lui-même, cette objection s'évanouit.

Le tribunal de commerce de Marseille avait reconnu au capitaine (15 décembre 1826) (2) le droit de procéder aux actes conservatoires pour l'exercice du privilège dévivant de l'article 306 : conséquent avec lui-même, il a, le 6 juin 1860 (3), jugé que « si le fret n'est point encore réglé et « n'est pas exigible au moment même, le privilège des gens « de mer les autorise à faire valoir leurs droits sur ce fret « avant l'exigibilité ».

Valin, tout en enseignant que le fret payé n'était plus soumis à l'action des marins, exceptait le cas de fraude.

Or il se peut que le fret soit payé d'avance par l'affréteur et non restituable au cas d'accident. Dans cette hypothèse les matelots sont dupés. Ils devaient compter sur le fret : on entend leur dérober ce gage et paralyser leur droit d'opposition. L'administration de la marine peut alors soutenir avec raison, comme elle l'a fait devant le tribunal civil de Nantes le 1er mai 1878 (4), que le gage des marins a été détourné de son affectation spéciale pour augmenter la for-

(1) V. Caumont, v° Fret. n. 46. — (2) Rec. de Mars. VIII. 1. 46. — (3) Rec. de M. 1861. 1. 50. — (4) V. Rec. du Havre 1879. 2. 49.

tune personnelle de l'armateur, n'a pu être reçu par lui qu'affecté de la garantie qui le grêve et doit, en conséquence, rester soumis à leur action privilégiée (1).

La cour de cassation, très-favorable aux matelots, a posé la règle qui suit (2) : « Le fret formant une des sûretés affec-« tées par la loi au paiement des gens de l'équipage, il ne « saurait dépendre de l'armateur de le leur ravir par une « convention ignorée d'eux ; le principe général écrit dans « l'article 1165 c. civ. doit trouver ici son application (3). »

Que faudra-t-il donc décider (4) quand il y aura eu fret précédemment encaissé pour une portion du voyage ? Ainsi un navire est frété pour aller du Havre à New-York et retour au Havre : la traversée d'aller est heureuse ; le capitaine arrive à New-York, délivre ses marchandises et touche son fret : au contraire la traversée de retour est funeste; en revenant au Havre, le navire fait naufrage et se perd avec tout son chargement. Il n'est dû alors aucun fret de retour (art. 258 co.); mais le fret d'aller est-il affecté aux matelots ? Non, d'après Valin (sur l'article 8, tit. IV, l. III); oui, d'après une jurisprudence de la cour suprême que nous apprécierons plus loin. Admettons qu'il leur soit légalement affecté. S'il est déjà perçu sans anticipation, s'il a disparu dans la fortune totale de l'armateur, le privilège n'a-t-il pas disparu du même coup ? Nous le croyons. En effet, on n'a-

(1) La réclamation de la marine fut néanmoins repoussée par ce tribunal parce qu'elle s'exerçait « non sur les biens personnels de « Le Studer, mais sur une somme représentant le montant de l'assu-« rance du Déjazet, sortie directement de la caisse des assureurs « et confiée au liquidateur du capitaine pour être répartie entre « ses créanciers ». — (2) Civ. cass. 10 juin 1879. D. 79. 1. 340. — (3) Valin avait déjà dit (sur l'art. 9, tit. IV, l. III de l'Ordonnance) : « ... et cela sans distinguer si ce fret a été payé d'avance et déclaré « acquis ou non, une pareille convention ne pouvant en ce cas pré-« judicier à l'équipage ». Il n'y a pas d'antinomie entre ce fragment de Valin déterminant l'étendue de l'action qui peut être exercée sur le fret en cas de naufrage, et celui que nous citions tout à l'heure dans le corps de l'ouvrage, Valin n'a jamais cessé d'excepter le cas de fraude et le paiement anticipé du fret peut être regardé comme une fraude envers l'équipage. — (4) Peut-être allons-nous empiéter sur le commentaire naturel des articles 258 et 259; mais il nous a semblé bon d'exposer dans son ensemble la théorie du privilège sur le fret et comment ce privilège peut s'exercer sur le fret acquis.

perçoit ici nulle trace de fraude : les gens de mer savent très-bien que le fret d'aller est toujours distinct de l'autre et pouvaient prendre « la précaution » de saisir-arrêter le montant de ce fret entre les mains du chargeur. Ils sont assurément à plaindre, puisqu'ils n'ont plus de droit réel à exercer sur le fret ; mais sous quel prétexte juridique, parce que le fret de retour vient à manquer, leur donner un privilège sur ce fret d'aller qui n'est plus à leur portée? Le décret du 7 avril 1860 énonce sans doute indistinctement que les frais de rapatriement *de même que les loyers* des gens de mer, sont imputés sur le navire et, subsidiairement, *sur l'ensemble des frets gagnés depuis que le navire a quitté son port d'armement;* mais le décret ne parle pas des frets encaissés et il est de toute évidence que, s'il avait entendu trancher législativement cette question, il serait, en ce point, absolument illégal.

La cour de cassation eut, le 20 juin 1879, un autre problème à résoudre. La cour d'Aix avait dit (18 décembre 1876) : « Attendu que le navire la *Félicie* est parti de Mar-« seille pour la côte occidentale d'Afrique sous l'empire d'une « charte partie qui ne lui donnait droit à aucun fret d'aller...». Or, ce navire ayant péri corps et biens, pendant qu'il s'apprêtait à revenir en France, sans avoir gagné aucun fret de retour, pouvait-on affecter aux matelots un fret d'aller qui n'existait pas ?

Il est d'abord indubitable que, si le navire était parti sur lest, il n'y avait pas matière au privilège puisqu'il n'y avait pas matière à un fret d'aller.

Il est aussi peu contestable à mon avis que, si une stipulation expresse et loyale du connaissement avait accordé le transport *gratuit*, clause insolite à coup sûr, mais qui n'a rien d'impossible ou d'illicite, les tribunaux n'eussent pas pu refaire la convention, décomposer le fret de retour, en attribuer d'office une partie à la traversée d'aller et conférer aux gens de l'équipage un privilège sur le fret d'aller reconstitué.

Mais les tribunaux ont à démêler, en fait, s'il s'agit réellement d'un transport gratuit ou si l'on n'a pas imaginé un

expédient pour éviter l'action privilégiée des matelots. « On « convient quelquefois, dit M. Laurin (1), d'*un franc pour « tout fret ;* c'est une sorte d'affrètement fait *nummo uno*. « Cette fiction a pour but de faciliter la négociation des traites « fournies par le chargeur sur le consignataire en débarras- « sant les marchandises, qui forment la provision de ces « traites, du privilège qui les grève en principe pour assurer « le paiement du prix du fret; c'est comme si l'on disait que « le privilège n'existera point à l'égard des tiers ». Mais le juge doit précisément empêcher qu'on n'oppose aux matelots une convention faite à leur insu et qui pourrait, en privant le capitaine de son action privilégiée sur la cargaison pour le recouvrement du fret, anéantir, en fait, le privilège des matelots sur un fret devenu irrecouvrable. Ce n'est pas néanmoins sans hésitation que je demandai à la cour de cassation, le 10 juin 1879, d'annuler les deux arrêts rendus par la cour d'Aix le 18 décembre 1876 : le juge du fait ayant affirmé dans une espèce que « la charte partie », dans l'autre que « la convention » ne donnait droit à aucun fret d'aller, il fallait oser le contredire et déclarer en fait que le navire avait droit à un fret d'aller. Mais d'une part on ne contestait pas que le navire n'était pas parti sur lest et d'autre part il était manifeste que l'arrêt attaqué n'avait pas voulu affirmer la gratuité du transport : il s'était, disais-je à la chambre civile, attaché plutôt à la forme qu'au fond de la convention, sans se prononcer sur la question de savoir si elle ne dissimulait pas une pure et simple répartition du fret. Dès lors, en principe, toute marchandise transportée par mer devant un fret, les arrêts attaqués s'étaient livrés à une fausse déduction juridique en niant que le privilège pût être exercé. Ces arrêts furent cassés (2).

665. La commission chargée en 1865 de réviser le livre II du code de commerce crut prudent de trancher les controverses en rédigeant ainsi le premier alinéa du nouvel article 273, substitué à notre article 271 : « Le navire et « les frets acquis *pendant la durée de l'engagement de l'é-*

(1) II, p. 89. — (2) V. D. 79. 1. 339.

« *quipage* sont affectés par privilège aux loyers des ma-
« telots. »

Elle fut en outre frappée d'une autre difficulté provenant, à ses yeux, du développement de la navigation d'intercourse combiné avec les règlements spéciaux aux gens de mer. Le matelot, qui ne peut légalement toucher ses salaires en cours de voyage, est obligé, pensait-elle, de laisser consommer sous ses yeux l'encaissement des frets successivement gagnés par le navire. Cependant nos navires vont souvent soit dans l'Inde, soit ailleurs se consacrer à des expéditions entre ports étrangers, qui se succèdent sans interruption et retiennent les équipages éloignés du port d'armement durant plusieurs années. Pendant ce temps, l'équipage gagne des salaires qui s'accumulent, puisqu'il ne peut les toucher légalement ; les frets affectés à sa créance vont se confondre dans la fortune générale de l'armateur, et si ce dernier, lorsque le navire se perd, vient lui-même à tomber en faillite, les matelots, privés du fret qui a été encaissé par l'armateur et du navire qui n'existe plus, n'ont pour toute ressource qu'un débiteur insolvable. C'est pourquoi le deuxième alinéa du nouvel article 273 était ainsi conçu : « Dans le » cas de perte du navire et lorsque les frets acquis auront « été encaissés en cours de voyage, les gages et loyers des « matelots, depuis le dernier rôle d'équipage, seront privi-« légiés sur la généralité des meubles au même rang que « les salaires des gens de service et jusqu'à concurrence « des frets encaissés. » Cette combinaison, disait la note explicative (p. 64), est moins un privilège général nouveau accordé aux matelots que la sauvegarde du privilège accordé sur le fret. S'ils avaient été libres, ils auraient pu empêcher, au moyen d'une procédure, l'encaissement du fret, c'est-à-dire la confusion de leur gage dans la fortune générale du débiteur. On relève ainsi les matelots par un procédé exceptionnel de la position exceptionnelle que leur fait la loi spéciale. Quoi qu'en ait dit la note explicative, c'était bien un privilège général qu'on établissait en leur faveur, la limitation de leur créance n'empêchant pas que l'action privilégiée ne s'exerçât sur la généralité des biens meubles.

En 1873, la première sous-commission avait proposé l'adoption d'un article ainsi conçu : « Le navire et les frets ac-
« quis pendant la durée de l'engagement de l'équipage sont
« affectés par privilège aux loyers des matelots (1). Dans le
« cas de perte du navire, ce privilège s'exerce sur l'ensemble
« de tous les frets bruts acquis depuis le rôle d'équipage.
« Si l'armateur est en faillite, le montant de tous ces frets est
« distrait tout d'abord de l'actif de la faillite pour constituer
« la fortune de mer sur laquelle les marins ont un privilège
« au même titre que les gens de service ont privilège sur
« la généralité des meubles de la fortune de terre. » Mais ce projet fut repoussé par la commission.

666. Le projet de réforme imprimé en 1867 contenait un autre article (2) ainsi conçu : « Toutes les dispositions
« relatives aux salaires, au rapatriement et à la conduite
« sont d'ordre public. »

Si nous trouvions une semblable disposition dans le code de 1807, nous n'hésiterions pas à penser qu'il est interdit aux gens de l'équipage de renoncer au bénéfice de l'article 271. Le droit anglais ne tolère pas une semblable renonciation. Mais le décret-loi du 4 mars 1852 énumère les prescriptions législatives qui doivent être désormais considérées comme des dispositions d'ordre public et auxquelles il est interdit de déroger par des conventions particulières : or il ne vise pas l'article 271. L'omission est assurément volontaire. Si les gens de l'équipage ne peuvent pas renoncer au bénéfice de l'article 270, il leur serait loisible, *a contrario*, de déroger à l'article 271.

D'un autre côté, si ce système est légal, qu'il est dangereux ! Si les gens de mer peuvent renoncer au bénéfice de

(1) « On compose, disait M. de Courcy (proc. verb. de la commis-
« sion instituée le 15 octobre 1873, p. 225), une sorte de capital idéal
« des frets que l'armateur a pu toucher et l'on décide que ce capital
« formera le privilège des matelots. C'est là une disposition impra-
« ticable : vous ne pourrez pas distinguer dans la caisse de l'arma-
« teur les fonds provenant de frets payés des fonds ayant une autre
« origine. Vous ne pouvez que former une masse totale de l'actif
« sur laquelle les matelots auront un privilège et qu'ils viendront ab-
« sorber au préjudice des autres créanciers. » — (2) Art. 276.

l'article 271, ne leur imposera-t-on pas toujours cette renonciation ? La clause ne deviendra-t-elle pas « de style » ? Le législateur n'aura-t-il pas en vain affecté, par privilège, le navire et le fret au paiement des loyers ? Cette affectation est si essentielle que, d'après les jurisconsultes les plus autorisés (1), quand même le navire aurait été vendu par suite d'une confiscation (2) (à laquelle l'équipage serait resté étranger), les salaires (loyers et indemnité) pourraient être prélevés sur le prix de la vente !

Ces arguments sont sérieux et démontrent péremptoirement ce qu'aurait dû décider la loi commerciale, mais non ce qu'elle a décidé. Il y a, selon nous, une lacune dans le décret-loi du 4 mars 1852 : nous n'osons pas reconnaître aux tribunaux le pouvoir de la combler.

667. D'après l'article 722 du code espagnol, « le navire, « les apparaux et le fret répondent des salaires dus aux ma- « rins engagés au mois ou au voyage ». Ainsi le privilège ne garantit pas les salaires sous quelque forme qu'ils aient été promis : on sait que nous avons autrement interprété la loi française.

L'article 451 du code hollandais ne contient pas cette restriction : « le navire et le fret, y lit-on, sont spécialement « affectés aux loyers, indemnités et frais de route des gens « de l'équipage ». Mais ceux-ci peuvent être primés sur le fret : en effet « le navire et le fret, dit l'article 452, répondent « du chargement à raison du préjudice occasionné par la « faute des gens de l'équipage, sauf le recours des arma- « teurs contre le capitaine et du capitaine contre les gens « de l'équipage ».

De même en droit portugais : en outre s'il y a contestation sur le montant des loyers, l'armateur ou le capitaine auquel on les réclame ne peut être entendu sans en avoir fait le dépôt préalable (art. 1496 § 2 du code portugais).

Les articles 564 et 565 du code brésilien sont calqués sur les articles 1496 et 1497 du code portugais. Le droit argentin n'est que la reproduction du droit brésilien. Le code

(1) V. Filleau, n. 67. — (2) Cf. art. 713 du code russe.

chilien (art. 951) se borne à énoncer qu'un privilège sur le navire et sur le fret garantit les loyers des matelots.

L'ordonnance de Bilbao (Guatemala, Honduras, Paraguay) ne confère un privilège aux gens de l'équipage que sur le navire et les apparaux, en réservant une action personnelle contre le capitaine (c. XXIV, art. 100).

Le législateur belge de 1879 a mis à profit les travaux de la commission instituée par le gouvernement français en 1865 : l'article 63 de la loi du 21 août énonce que « le navire et les *frets acquis pendant la durée de l'engagement de l'équipage* sont affectés par privilège aux loyers des « matelots », l'article 65 que *toutes* les dispositions relatives aux salaires sont d'ordre public.

Le code turc (art. 90 et 91) et le code égyptien (art 89) procèdent ici du droit hollandais : « Le navire et le fret, « disent-ils, sont spécialement affectés aux loyers, indemnités et frais de route des gens de l'équipage. Le navire « et le fret sont également affectés aux propriétaires du « chargement pour le dommage qu'ils souffrent par l'infidélité ou la faute des officiers et gens de l'équipage, sauf « le recours des propriétaires du navire contre le capitaine « et de celui-ci contre les gens de l'équipage. »

Aux termes d'une loi danoise du 28 décembre 1729, les gens de l'équipage ont un privilège pour le paiement de leurs salaires sur les biens de l'armateur, sur le fret, sur le navire et les marchandises qui lui appartiennent ; ils sont préférés aux prêteurs à la grosse et aux créanciers hypothécaires.

L'article 37 du code norwégien débute en ces termes : « Pour la solde qui est gagnée depuis le dernier départ du » port où le navire est immatriculé, l'équipage est privilégié sur le navire, le fret et le montant de l'assurance après « les créanciers mentionnés en l'article 101 (1) et avant tous « les autres, pourvu que le privilège soit exercé dans les « deux mois qui suivent le retour du navire (ou le calcul « des bénéfices si l'équipage est engagé à la part) : si l'ar-

(1) C'est-à-dire pour frais de sauvetage, de pilotage et autres faits pour la conservation du gage commun.

« mateur tombe en faillite, il est privilégié sur l'actif de la « faillite au même titre que les gens de service pour leurs « salaires. » J'ai dit plus haut (1) que les loyers du matelot suédois sont privilégiés non-seulement sur le navire, mais sur le fret brut du voyage auquel ils se rapportent.

D'après l'article 711 du code russe, « le capitaine paie les « gens de l'équipage et les matelots avec l'argent qui lui a « été remis pour le fret du navire et le transport des mar- « chandises ». Hors les cas spécifiés en l'article 712 et que nous énumèrerons bientôt, « même dans celui où le bâti- « ment serait confisqué, nul homme de l'équipage ne sera « privé de sa solde, si ce n'est pour une faute provenant de « son fait ».

Dans la législation finlandaise, les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage (comme les frais de sauvetage, les droits de lamanage, de feux, les frais de port et autres semblables, par lesquels ils sont primés) sont privilégiés non seulement sur le navire, mais encore sur ses appartenances, sur le fret du voyage qui a donné lieu à la dette, sur les contributions aux avaries et sur les dommages-intérêts revenant aux armateurs pour avaries faites aux navires pendant le même voyage (art. 12 et 13 du code finlandais).

Nos lecteurs savent déjà que les gens de l'équipage, classés au quatrième rang des « créanciers de navire » par la loi allemande, ont un privilège non seulement sur le fret brut du voyage pour lequel le navire a été équipé de nouveau ou qui commence soit en vertu d'un nouveau contrat d'affrètement, soit après le déchargement achevé (art. 759 et 760), mais encore sur le fret des voyages antérieurs à raison des créances nées « d'un voyage subséquent, pourvu que les diffé- « rents voyages aient été effectués sous l'empire d'un seul et « même contrat d'engagement des matelots » (art. 761) (2). D'après l'article 774 du code allemand, « le droit de gage « des créanciers du navire sur le fret n'est efficace que si ce « fret est dû ou si le prix du fret se trouve encore entre les

(1) I, n. 133. — (2) V. notre tome I, n. 133.

« mains du capitaine... En cas de cession du fret, leur pri-
« vilège peut être également exercé à l'encontre des cession-
« naires tant que le fret est dû ou se trouve aux mains du
« capitaine. Si l'armateur a recouvré le fret, il est person-
« nellement tenu envers les créanciers de navire auxquels
« le droit de gage échappe en tout ou en partie, et ce jus-
« qu'à concurrence de la somme due à chacun d'eux, selon
« la répartition du montant recouvré d'après le rang légal
« qui lui est assigné. Le même engagement personnel de
« l'armateur a lieu pour le fret payé au lieu et à l'époque
« du chargement à raison des marchandises chargées pour
« son propre compte ». L'art. 775 ajoute : « Si l'armateur
« a employé le fret à payer un ou plusieurs créanciers pri-
« vilégiés, il n'est tenu envers ceux qui avaient la priorité
« que s'il les a sciemment lésés. »

L'édit autrichien du 25 juillet 1774 (ch. VII, art. 44) énonce que « le bâtiment et les frets seront affectés par pri-
« vilège et par par hypothèque en faveur des salaires de
« l'équipage ».

L'article 375 du code italien est calqué sur notre article 271. L. Bosari fait judicieusement observer que, le droit au fret étant purement et simplement un titre de créance aux mains de l'armateur, le privilège des marins ne s'exercera pas facilement sur le fret comme sur le navire. Si le chargeur, dit-il, a payé de bonne foi son créancier ou même les cessionnaires et les créanciers de ce créancier, le privilège s'évanouit et il ne subsiste qu'une action personnelle contre l'armateur : il n'y a donc qu'un moyen pratique de réaliser cette partie du gage, c'est de faire arrêt *(un sequestro)* aux mains du débiteur. D'accord ; mais le jurisconsulte italien nous semble moins judicieux, quand il reproche à la loi commerciale de n'avoir pas classé les privilèges sur le fret comme les privilèges sur le navire : de là, dit-il, un grand embarras pour les créanciers qui ne connaîtront pas exactement leur rang et seront assurément primés soit par les locataires des magasins où aura été déposée la cargaison, soit par celui d'entre les matelots qui aura été pris ou fait esclave, étant envoyé en mer ou à terre pour le service du

navire et du chargement (art. 371 § 2). Il ne faut pas plus en droit italien qu'en droit français confondre le privilège sur le fret avec le privilège sur la marchandise. Les frais faits pour la conservation de la cargaison seront privilégiés non sur le fret, mais sur le chargement lui-même et ne se prélèveront pas sur le prix du transport, affecté à la créance de l'équipage : de même pour la créance mentionnée dans l'art. 268 § 2 du code français, qu'a reproduit l'art. 371 du code italien.

En droit maltais, le navire et le fret répondent du salaire des marins *autres que ceux à profit*, même dans le cas de faillite du propriétaire *ou de l'affréteur*. Mais si le fret a été payé au patron, les marins n'auront de recours que contre lui sans pouvoir attaquer les chargeurs (1).

En Angleterre, les gens de mer ont un privilège sur le navire et, « comme le fret suit le droit au navire » (2), un privilège subsidiaire sur le fret en cas d'insuffisance des fonds provenant de la vente du navire (3). Ils ne peuvent pas plus renoncer à l'un qu'à l'autre (4).

Nous avons exposé complètement (5) cette partie de la législation des Etats-Unis.

II.

Insaisissabilité.

668. Outre l'action privilégiée, la loi française donne aux gens de mer une seconde garantie. Les salaires et les parts de prises sont, en principe, insaisissables et incessibles.

L'ordonnance du 1er novembre 1745 est ainsi conçue : « Défend Sa Majesté à tous particuliers et habitants des « villes maritimes qui se prétendront créanciers des mate- « lots, de former pour raison desdites créances, aucune

(1) A. de St-Joseph, concord., p. 307. — (2) Maclachlan (traduction littérale), p. 136. — (3) The Riby Grove, Dean, 2 W. Rob. Ad. 52, 59; The Juliana, Ogilvie, 2 Dods. Ad. 510, 516; Neclanham *v.* Foljamb, 6 Vin. Abr. 439. — (4) « Toute stipulation contraire sera en- « tièrement nulle », dit le *merchant shipping act* de 1854 (art. 182). — (5) V. notre tome I, n. 133.

« action ni demande sur le produit de la solde que lesdits « matelots auront gagnée sur les bâtiments marchands, à « moins que les sommes prétendues par lesdits créanciers « ne soient dues par les matelots ou par leurs familles pour « loyers de maison, subsistances ou hardes qui leur auront « été fournies, du consentement des commissaires de la « marine ou des autres officiers chargés du détail des classes « et qu'elles n'aient été apostillées par lesdits officiers sur « les registres et matricules des gens de mer ; au défaut de « quoi lesdits créanciers ne pourront, sous quelque prétexte « que ce puisse être, réclamer la solde des matelots, et « pourront seulement avoir recours sur leurs autres biens et « effets. »

Cette ordonnance souleva d'assez vives critiques (1). Elle fut néanmoins confirmée par un arrêt du Conseil du 13 mai 1767 (2).

L'arrêté du 2 prairial an XI (art. 111) déclara « les parts « de prises des marins insaisissables comme leurs salaires ».

Le règlement du 17 juillet 1816 (art. 37) répéta : « Les « parts de prises des marins, comme leurs salaires, sont « *insaisissables*, sans égard aux réclamations ou *opposi-* « *sitions* formées par ceux qui se prétendraient porteurs « d'obligations desdits marins ; si ce n'est pour dettes con- « tractées par eux ou par leurs familles, à titre de loyers, « subsistances et vêtement et ce du consentement du com- « missaire des classes, lequel en aura préalablement fait « apostille sur les registres et matricules des gens de mer. « Toute vente et tout achat de parts de prises sont formel- « lement interdits ; les paiements doivent être faits aux ma- « rins eux-mêmes et, à moins d'une décision spéciale du « ministre secrétaire d'Etat de la marine, il ne sera admis « de procurations que celles qui seront données aux fa- « milles. »

Enfin, le décret-loi du 4 mars 1852 déclara que l'ordonnance du 1er novembre 1745 serait désormais considérée

(1) V. Valin I, p. 713. On sait que la première édition du commentaire de Valin date de l'année 1760. — (2) V. le texte de cet arrêt dans l'ouvrage de Filleau, 2e éd., p. 135.

comme une disposition d'ordre public à laquelle on ne pourrait déroger par des conventions particulières.

669. *Défend à tous particuliers et habitants des villes maritimes*, dit l'ordonnance de 1745. Ces mots doivent-ils être entendus dans un sens restrictif? Non sans doute. L'arrêté de prairial an XI paraît les avoir interprétés de la façon la plus large puisqu'il parle indistinctement de tous « ceux « qui se prétendraient porteurs d'obligations desdits ma« rins ». D'ailleurs s'il est raisonnable de mettre à l'abri la solde des marins, faut-il ne la protéger que contre les habitants mêmes du littoral? Aussi un jugement du tribunal de Coutances qui avait refusé d'appliquer l'ordonnance de 1745 parce que les créanciers étaient domiciliés à Montmartin-sur-mer, « commune rurale », fut-il cassé le 27 décembre 1854 (1).

Le même tribunal avait commis une autre erreur en restreignant l'insaisissabilité au cas où il s'agirait de *prêt* fait soit avant, soit pendant le voyage (2). La cour de cassation prit soin de spécifier que les dispositions de l'ordonnance de 1745 s'appliquent, *hors les cas spécialement déterminés*, à toutes créances, « quelle qu'en soit la nature et la cause ».

670. Quels sont les cas spécialement déterminés?

L'ordonnance de 1745 excepte elle-même les sommes dues « par les matelots ou par leurs familles pour loyers de « maison, subsistances ou hardes qui leur auront été four« nies du consentement des commissaires de la marine ou « des autres officiers chargés du détail des classes », quand les créances sont « apostillées par lesdits officiers », commissaires ou consuls sur les matricules ou sur les rôles d'équipage. Cette ordonnance combinée avec les règlements de

(1) « Attendu, dit la chambre civile, que si ces dispositions pa« raissent limiter les défenses qu'elles prononcent aux obligations « contractées envers les habitants des villes maritimes, en suppo« sant même qu'elles n'aient reçu aucune extension des lois et règle« ments postérieurs et notamment de l'article 111 du décret du « 2 prairial an XI et de l'article 37 de l'ord. du 17 juillet 1816, « on doit considérer comme villes maritimes, dans le sens de cette loi, « toutes les localités comprises dans un *arrondissement* maritime. » — (2) Les créanciers réclamaient, dans l'espèce, le prix d'effets et de marchandises vendus avant le départ du matelot.

la marine permet aux créanciers ainsi autorisés de recouvrer par les mains du commissaire, sans avoir d'action à intenter ni de frais à faire, le montant de leurs avances : elle donne par là même au matelot, dans les limites de ses besoins urgents, un crédit qui lui eût peut-être manqué, tout en le préservant contre ses dépenses superflues et en garantissant ainsi les intérêts généraux de la navigation.

Les marins peuvent donc tout d'abord solliciter des apostilles dans leur propre intérêt en faveur d'aubergistes ou de marchands d'effets pour se procurer des ressources en attendant un embarquement. Dans ce cas, d'après les instructions du ministère de la marine, ces apostilles doivent être limitées pour les aubergistes au prix de la journée de nourriture et de logement pendant le temps que le marin reste sans emploi et, pour les marchands d'effets, aux vêtements indispensables. On accorde même, dans la pratique, l'apostille à ces fournisseurs, quoiqu'ils n'aient pas attendu l'agrément de l'administration, si leur créance est limitée au besoin strict du matelot et parfaitement justifiée.

Les marins peuvent encore, aux termes de l'ordonnance, solliciter l'apostille en faveur de leurs familles. Le système des *délégations* avait été organisé, en ce qui touche les équipages de la flotte, par les articles 74 et suivants du décret du 11 août 1856 (1) : il fut réglé, en ce qui touche les marins

(1) Bull. des lois 1856, n. 455. Cette section contient plusieurs règles importantes. Citons, entre autres dispositions, celles des articles 81, 82 et 83. Art. 81. « Les délégations des officiers mariniers, « marins et autres agents en faveur de leur femmes, ascendants ou « descendants sont considérées comme un secours alimentaire donné « aux parents. En conséquence, en cas de décès du délégataire les « retenues opérées jusqu'au jour de son décès sont acquises à ses « héritiers ou ayant droit. Le montant en est versé à la caisse des « gens de mer. Ce principe est applicable aux délégations faites au « nom d'un tiers pour l'entretien de parents infirmes ou d'enfants « mineurs. » Art. 82. « Lorsqu'il s'agit de délégations autres que « celles qui sont mentionnées en l'article précédent, les arrérages, « en cas de décès du délégataire, font retour au déléguant ». Art. 83. « La délégation consentie en faveur des père et mère simultanément « est, en cas de décès de l'un d'eux, intégralement payée au survi- « vant. La même disposition est applicable aux délégations consen- « ties en faveur de la femme et des enfants simultanément. »

du commerce par l'arrêté ministériel du 22 mars 1862 (1), ainsi conçu : « A la revue de départ des navires du com-« merce, le commissaire de l'inscription maritime invitera « les hommes de l'équipage à faire connaître la portion de « salaires qu'ils entendent déléguer. Les capitaines pour-« ront déléguer telle portion de leurs salaires qu'il leur con-« viendra. Les délégations des marins portés sur le rôle avec « le titre d'officier ne pourront s'élever à plus de la moitié « de leurs gages. Les autres hommes de l'équipage ne se-« ront admis à déléguer que le tiers. Mention de la quotité « déléguée sera immédiatement faite sur le rôle d'équipage « à l'article de chacun des déléguants. »

L'ordonnance de 1745 autorise enfin les familles dont les chefs sont absents ou que leurs chefs présents négligent de secourir à solliciter des apostilles en faveur de fournisseurs envers lesquels elles ont contracté ou sont amenées nécessairement à contracter des obligations. Le décret du 11 août 1856, portant règlement sur la solde, les revues, l'administration et la comptabilité des équipages de la flotte, s'exprime en ces termes (art. 78) : « Des délégations d'of-« fice ou retenues pour aliments peuvent être prescrites (par « les préfets maritimes) sur la solde des officiers mariniers, « marins et autres agents au service dans les cas détermi-« nées par les articles 203, 205 et 214 du code civil », et plus loin l'article 250 du même décret, en proclamant la solde des officiers mariniers, marins ou autres, insaisissable et incessible, excepte les créances alimentaires « dans les « circonstances prévues par les articles 203, 205 et 214 du « code civil. » L'administration de la marine pratique aussi ces délégations d'office sur la solde des marins du commerce (2).

Le décret du 11 août 1856 (art. 250) décide en outre qu'il est dérogé à la règle de l'insaisissabilité dans le cas de débet envers l'Etat. Le titre VIII de ce décret est intitulé : *De la dette flottante des marins* et commence par énoncer que la

(1) Conf. ci-dessus, n. 607. — (2) V. l'art. 33 du règlement du 17 juillet 1816. Conf. ci-dessus, n. 607.

dette flottante se compose des sommes dont les officiers mariniers et marins de l'inscription maritime sont redevables envers l'Etat au moment de leur renvoi dans leurs quartiers ou de leur radiation des rôles d'équipage (art. 363). Il déclare ensuite que les débets signalés à la dette flottante s'acquittent.... 4° « par des retenues sur les salaires des « marins employés au commerce » (art. 373). Enfin il s'exprime en ces termes : « Lorsqu'un marin en débet se « livre à la navigation du commerce ou à la pêche, le com- « missaire de l'inscription maritime fait apostiller la dette « sur le rôle d'équipage du navire sur lequel le marin est « embarqué, et fait opérer les retenues au fur et à mesure « du paiement des salaires » (art. 377 § 1) (1).

671. Tous les gens de mer peuvent-ils invoquer le principe de l'insaisissabilité ?

Il est d'abord évident que ce principe s'applique à la solde des matelots engagés sur un bâtiment de pêche. La question ne peut pas même être débattue (2).

672. Les matelots engagés à la part ou au profit jouissent-ils également de l'insaisissabilité ? Nous le pensons. Il ne s'agit plus, dit-on, d'un louage d'ouvrage ou d'industrie, mais d'un contrat de société : le produit que tous les intéressés se partagent à la liquidation de l'association n'est pas un *loyer*. La réponse est facile : l'article 260 donne expressément la qualification de *loyer* à la rémunération du matelot engagé au fret. D'ailleurs, ainsi que le faisait observer M. l'avocat-général Reverchon, si la part de profit n'est pas une solde ou un loyer, le matelot engagé au fret ne pourrait se prévaloir de l'article 304 § 2 ! il pourrait faire un emprunt à la grosse nonobstant la prohibition de l'article 319 ! etc., etc. Ce que le marin reçoit en exécution de ses divers modes d'engagement, a dit très-bien la cour de cassation le 14 mai 1873 (3), constitue toujours pour lui la rémunération de ses services, le prix de son travail à bord, ses gages en un mot : l'insaisissabilité viendra proté-

(1) V. pour de plus amples détails les articles 377 § 2, 376, 378 du même décret. — (2) V. dans ce sens civ. rej. 14 mai 1873. D. 74. 1. 105. — (3) D. ib.

ger la part que la liquidation de l'association allouera à chaque matelot, « cette part étant pour lui, en résultat, la « représentation de son salaire pour ses services à bord ».

673. Le principe de l'insaisissabilité peut-il être invoqué par tous les marins qui font partie de l'équipage, y compris le capitaine ?

La question fut tranchée négativement en l'an IX par e tribunal de cassation et devait l'être ainsi, quand il ne s'agissait que d'interpréter l'ordonnance de 1745. « Sa Ma- « jesté étant informée, dit le texte, que.... il se trouve des « *officiers mariniers et autres gens de l'équipage* qui prêtent « ou avancent à des matelots... » Ainsi, dit M. Laurin (1), loin que les officiers mariniers soient compris dans une même règlementation avec les matelots, ils sont placés par la loi elle-même dans une situation toute différente, qui fait qu'en somme c'est contre eux et non pour eux que la règle a été portée (2).

L'article 61, tit. II, de l'arrêté du 2 prairial an XI s'exprima sans doute en ces termes : « Les parts des prises des « *marins* sont, *comme leurs salaires*, déclarées insaisis- « sables. » Mais cet arrêté pouvait-il, en interprétant la loi par une référence, étendre la loi ? La cour d'Aix fit observer le 3 juin 1829 qu'il se rapportait exclusivement aux armateurs en course ; ajoutant que le règlement du 27 juillet 1816, s'il semblait embrasser tous les marins dans la prohibition de saisir les salaires, avait pu, moins encore, abroger l'ordonnance de 1745 (3). Elle statua de même le 24 janvier 1834 (4). Beaussant, en 1840, approuvait pleinement cette jurisprudence (5).

Mais le décret-loi du 4 mars 1852 modifia l'ancienne législation : « Les dispositions de l'ordonnance du 1er novembre « 1745, y lit-on, seront appliquées à *tout marin* faisant par- « tie de l'équipage d'un navire de commerce ». « Il devra

(1) I, p. 485. — (2) « Les privilèges ne peuvent être étendus, di- « sait le tribunal de cassation le 11 ventose an IX et ce serait éten- « dre celui accordé à la solde des matelots que de l'appliquer aux « traitements des capitaines de navires. » — (3) V. Dalloz, vº Droit marit., n. 356. — (4) Rec. de Mars. t. XIV. 1. 178. En sens contr. Marseille, 3 août 1822. Rec de M. 3. 2. 129. — (5) I, n. 310.

« d'ailleurs être entendu, disait le rapport du ministre Du-
« cos au président de la république, que ces dispositions ne
« seront pas applicables aux matelots seulement, mais bien
« à *tous les marins* faisant partie de l'équipage. » C'est formel.

Ce décret n'a pas, comme le pense Filleau (1), dissipé tous les doutes. Le tribunal de commerce (11 juillet 1854) (2) et le tribunal civil de Marseille (26 juin 1878) (3) ont persisté dans l'ancienne jurisprudence. Ce dernier, il est vrai, se borne à reproduire l'arrêt du 3 juin 1829; il fallait prouver que le décret-loi du 4 mars 1852 n'a pas innové : ce qu'il n'était pas possible de prouver. En principe, les loyers du capitaine sont insaisissables.

Toutefois la cour d'Aix avait fait remarquer, en 1829, qu'aucune difficulté ne pouvait naître, sur ce point, entre le capitaine et l'armateur puisque le premier, mandataire du second, est tenu de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions; que si un capitaine, par suite des fautes commises, a causé un préjudice à son armateur, celui-ci doit être autorisé à retenir une partie des salaires promis, car la promesse n'est censée avoir été faite que sous la condition d'une fidèle exécution du mandat, enfin que, s'il en était autrement, un capitaine, après avoir reçu ses salaires, pourrait disparaître, laissant l'armateur sans ressources pour se faire payer. « Entre le capitaine et l'armateur, ré-
« pétait Beaussant, cela ne peut pas souffrir de difficulté,
« l'armateur retenant naturellement sur les gages ce que
« le capitaine lui doit pour ses fautes. » Mais le décret-loi du 4 mars 1852 est conçu en termes bien généraux : ses auteurs avaient-ils prévu la difficulté?

Cette difficulté est très-sérieuse. On peut essayer de la résoudre en soutenant que, la stipulation d'un salaire impliquant l'accomplissement de certains devoirs, il s'agit encore d'appliquer « les contrats passés entre les armateurs
« et les gens des équipages, par lesquels les parties con-
« viennent des conditions de l'expédition » et auxquels, d'a-

(1) n. 40. — (2) Rec. de Mars. 1854. 1. 217. — (3) J. des avoués, 78. 330.

près la jurisprudence de la cour de cassation, ni l'ordonnance de 1745 ni le décret du 4 mars 1852 ne sont applicables (1). Mais n'est-ce pas forcer le sens de l'arrêt du 20 novembre 1860? d'autre part, cette interprétation admise, peut-on la restreindre au capitaine? les salaires de tous les gens de l'équipage ne deviennent-ils pas saisissables au gré de l'armateur toutes les fois que celui-ci poursuivra la réparation d'une faute commise dans leur service? Cependant se figure-t-on un capitaine qui, par une faute commise *dans l'exercice de ses fonctions*, ruine son armateur, le contraignant à lui payer un salaire pour avoir fait le contraire de ce que la stipulation du salaire impliquait? Ce serait exorbitant. Il faut se borner à soutenir que le décret-loi du 4 mars 1852, d'ailleurs mal digéré, doit être combiné soit avec les documents législatifs et jurisprudentiels antérieurs, soit avec la tradition maritime et qu'on ne peut prêter à ses auteurs la pensée d'une aussi absurde innovation. Aussi croyons-nous, même aujourd'hui, pouvoir répéter avec Beaussant : « Entre le capitaine et l'armateur, cela ne peut pas « souffrir de difficulté... (2) ».

674. — Le tribunal civil du Havre a même jugé le 2 août 1877 (3) que le chapeau du capitaine est insaisissable comme ses salaires. Tel est notre avis, pourvu que le chapeau puisse être regardé comme un supplément de loyers (4).

Ainsi que le fait observer le tribunal du Havre, il importe peu que le chapeau ne figure pas sur le rôle d'équipage et, par conséquent, ne soit pas privilégié sur le navire : cette

(1) Arrêt du 20 novembre 1860. D. 61. 1. 10. V. ci-dessus, n. 647. — (2) Si la faute du capitaine est étrangère aux fonctions, il est plus difficile de se soustraire à la règle de l'insaisissabilité. Aussi Filleau a-t-il écrit (n. 40) que, « le capitaine devenant par la force des « choses et sans qu'il en puisse être autrement le mandataire de « l'armateur, il serait contraire aux lois de l'équité de retenir sur « ses loyers *comme capitaine* les indemnités qu'il pourrait devoir à « l'armateur en réparation de fautes étrangères à ses fonctions ma- « ritimes et pour lesquelles il ne peut rationnellement y avoir d'ac- « tion que sur ses autres biens. » J'incline d'autant plus à cette solution qu'il ne s'agit plus de l'infraction à l'un des devoirs dont l'accomplissement engendre précisément le droit au salaire. L'armateur redevient un créancier ordinaire. — (3) Rec. de M. 1878. 2. 191. — (4) V. notre tome I, n. 129.

créance du capitaine reste néanmoins un accessoire de ses gages. MM. Hoechster et Sacré (1) nous paraissent avoir commis une confusion en établissant une corrélation quelconque entre le droit de préférence et l'insaisissabilité.

675. D'après un autre jugement du même tribunal (29 avril 1869) (2), on devrait comprendre sous la dénomination de « marins » tous les hommes nécessaires à l'équipement régulier du navire et recevant leurs salaires des chefs ou propriétaires de ce navire. Par exemple, une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie générale maritime le 20 octobre 1860, approuvée par la loi du 3 juillet 1861, impose à cette compagnie un certain personnel : l'équipage doit comprendre, outre les marins proprement dits, certains employés civils parmi lesquels plusieurs domestiques, une femme de chambre, un cuisinier et ses aides. D'après le tribunal civil du Havre, les loyers de ces employés civils seraient insaisissables parce que leur refus de s'embarquer, par suite d'oppositions faites sur leurs salaires, pourrait empêcher l'équipage du paquebot de se compléter. Ce serait là, sans nul doute, une raison d'assimiler les employés civils aux marins ainsi que l'ont fait l'article 72 du code maritime suédois (3) et l'article 2 de la loi allemande du 27 décembre 1872 : mais, le législateur n'ayant pas prononcé l'assimilation, il s'agit de savoir si ces gens-là et par exemple une femme de chambre doivent être compris sous la dénomination de marins, employée par le décret du 4 mars 1852. Je ne le pense pas. L'ordonnance de 1745 et le décret-loi dérogent aux principes généraux lorsqu'ils établissent l'insaisissabilité de certaines sommes : on ne peut leur donner une interprétation extensive (4).

(1) I, p. 262. — (2) D. 1870. 3. 77. — (3) La cour supérieure de Svéa avait décidé que la « restauratrice » Emma Holmstrom ne pouvait être assimilée à un marin : la cour suprême de Stockholm se prononça en sens contraire le 28 mars 1876, n'étant pas prouvé que les armateurs se fussent libérés par une convention spéciale envers la « restauratrice » des obligations que la loi leur impose envers les personnes engagées sur le navire. — (4) La loi du 11 avril 1881 qui trace une ligne de démarcation si nette entre les marins proprement dits et les employés fortifie cette argumentation.

676. Le tribunal civil du Havre (18 août 1858) et la cour de Rouen (26 mars 1859) (1) ont jugé que l'insaisissabilité ne s'étendait pas aux loyers des pilotes-côtiers. En effet ceux-ci ne peuvent invoquer ni l'ordonnance de 1745 puisqu'ils ne sont pas des matelots ni le décret-loi de 1852 qui s'applique exclusivement aux marins faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce (2). Sous l'ancien régime, les édits qui voulaient à un point de vue quelconque assimiler les pilotes-côtiers aux marins naviguant sur les bâtimens de commerce s'expliquaient formellement à cet égard (3). Toutefois les salaires gagnés par ces pilotes à bord d'un navire de commerce seraient, à notre avis, et par application du même décret-loi de 1852, insaisissables.

677. Le privilège de l'insaisissabilité peut-il être revendiqué par des marins français naviguant sur des bâtiments étrangers? Non, d'après M. Ruben de Couder (4), qui cite à l'appui de sa thèse un jugement du tribunal civil du Havre (11 décembre 1857). La question doit-elle être posée et résolue dans ces termes généraux? Nous hésitons à le croire. Il est évident que Louis XV, lorsqu'il signa l'ordonnance de 1745, songeait à développer la marine marchande française en attirant, par l'appât d'une faveur exceptionnelle, des matelots sur les bâtiments français. Mais faut-il en conclure que des gens de mer, *s'ils ont contracté sous l'empire de la loi française*, doivent être déchus d'un privilège que cette loi confère indistinctement à « tout marin faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce »? Par exemple, si ce marin s'est engagé en France, sa convention ne doit-elle pas relever de notre législation « en vertu de la règle « qui fait régir l'acte par la loi du lieu où il a été passé quant « à sa forme, à ses conditions fondamentales et à son mode « de preuve » (5)?

678. Ces sommes incessibles et insaisissables pendant la vie du marin peuvent-elles être saisies sur la tête et au

(1) Rec. du Havre, 58. 2. 243, 59. 2. 167. — (2) *Sic* Hoechster et Sacré, I, p. 263. — (3) Conf. art. 8 de la déclaration royale du 21 mars 1778 concernant les privilèges des gens de mer. — (4) v° Gens d'équipage, n. 122. — (5) Expressions d'un arrêt de la cour de cassation du 23 février 1864. D. 64. 1. 166.

préjudice de ses héritiers ? L'insaisissabilité survit assurément au décès en ce qui touche les obligations contractées par le marin lui-même. On ne peut, sans méconnaître l'esprit qui dicta l'ordonnance de 1745 et le décret-loi de 1852, aboutir à une autre solution. Les mêmes sommes redeviennent évidemment saisissables s'il s'agit d'exécuter les obligations contractées par les héritiers eux-mêmes (1).

679. L'édit de mars 1584 avait déjà songé à protéger non la solde, mais les armes et les hardes des marins contre les revendications de certains créanciers : « Avons « expressément ordonné et défendu, disait-il, (art. 63)..., « que nul tavernier ny hoste ne pourra pour despence de « bouche ou prest d'argent prendre en gaige ou par vente « aucunes armes ou hardes de soldats et mariniers, si ce « n'est par le congé du capitaine ou du maistre, qui en aura « respondu, sur peine de perdre tout ce qui aura esté par « lesdicts taverniers et hostes baillé et presté ainsi que des- « sus, et rendre lesdictes armes et hardes. » Cette vieille disposition législative est-elle encore en vigueur ? Je le crois. D'abord (art. 2 décret-loi du 4 mars 1852) les édits concernant la marine, antérieurs à 1789 et auxquels il n'a point été dérogé, doivent être appliqués : or il n'a pas été dérogé à l'article 63 de l'édit de mars 1584. Ensuite cette prescription est en harmonie soit avec les instructions et règlements que nous analysions tout à l'heure, soit avec les articles 325 et suivants du code de justice militaire pour l'armée de mer. Enfin elle est raisonnable : il faut protéger les hardes au même titre que la solde. Il y a même des législations qui proclament l'insaisissabilité des vêtements sans s'occuper de la solde (2). Le matelot doit être en effet pourvu d'un très grand nombre de vêtements, surois, chemises de laine, paletots et pantalons cirés, bottes, mitaines, etc., sans lesquels il ne peut pas exercer sa profession.

M. Ruben de Couder (3) pense que l'article 63 de l'édit de 1584 est implicitement abrogé. Mais c'est qu'il l'analyse

(1) Cf. Alauzet, n. 1792. — (2) V. ci-dessous, n. 681. Conf. art. 36 du ch. I du livre IV du code danois. — (3) v° Gens d'équipage, n. 138.

inexactement et lui donne, comme Beaussant (1), une portée beaucoup trop générale.

680. La commission instituée en 1865 voulait faire passer dans le code révisé la disposition protectrice qu'il faut aller chercher aujourd'hui parmi les documents législatifs de l'ancien régime : « Les salaires des marins, dit l'article « 274 du projet, sont incessibles et insaisissables, excepté « pour les avances faites par l'Etat ou pour aliments dans « les circonstances prévues par les articles 203, 205 et 214 « du code civil. A dater de l'inscription du capitaine et des « gens de l'équipage au rôle d'équipage, leurs effets d'ha- « billement et les instruments nécessaires à l'exercice de « leur profession ne peuvent être ni saisis ni retenus par « leurs créanciers. »

681. En Angleterre comme en France le salaire des marins et apprentis est incessible et insaisissable : le contrat qui l'aliène en tout ou en partie est nul de plein droit (2). Aucune dette excédant cinq schellings (6 fr. 25 c.) n'est exigible d'un marin avant la fin du voyage (3). Une amende de dix livres sterling au plus est infligée aux logeurs qui se rendent coupables d'exactions envers des marins (4). Si une personne reçoit ou s'approprie ou prend en garde de l'argent, des papiers ou effets d'un marin ou apprenti et ne les rend pas soit en nature, soit en argent lorsque ledit marin ou apprenti l'exigera, sauf déduction, toutefois, de ce qui pourrait lui être légitimement dû pour nourriture, logement ou à d'autres titres; si elle cache cet argent, ces papiers ou ces effets, elle sera passible d'une amende n'excédant pas dix livres : un arrêt sommaire pourra en outre ordonner la remise immédiate audit marin ou apprenti de son argent, de ses papiers ou effets ou le paiement de leur valeur, sauf la déduction dont il a été parlé plus haut (5). Une amende de cinq livres au plus atteint les logeurs qui, avant l'expiration de vingt-quatre heures depuis l'arrivée d'un navire, engagent un marin à loger chez eux ou qui, sans sa permis-

(1) I, n. 308. — (2) *Merchant shipping act* de 1854, art. 233. — (3) Art. 234. — (4) Art. 235. — (5) Art. 236.

sion, emportent du navire une portion quelconque de ses effets (1).

Le système des délégations est organisé par le *merchant shipping act* de 1854, aux sections VI, VIII et XI de la troisième partie. Toute délégation consentie par un matelot sur son salaire est inscrite dans le contrat d'engagement ; elle contient le montant et l'époque des paiements à faire : les bons de délégation doivent être conformes à un imprimé sanctionné par le conseil du commerce (art. 168). Le recouvrement de ces bons peut être poursuivi sommairement par la femme, les ascendants, descendants, frères et sœurs des matelots sous certaines conditions ; mais la femme qui abandonne ses enfants ou mène une mauvaise vie perd le bénéfice de la délégation (art. 169). Des facilités sont données (art. 177), si le conseil de commerce l'ordonne, pour la remise des gages ou autres fonds des marins et apprentis à leurs parents et à toutes autres personnes, au moyen de billets à ordre délivrés par les contrôleurs d'embarquement. Le conseil du commerce peut faire des règlements concernant ces billets et les personnes par lesquelles et auxquelles ils seront payés, le mode et l'époque de leur paiement (2). Des secours peuvent être en outre distribués aux familles des marins sur les fonds de la taxe des pauvres ; ils sont alors remboursés sur le salaire dans les proportions suivantes : pour une seule personne secourue jusqu'à concurrence de moitié du salaire, pour deux personnes jusqu'à concurrence des deux tiers. Si le marin avait consenti une délégation, le remboursement se réduirait à la différence entre la proportion ci-dessus spécifiée et le montant de la délégation (art. 192).

Aux termes de l'*act* du 7 juin 1872 le salaire des marins est incessible et insaisissable aux Etats-Unis comme en Angleterre (art. 61). Des précautions sont prises, des peines pécuniaires et corporelles édictées contre les gens qui, n'é-

(1) Art. 238. — (2) V. pour de plus amples développements les articles 177 § 2 et 3, 178, 179. Aux termes de l'art. 180, des caisses d'épargne peuvent, avec la permission de certaines autorités et sur la recommandation du conseil de commerce, être instituées dans les bureaux d'embarquement ou ailleurs. Ces caisses peuvent recevoir au compte des matelots ou de leurs familles jusqu'à 150 livres sterl.

tant pas chargés d'un service public ou légalement autorisés, vont chercher les matelots à bord ou qui, avant l'expiration du délai de vingt-quatre heures, les engagent à loger chez eux ou emportent du navire une partie quelconque de leurs effets (art. 62 et 63). Le législateur américain a copié presque textuellement la loi anglaise de 1854, en se bornant à modifier les peines. Aux Etats-Unis comme en Angleterre, les délégations sont inscrites au contrat d'engagement, mentionnent le montant et l'époque des paiements (*act* de 1872, art. 16). Il résulte de l'article 17 que les marins ne peuvent consentir de délégations qu'au profit de leur mère ou de leur femme.

Le code norwégien (art. 40) met à l'abri de toute opposition et de toute saisie, du jour où le bâtiment est prêt à partir, la solde et les vêtements de jour et de nuit des gens de l'équipage (1).

On sait déjà (2) que, d'après le code suédois, « le créancier n'a droit ni sur les vêtements des marins ni sur les « objets nécessaires à leur service ».

Nos lecteurs savent aussi (3) que le capitaine d'un bâtiment en partance peut, en droit russe, s'engager envers les créanciers d'un matelot à retenir une part déterminée sur sa solde, mais non pas sur ses arrhes.

III.

Prohibition d'emprunter.

682. Montesquieu écrivait en 1748 (4) : « Est-ce une « bonne loi que toutes les obligations civiles passées dans « le cours d'un voyage entre les matelots dans un navire « soient nulles? François Pirard nous dit que, de son temps, « elle n'était point observée par les Portugais, mais qu'elle « l'était par les Français. Des gens qui ne sont ensemble « que pour peu de temps, qui n'ont aucuns besoins, puisque

(1) Conf. notre tome II, n. 461. — (2) ib. Cf. art. 37 du code finlandais. — (3) V. notre tome II, ib. — (4) Esprit des lois, l. XXVI, c. XXV.

« le prince y pourvoit, qui ne peuvent avoir qu'un objet, « qui est celui de leur voyage, qui ne sont plus dans la so- « ciété, mais citoyens du navire, ne doivent point contrac- « ter de ces obligations qui n'ont été introduites que pour « soutenir les charges de la société civile. »

L'ordonnance du 1er novembre 1745 avait dit : « S. M. a « fait et fait faire très-expresses inhibitions et défenses à tous « officiers mariniers et non mariniers de rien prêter ou avan- « cer à des matelots ou autres gens de mer, pendant le cours « des voyages, soit en deniers, soit en marchandises, sous « quelque prétexte que ce puisse être à peine de privation « ou perte des sommes qui auront été ainsi prêtées ou avan- « cées et en outre de cinquante livres d'amende; S. M. dé- « clarant nuls et de nul effet tous billets et obligations sous « seing privé, faits par des matelots ou autres gens de mer, « en faveur des officiers mariniers et *autres gens* faisant par- « tie des équipages des navires où ils auront servi, et faisons « défenses à tous juges d'y avoir égard, quand même lesdits « billets seraient d'une date postérieure ou antérieure au « temps que les voyages auront duré. »

Cette ordonnance, on le voit, n'annule pas seulement les prêts et avances faits par les officiers mariniers et non mariniers, mais encore toutes les obligations contractées par les gens de mer, durant le voyage, envers un membre quelconque de l'équipage.

Non seulement la prohibition subsiste toujours, mais elle est d'ordre public (1).

Le texte ne parle que des « billets et obligations sous seing « privé » : « ceci doit s'entendre, dit Valin (2), aussi bien « des obligations passées pardevant notaires que de celles « sous signature privée dès qu'il paraîtra que ces obliga- « tions auront été consenties durant le cours du voyage ». Tel est aussi notre avis; *eadem ratio, idem jus* (3).

Filleau (4) se demande si la défense faite à tous officiers mariniers ou non mariniers, au nombre desquels il faut pla-

(1) Art. 1 décret-loi du 4 mars 1852. — (2) I, p. 712. — (3) Conf. Filleau, 2e éd., p. 134. — (4) n. 38.

cer *a fortiori* le capitaine, s'applique également à l'armateur, et résout affirmativement la question. Nous inclinons à penser qu'il en doit être ainsi, (en réservant, bien entendu, les cas légalement exceptés) (1), quoiqu'il faille, pour en venir là, donner une interprétation un peu extensive à un texte qui déroge au droit commun. D'abord l'armateur est représenté sur le bâtiment par le capitaine ; ce qu'il ne pourrait faire indirectement par l'organe de ce préposé direct, le fera-t-il directement ? ensuite ses prêts et ses avances (quand celles-ci sont faites au mépris des lois et règlements) pourraient, comme les autres, « occasionner le libertinage « des matelots, même leur désertion et priver leurs familles « des secours nécesssaires » (2) ; il semble enfin que la prohibition doive surtout le concerner parce qu'il est à même de prêter davantage.

IV.

Mode de paiement des salaires.

683. « Le patron est aussi obligé de payer le salaire au « matelot là où les marchandises paieront leur fret », dit à deux reprises le Consulat de la mer (ch. 76 et 94). C'est seulement quand une convention spéciale a été faite entre le patron et les matelots que ceux-ci ne peuvent plus demander leurs salaires avant leur retour dans le lieu où ils se sont engagés envers le patron, « *à moins que celui-ci ne* « *veuille leur faire quelque grâce* » (ch. 94). Ainsi donc, au quatorzième siècle, on n'avait pas encore imaginé un système de réglementation dans l'intérêt des matelots.

Ce régime de liberté subsistait encore en 1647, quand Cleirac publia son commentaire des rôles d'Oléron : « Re- « gulierement, dit-il (3), le loyer n'est point deub qu'apres « la besongne faite et le terme escheu... Toutefois les « pactes et conventions de location doivent estre observées

(1) V. art. 30 ord. 29 oct. 1833. Cf. ci-dessus n. 670. — (2) Préambule de l'ordonnance de 1745. — (3) Sur l'article 18 des Rôles.

« principalement entre gens de marine, comme il est dit au « Consulat. » L'ordonnance de 1681 n'y changea rien.

Cependant on avait déjà compris que, si les matelots et officiers mariniers de la marine royale recevaient leurs gages trop tôt et hors de leurs pays, ils pourraient les consommer en débauches et autres folles dépenses au préjudice de leurs familles. Une ordonnance du 20 octobre 1672 (qui fut depuis confirmée par l'ordonnance de 1689, l. VIII, tit. II, art. 3) avait décidé qu'ils ne seraient pas payés avant leur retour dans le lieu de leur département et qu'il leur serait simplement délivré, lors du désarmement, une somme convenable pour s'en retourner chez eux. On tarda beaucoup (et Valin s'en étonne) à prendre des mesures analogues pour la marine marchande : on les prit enfin (18 décembre 1728, 19 janvier 1734) et ces mesures sont telles, dit le même jurisconsulte, que loin qu'il y ait rien à y ajouter, on peut dire qu'elles pèchent au contraire par excès (1).

C'est encore à la déclaration royale du 18 décembre 1728 et à l'arrêt du Conseil du 19 janvier 1734 qu'il faut se référer pour connaître cette partie de notre législation maritime.

« Nous somme informé, dit le préambule de la déclara-
« tion, que le commerce de nos sujets est souvent inter-
« rompu par la désertion des matelots qui composent les
« équipages de leurs vaisseaux; que ces désertions pro-
« viennent de ce que ceux qui les commandent ont la faci-
« lité de donner auxdits matelots des à comptes sur leurs
« loyers et même de leur payer en entier tout ce qui peut
« leur être dû avant que le voyage soit fini; qu'ils font ces
« paiements dans les ports de notre royaume où ils relâchent
« ou dans les pays étrangers et que cette facilité donne lieu
« aux matelots qui ne sont points retenus dans ces sortes
« d'endroits par leur famille de faire un mauvais usage de
« ce qu'ils ont reçu et de le consommer en dépenses inutiles;
« ce qui est cause de leur désertion et qu'ils prennent le
« parti de ne point retourner dans leurs départements....

(1) I, p. 710.

« A ces causes, etc, » Ce préambule explique et justifie très-bien les dispositions qui vont suivre.

Après avoir défendu aux capitaines de laisser ou congédier les matelots dans les ports du royaume et dans les possessions françaises « sans en faire faire mention au bas « de leurs rôles d'équipages par les officiers des classes ou « par ceux qui en feront les fonctions, à peine de soixante « livres d'amende pour chaque matelot », le roi leur enjoint « sous la même peine de remettre les loyers qui pour- « raient être dus aux matelots ainsi laissés ou congédiés « entre les mains des officiers de classes... pour le paie- « ment être fait auxdits matelots dans leur département (1)». « Lesdits officiers des classes... seront tenus de faire men- « tion au bas desdits rôles de la somme qui leur aura été « remise pour les loyers des matelots ainsi laissés ou con- « gédiés (2) ». « Lesdits capitaines, maîtres ou patrons ne « pourront payer dans les pays étrangers aux matelots de « leurs équipages ce qui pourra leur être dû pour leurs « loyers à peine de cent livres d'amende, dont moitié appli- « cable au dénonciateur (3). » « Ils ne pourront aussi, à « peine de soixante livres d'amende, donner auxdits mate- « lots aucun à compte sur leurs loyers dans lesdits pays « étrangers ni dans les ports de notre royaume, terres et « pays de notre obéissance où ils iront faire leur commerce « ou dans lesquels ils relâcheront, à moins que ce ne soit, « dans lesdits pays étrangers, du consentement des consuls, « vice-consuls ou autres personnes chargées des affaires « de notre marine, dans lesdits pays et dans les ports de « notre royaume, terres et pays de notre obéissance, de « celui des officiers des classes...; duquel consentement ils « seront tenus de faire faire mention par ceux qui le donne- « ront au bas de leurs rôles d'équipages (4). » « Toutes les « amendes mentionnées aux présentes seront solidaires « tant contre les capitaines, maîtres ou patrons que contre « les propriétaires ou armateurs des bâtiments (5). »

Il n'était pas facile de déterminer les équipages des na-

(1) Art. 3. — (2) Art. 4. — (3) Art. 5. — (4) Art. 6. — (5) Art. 9.

vires marchands à rompre avec leurs habitudes séculaires. Les nouvelles prescriptions furent éludées. Un arrêt interprétatif du conseil d'Etat (19 janvier 1734) les confirma dans les termes suivants : « ... S. M..., étant informée que « plusieurs desdits capitaines..., de concert avec leurs « matelots, éludent l'exécution de ladite déclaration, lors« qu'il est allégué que lesdits vaisseaux désarment dans « les ports où ils relâchent, et que sur les assignations que « lesdits matelots leur font donner devant les officiers d'a« mirauté, pour être condamnés à payer leurs salaires, « lesdits capitaines laissent obtenir des sentences par défaut « contre eux et lesdits officiers d'amirauté prononcent ces « sortes de condamnations sous prétexte que par ladite « déclaration le cas du désarmement dans d'autres ports « que ceux de l'armement n'a pas été suffisamment prévu; « à quoi étant nécessaire de pourvoir, etc. »; en conséquence, veut Sa Majesté :

1° « Que les capitaines, maîtres ou patrons ne puissent « payer aucuns loyers aux matelots et autres gens de leurs « équipages dans les ports où ils désarmeront, *autres que* « *ceux où ils auront équipé* les navires qu'ils commande« ront et ce, à peine de soixante livres d'amende pour « chaque matelot ou autres personnes de l'équipage;

2° « Qu'ils soient tenus, sous la même peine, *de remettre* « *les loyers qui pourront être dus aux matelots et autres* « *entre les mains des officiers des classes... pour le paie« ment en être fait auxdits matelots et autres dans leur* « *département;* lesquels officiers des classes feront mention « de la remise des loyers qui aura été faite entre leurs mains « au bas de la copie du rôle d'équipage, qu'ils remettront « signée d'eux aux capitaines et patrons pour leur décharge;

« 3° Qu'ils ne puissent payer, *sous quelque prétexte que* « *ce soit, dans les pays étrangers,* aux matelots et autres « gens de leurs équipages, *ce qui pourra leur être dû pour* « *leurs loyers,* à peine de cent livres d'amende pour chaque « matelot ou autre personne de l'équipage, dont moitié sera « applicable au dénonciateur;

« 4° Qu'ils ne puissent pareillement, à peine de soixante

« livres d'amende, sous quelque cause et prétexte que ce
« soit, même dans le cas de désarmement du navire qu'ils
« commanderont, donner aux matelots et autres gens de
« leurs équipages *aucun à-compte* sur leurs loyers, dans
« les ports du royaume, terres et pays de l'obéissance de
« S. M., autres que les ports où ils auront équipé lesdits
« navires, ni dans les pays étrangers, *à moins que ce ne soit,*
« dans les ports du royaume, du consentement des officiers
« des classes et, dans les ports étrangers, de celui des
« consuls, vice-consuls ou autres personnes chargées des
« affaires de la marine de S. M., duquel consentement les-
« dits capitaines seront tenus de faire faire mention au bas
« de leur rôle d'équipage. »

Les amendes restaient solidaires.

Une ordonnance du 19 juillet 1742 (1), calquée sur cet arrêt du Conseil, défendit spécialement aux capitaines des navires désarmés aux îles de l'Amérique de payer dans ces îles la solde due à leurs équipages et leur enjoignit d'en faire les décomptes en présence des officiers chargés du détail des classes. En outre le règlement du 11 juillet 1759
« pour la police et discipline des équipages des navires
« marchands expédiés pour les colonies françeises de l'A-
« mérique » décida (art. 6) : « Il ne pourra, pendant le sé-
« jour des navires auxdites colonies, être fait aucun paye-
« ment ni aucun prêt ni avance d'aucune espèce aux gens
« de mer des équipages engagés en France ni à ceux em-
« barqués par remplacement aux colonies, soit pour achat
« de hardes ou pour quelque autre cause que ce puisse être,
« si les capitaines n'y sont autorisés par un ordre de l'offi-
« cier chargé du détail des classes, mis au bas du rôle de
« l'équipage, à peine contre les contrevenants d'être pour-
« suivis à leur retour en France conformément aux disposi-
« tions de la déclaration du 18 décembre 1728. » « Les
« capitaines des navires de France, qui seront désarmés
« aux colonies (art. 14), soit pour y avoir été déclarés hors

(1) Reproduite par Valin, I, p. 717.

« d'état de naviger ou pour d'autres causes feront, en con-
« séquence de l'ordonnance du 19 juillet 1742, le décompte
« de la solde due à chacun des gens de mer de leurs équi-
« pages, en présence de l'officier chargé du détail des
« classes et remettront auxdits officiers copie desdits dé-
« comptes et une lettre de change tirée sur les armateurs
« pour le montant de ladite solde, en argent de France,
« sans que sous quelque prétexte que ce soit aucune des-
« dites lettres de change puisse être tirée sur les trésoriers
« de la marine ou des colonies. »

684. Sous l'empire de cette législation peut-il être fait, avant le départ, des avances aux gens de l'équipage ?

Les matelots n'ont pas de ressources : il faut pourtant qu'ils se procurent, avant leur embarquement, quelques objets indispensables au service. C'est pourquoi, dans tous les temps, les avances antérieures au départ ont été permises ou tolérées. Nos lecteurs savent déjà (1) que le statut de la ville de Wisby consacrait l'usage des arrhes. L'article 28 des ordonnances et règlements hanséatiques (1597) (2) débutait ainsi : « Les maistres payeront les loyers aux mate-
« lots à trois termes : sçavoir est un tiers *lors du départ.* »
Valin atteste (3) que, de son temps, les avances sont de deux mois « pour les voyages des isles et de trois mois pour « ceux de Guinée et de là à l'Amérique ». Il ajoute qu'elles sont presque toujours consommées au départ.

Il paraît qu'il en est encore ainsi, car le département de la marine (circul. du 29 septembre 1857) mit à l'étude la question de savoir s'il ne serait pas opportun de les supprimer. Les chambres de commerce trouvèrent qu'il y aurait un inconvénient réel à faire disparaître une coutume aussi ancienne, aussi générale, et ce projet n'eut pas de suite. Mais le règlement genéral de 1866 se tut à dessein sur les avances antérieures au départ.

Toutefois le code de commerce avait admis, sans distinction, la légalité des avances : c'est ce qu'implique, à notre avis, la rédaction de l'article 258 § 2.

(1) V. ci-dessus n. 621. — (2) Edit. de Cleirac. — (3) I, p. 702.

« Au départ du navire, disait M. Ancel dans une des dis-
« cussions qui s'élevèrent au sein de la commission chargée
« par le décret du 15 octobre 1873 d'examiner les moyens
« de venir en aide à la marine marchande, les matelots re-
« çoivent deux mois, quelquefois trois mois d'avances sur
« leurs gages. »

La déclaration royale de 1728, confirmée par l'arrêt du Conseil de 1734, par l'ordonnance de 1742 et par le règlement de 1759 défend de donner des avances aux matelots dans les ports de France ou des colonies sans l'ordre des officiers des classes, aujourd'hui remplacés par les commissaires de l'inscription maritime, mis au bas du rôle d'équipage. Si des matelots sont embarqués à l'étranger, les capitaines doivent s'adresser aux consuls.

Ces dispositions s'appliquent à tous les acomptes, quelle qu'en soit la date. Elles ne sont pas toujours observées dans la pratique : cependant il est indispensable que l'administration de la marine connaisse exactement, à toute heure, la situation des matelots et sache au juste ce qui leur est dû (1).

Aussi ont-elles été confirmées par l'ordonnance du 29 octobre 1833, qui règle les rapports des consuls avec la marine marchande : « Lorsqu'un capitaine, y est-il dit (art. 30),
« voudra faire des avances ou payer des à-compte aux
« gens de son équipage pour achat de vêtements ou pour
« tout autre besoin, le consul ne donnera son autorisation
« qu'après s'être assuré de la nécessité de ces paiements;
« il les fera faire en sa présence; il veillera à ce que la
« monnaie du pays ne soit évaluée qu'au prix réel du change
« et il inscrira le montant des paiements sur le livre de bord
« et sur le rôle d'équipage. Ces paiements ne seront admis
« en compte, lors du désarmement, qu'autant qu'ils auront
« été apostillés par le consul sur le rôle d'équipage. »

Enfin l'ordonnance du 9 octobre 1837, après avoir énoncé que la retenue de 3 centimes par franc au profit de la caisse

(1) Toutefois Filleau restreint la portée de l'arrêt du Conseil en n'exigeant l'autorisation que pour les à-comptes donnés hors du quartier d'inscription. Mais le texte ne distingue pas.

des invalides sera exercée sur les décomptes des marins employés aux pêches de la baleine et de la morue, s'exprime en ces termes : « A cet effet, le rôle d'armement mention-« nera la portion attribuée à l'équipage dans les bénéfices « éventuels de l'expédition, *ainsi que le montant des avances* « *payées* », et cette disposition a été déclarée d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852 (1).

L'instruction ministérielle du 25 octobre 1850, qui détermine la composition du sac des marins embarqués sur les bâtiments expédiés pour les côtes occidentales d'Afrique permet aux capitaines, lorsque les sacs seront reconnus insuffisants, de se faire autoriser (par les commissaires de l'inscription maritime) à prélever *sur les avances* le prix des objets non représentés et à en faire eux-mêmes l'achat pour ne les délivrer que le jour de la mise en mer. Les avances reçoivent ainsi, que les marins le veuillent ou non, un utile emploi : aussi Filleau (2) émet-il le vœu que cette mesure soit généralisée.

685. La déclaration de 1728, l'arrêt du Conseil de 1734, l'ordonnance de 1742, le règlement de 1759, les ordonnances de 1833 et de 1837 s'appliquent avant tout aux avances en cours de voyage (3). « Les à-compte payés pendant la croi-« sière ou avant la répartition générale, dit l'art. 106 § 2 de « l'arrêté du 2 prairial an XI, ne seront alloués à l'armateur « qu'autant qu'ils auront été payés au bureau de l'inscrip-« tion maritime et certifiés par le commissaire chef de ce « service. » Le règlement général de 1866 (art. 197) résume ainsi cette partie de notre législation : « Les avances « ou à-compte payés en cours de voyage pour achat d'effets « ou pour toute autre cause doivent être autorisés et apos-« tillés sur les rôles d'équipage par les commissaires de « l'inscription maritime ou par les consuls, devant qui ils « sont payés, et certifiés par leur signature ou, à défaut, par « celles des agents qui les remplacent. Dans le cas où les

(1) V. ci-dessus, n. 608. — (2) n. 85. — (3) C'est ainsi que MM. de Clerq et de Vallat (Guide pratique, etc. II, p. 164), placent leur analyse de l'art. 30 de l'ordonnance de 1833 sous la rubrique : *Payement de salaires en cours de voyage.*

« avances ou à-compte seraient payés dans un lieu où il « n'existe pas d'autorité française, mention en serait faite « sur le livre du bord avec la signature du marin ou, à dé- « faut, avec celle de deux des principaux de l'équipage... « Au désarmement les commissaires de l'inscription ma- « ritime ne doivent admettre que les sommes régulièrement « apostillées. »

Nous avons expliqué plus haut le mécanisme des délégations ordinaires et des délégations d'office (1). « Jamais un « armateur, disait en 1873 M. Ancel (2), ne refuse, avec l'a- « postille de l'administration de la marine, de faire des « avances à la famille d'un marin et, lorsque celui-ci re- « vient, souvent il n'a que peu de chose à toucher à cause « des avances que sa famille a reçues. »

686. Occupons-nous enfin non plus des avances, mais du paiement des salaires échus.

Nous devons d'abord prévenir nos lecteurs que les armateurs ne se conforment pas à la loi. Au dix-huitième siècle on n'avait pas obéi à la déclaration de 1728 : on n'y obéissait pas davantage en 1840, ainsi que l'atteste Beaussant (3). On n'y obéit pas davantage aujourd'hui, nous nous en sommes assuré. Mais il nous appartient d'expliquer ce que prescrit la loi, non comment on l'élude.

Premiére règle. Le paiement des loyers doit être fait en présence des commissaires de l'inscription maritime, en France et dans les colonies. L'édit de juillet 1720 (tit. VI, (art. 4) dispose que la retenue de six deniers pour livre (pour la caisse des invalides) « sera faite en présence du commis- « saire » : donc cet officier doit assister au paiement de la solde. La déclaration de 1728 (art. 3) et l'arrêt du Conseil (1734) sont d'ailleurs formels en ce qui touche les marins non inscrits dans le quartier où ils sont débarqués puisque leurs salaires doivent être remis, sous peine d'amende, aux commissaires de l'inscription maritime pour être ensuite

(1) n. 670 et 607. — (2) Proc.-verb. de la commission instituée le 15 octobre 1873, p. 229. — (3) « Ces dispositions pleines de sagesse, « d'une utilité palpable, sanctionnées par des peines sévères, sont « inexécutées » (n. 312).

payés dans leurs quartiers (1). Les ordonnances de 1742 et de 1759 énoncent expressément que le décompte de la solde doit être fait aux colonies « *en présence* de l'officier chargé « du détail des classes ». L'ordonnance du 31 octobre 1784 (tit. VII, art. 21) décide que, « lors des désarmements, les « commissaires feront la liquidation des salaires ou parts « pour régler les sommes à payer à la caisse des invalides » : il est difficilement admissible qu'ils soient à la fois chargés de cette liquidation et de la retenue des six deniers si les loyers peuvent être payés en leur absence. L'article 106 de l'arrêté du 2 prairial an XI porte enfin : « Le paiement des « parts et prises ne pourra se faire qu'au bureau de l'ins- « cription maritime (2) ». Le règlement général de 1866 (art. 8) résume en un mot cette partie de la législation : « Ils (les commissaires) font opérer en leur présence le « paiement du salaire des équipages. »

Une circulaire du 17 avril 1861 déclare cette règle applicable aux bâtiments qui font la pêche du hareng.

Quand le rapatriement des matelots débarqués à l'étranger est laissé à leur charge, le paiement des loyers employés en frais de conduite doit être fait de même en présence du consul.

Deuxième règle. Les salaires des matelots non débarqués en cours de voyage sont payables à chaque désarmement et non pas seulement au retour définitif.

L'arrêté ministériel du 22 mars 1862 s'exprime en ces termes : « Lorsqu'il sera parvenu dans une colonie fran- « çaise ou dans un port étranger, résidence d'un consul ou « d'un vice-consul de France, tout capitaine d'un navire « armé au long cours, qui voudra se faire réexpédier « pour une colonie française ou pour un port étranger, « devra faire régler par l'autorité compétente les salaires « des hommes composant son équipage jusqu'au jour où il « réclamera son rôle pour reprendre la mer. Il sera tenu de

(1) V. toutefois Valin I, p. 708 et 709, d'aprés lequel ceux « qui « sont du lieu ou du département » ne doivent point étre nécessairement payés en présence du commissaire. — (2) L'intention manifeste des auteurs de cet arrêté est d'assimiler le plus possible les parts de prises aux salaires (v. art. 107 et s., notamment art. 111).

« remettre le montant de ces salaires entre les mains du « commissaire de l'inscription maritime, du consul ou du « vice-consul, au moyen d'une traite tirée sur son armateur, « à l'ordre du trésorier des invalides de la marine du port « d'armement du navire. Cette traite, accompagnée d'un « état nominatif indiquant la répartition à faire des sommes « qu'elle représentera, sera directement adressée au mi- « nistre. Les paiements partiels ainsi effectués seront men- « tionnés à l'article de chacun des hommes de l'équipage » (art. 4). « Dès que les armateurs auront acquitté les traites « tirées sur eux par leurs capitaines, les commissaires de « l'inscription maritime assureront le paiement à qui de « droit des sommes déléguées. Le restant des salaires de- « meurera déposé dans la caisse des gens de mer pour être « remis aux marins à leur rentrée en France » (art. 5).

D'après cet arrêté, les gages de l'équipage auraient été réglés par l'autorité compétente avant le retour définitif, à la fin de chaque voyage partiel; mais les armateurs firent entendre des plaintes très-vives, alléguant qu'on « les pri- « vait d'une partie importante de leurs capitaux, quelque- « fois avant qu'ils eussent encaissé le moindre fret. » On fit droit à ces plaintes. Une circulaire du 4 mai 1863 rapporta l'arrêté du 22 mars 1862.

M. Grivart, dans l'une des séances de la commission chargée d'examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande, proposa d'accorder décidément aux matelots le droit de réclamer leurs salaires à la fin de chaque voyage sans attendre le retour définitif. Cette proposition fut appuyée le 22 décembre 1873 par le ministre du commerce (1) et par le président de la chambre de commerce du

(1) « Il ne faut pas oublier, disait celui-ci, que la loi ne subor- « donne pas le paiement du salaire des gens de mer à l'achèvement « du voyage; cette disposition n'a pas été prise, dans la pratique, « en vue de l'intérêt des armateurs, mais en vue de celui des gens « de mer, afin que, dans le cours de leurs voyages, ceux-ci ne « fassent pas un emploi de dissipation des salaires qu'ils ont gagnés « à la sueur de leur front. Je crois que cet inconvénient disparaît « par la substitution du versement, dans la caisse de la marine, au « paiement aux matelots, des salaires gagnés dans le cours du

Havre, mais combattue par MM. Ancel et Peulvé. Celui-ci soutint que les décomptes faits à l'étranger « représentaient « des sommes beaucoup plus importantes que celles qui « étaient réellement dues à l'équipage, parce qu'on ne fai- « sait presque jamais, dans ces décomptes, entrer en ligne « les sommes versées par l'armateur aux familles des ma- « rins en France; ce dernier avait donc à acquitter des « traites d'une réelle importance dont le montant n'était pas « dû. » M. Ancel fit observer que le fret était bien souvent payable au retour (1); l'armateur serait donc sans cesse obligé de faire des avances importantes et se trouverait être tous les trois mois sous le coup de règlements à faire avec son équipage, ce qui lui causerait une grande gêne : on paralyserait les opérations maritimes si l'on s'obstinait à faire payer les salaires par l'armateur, alors qu'il n'aurait encore reçu aucun fret.

L'amendement de M. Grivart fut repoussé.

Mais il arrive que, dans beaucoup d'expéditions maritimes, le navire est plusieurs fois désarmé (et réarmé). Les loyers ne seront-ils alors payables qu'au dernier désarmement, c'est-à-dire au retour définitif ? Cela n'est décidé ni explicitement ni implicitement par l'arrêt du Conseil (1734) et le règlement de 1759 (art. 14) implique plutôt la solution contraire. La cour de cassation admettrait assurément en pareil cas qu'un salaire est échu à chaque désarmement, elle pour laquelle « les divers voyages accomplis par un navive dans « le cours d'une même expédition forment, relativement à « la créance des matelots pour raison de leurs loyers, au- « tant de voyages distincts » (civ. cass. 10 juin 1879) (2).

« voyage; la caisse de la marine détiendrait ces salaires jusqu'à la « fin du voyage du matelot. » — (1) « Il peut arriver, disait-il, qu'au « Brésil et à la Plata on encaisse vos frets; mais vos correspon- « dants ne vous en font parvenir le montant en France qu'après « trois mois. » — (2) D. 79. 1. 340. D'après les usages maritimes, dit le jurisconsulte américain Dixon (n. 303), les gens de mer ont droit de toucher leurs gages *at every delivering port* (dans tous les ports où la cargaison est déchargée). Le voyage, ajoute-t-il, se divise ordinairement en voyage d'aller et voyage de retour : les gages sont dus pour le voyage d'aller après le trajet d'aller, et pour le voyage de retour quand le trajet de retour est terminé.

A ses yeux, les salaires seraient assurément payables au moins après chaque désarmement.

La pratique approuvée par la commission de 1873 est, dans beaucoup de cas, abusive.

Troisième règle. Les salaires dus à l'équipage au désarmement ne doivent être payés directement aux ayant droit que lorsqu'ils sont inscrits dans le quartier où le navire est désarmé.

S'il fallait s'en tenir à la lettre de l'arrêt du Conseil (1734), ces salaires ne pourraient être payés directement que dans les ports où les navires auraient été *équipés*. Mais, ainsi que le disait déjà Valin (1), le paiement des gages et loyers des matelots a été réglé de manière qu'ils ne les touchent plus, en quelque cas que ce soit, que « dans le lieu de leur domicile. » En effet si, en 1734, le port d'armement se confondait avec les ports du quartier d'inscription des marins, parce que les expéditions commerciales ne comprenaient guère que des voyages d'aller et de retour au port d'armement et que les équipages étaient, pour ainsi dire, tous domiciliés dans la circonscription de ce port, il n'en était déjà plus de même en 1760 : il arrivait dès cette époque que, dans un certain nombre d'expéditions maritimes, le navire, au lieu de regagner directement le port où il avait été d'abord équipé, fût désarmé et réarmé pendant plusieurs années consécutives dans d'autres ports et même à l'étranger. Le nombre de ces expéditions s'est encore accru. Ce n'est donc plus au port d'armement que les matelots peuvent toucher directement leurs loyers, mais au quartier où ils sont inscrits, et cette interprétation, comme le fait remarquer Filleau (2), peut même se concilier avec le texte de l'arrêt du Conseil, puisque, d'après le deuxième paragraphe de cet arrêt, les loyers des matelots doivent leur être payés dans leurs départements, c'est-à-dire dans leurs quartiers (3).

(1) I, p. 709. — (2) n. 35. — (3) Il peut arriver, dans la pratique et selon les circonstances d'un naufrage que le consul seul peut bien apprécier sur les lieux, que cet agent soit amené à faire quelques paiements partiels, surtout à des officiers. Il en a le droit; mais ces

Quatrième règle. Les loyers des marins inscrits dans un autre quartier sont versés à la caisse des gens de mer et remis dans les quartiers respectifs.

« A l'égard des autres, disait déjà Valin, commentant la « déclaration de 1728 et l'arrêt de 1734, on ne leur paie « qu'une somme pour leur conduite et on les remet à tou- « cher le surplus dans le lieu de leur département... La « raison de cela est la crainte trop bien fondée que les ma- « telots et officiers mariniers, s'ils recevaient leurs gages « hors de leur pays, ne les consommassent en débauches « ou autres folles dépenses au préjudice de leurs familles. »

Les rédacteurs de l'arrêté du 2 prairial an XI ont entendu faire une application de ce principe général lorsqu'ils ont dit (art. 108) : « Les parts de prises appartenant aux officiers « mariniers et matelots non résidant dans le port où la ré- « partition aura été faite seront envoyées dans les quartiers « de leur résidence... »

Cinquième règle. — Il n'est pas défendu de payer aux marins ce qui leur est dû lorsqu'on les débarque en cours de voyage : leurs salaires sont même exigibles dans ce cas ; mais, par application des principes ci-dessus posés, s'ils ne sont pas inscrits dans le lieu où le débarquement est opéré, ces salaires doivent être versés à la caisse des gens de mer.

En effet ces salaires sont exigibles. Il ne s'agit plus de savoir, comme tout à l'heure, si le voyage est ou non divisible : le voyage est, pour ce marin, complètement terminé, le temps de service accompli. Il serait inique que ces salaires fussent encore exposés aux hasards du commerce et de la navigation. L'arrêt du Conseil, sainement interprété, ne prohibe d'ailleurs que le paiement *direct*, hors du lieu de l'inscription, des matelots débarqués. « Dans tous « les cas où un homme de mer débarqué en cours de voyage « est payé de ses salaires, disent MM. de Clercq et Val-

à-comptes ne doivent jamais atteindre le chiffre de ce qui revient à celui qui les reçoit dans la répartition des fonds libres applicables aux loyers (circul. mar. 21 fév. 1833 et 19 fév. 1852). V. De Clercq et Vallat, II, p. 276.

« lat (1), le montant de son décompte ne doit jamais lui être « remis en mains propres. »

Filleau invite en conséquence (2). les commissaires et les consuls à réclamer dans tous les cas le paiement des loyers dus aux marins débarqués avant le désarmement du navire, sauf à prendre les précautions nécessaires pour qu'ils ne les touchent que dans leurs quartiers (3). Il rappelle à ce propos qu'on fait souscrire par les capitaines et armateurs, en leur délivrant un rôle d'équipage, « l'obligation « de ne payer qu'au *désarmement* les salaires des marins et « autres qui pourraient être débarqués pendant le cours du « voyage, *à moins qu'il n'en soit décidé autrement par* « *l'autorité compétente* » (4). L'autorité compétente en déciderait toujours autrement.

Mais alors il faudrait modifier cette formule, puisque l'exception devient la règle (5).

687. Emérigon (6) se demande si les règles établies par la déclaration de 1728 et par l'arrêt du Conseil de 1734 concernent les officiers et les matelots des navires étrangers. Il approuve le parlement d'Aix d'avoir, par ses arrêts du 15 décembre 1752 et du 18 décembre 1756, résolu négativement la question. Nous l'approuvons de même. Il est clair que cette règlementation minutieuse et compliquée a été imaginée dans l'intérêt exclusif de notre marine : on voudrait l'appliquer à des équipages étrangers qu'on ne le pourrait

(1) II, p. 157. — (2) ib. — (3) « Il est arrivé plusieurs fois, disent « encore MM. de Clercq et Vallat, que des consuls ont cru devoir « remettre aux capitaines, à titre de dépôt, le montant des salaires « de marins débarqués en cours de voyage. Ce mode de procéder est « irrégulier et présente de nombreux inconvénients : d'une part le « dépôt se trouve ainsi exposé â toutes les éventualités d'un voyage « de mer ; d'autre part, si le dépôt est fait en monnaies étrangères, « la différence du change peut causer une perte réelle aux marins. « Le moyen d'éviter ces inconvénients consiste à faire déposer au « consulat ces décomptes de solde et à les transmettre en France « dans la même forme que tous les autres dépôts maritimes. » — (4) Des instructions du département de la marine, du mois de février 1875, disent MM. de Clercq et Vallat (II, p. 233), ont autorisé nos agents dans la Grande-Bretagne, en Belgique et en Hollande à faire payer exceptionnellement aux marins débarqués dans le port de leur résidence le *tiers* des salaires acquis par eux. — (5) Filleau demande en effet qu'elle soit modifiée. — (6) Assur., ch. XX, sect. 2.

pas. Cela ne veut pas dire que nos tribunaux doivent *nécessairement* ordonner le paiement immédiat, aux mains des marins étrangers, des salaires échus : ils ne devront pas oublier que la convention, « quant à ses conditions fondamentales », par conséquent à ce point de vue comme à celui où nous nous étions placé au numéro 677, relève de la loi du lieu où elle a été passée (1).

D'après la circulaire du ministre de la marine du 10 avril 1860 le consul, si, dans l'équipage du navire français vendu, démoli ou détruit dans sa circonscription, il se trouve des marins étrangers, doit, en l'absence d'engagements contraires, les adresser simplement au consul de leur nation après les avoir fait payer de leurs salaires (2).

Aux termes d'une autre circulaire (5 juin 1878) (3), les salaires acquis par des marins ottomans sur des navires français peuvent être remis directement aux consuls de Turquie par nos commissaires de l'inscription maritime (4).

688. Les marins, tant qu'ils ne peuvent être payés de leurs loyers, ne peuvent contraindre judiciairement l'armateur ou le capitaine à les leur payer. C'est clair.

Ne peuvent-ils pas, du moins, faire les actes conservatoires de leurs droits ? Filleau paraît leur dénier cette faculté durant le voyage (5). Mais il n'est pas possible de les en priver par induction. Certaines législations défendent expressément aux gens de l'équipage d'intenter un procès *quelconque* contre le capitaine ou contre le navire avant le voyage fini. Or on ne rencontre aucun texte pareil dans la nôtre.

C'est là d'ailleurs une question de droit commun, non une question règlementaire qui puisse se résoudre par des raisons administratives.

Le système de Filleau est particulièrement dangereux si l'on entend le combiner avec la pratique préconisée en 1873

(1) Cf. civ. cass. 24 août 1880 et nos conclusions. V. la *Gazette des trib.* du 1er septembre 1880. — (2) Cf. de Clercq et Vallat, II, p. 234 et 275. — (3) B. off. mar. 1878. 1. 947. — (4) M. l'amiral Pothuau, dans cette circulaire, invoque expressément le principe de réciprocité. — (5) 2e éd., p. 270.

par la commission de la marine marchande. Comment admettre que le matelot soit paralysé dans l'exercice d'un tel droit pendant ces longues expéditions maritimes où le navire est plusieurs fois désarmé et réarmé sans qu'on se résigne à regarder les salaires comme payables? Même danger si l'on soumet l'équipage, en délivrant le rôle, au régime de clauses analogues à celle que nous signalions tout à l'heure. Est-il raisonnable qu'il puisse être dû, par exemple, 24,000 francs à un équipage pour quatre années de gages comme dans l'affaire Marziou, du Havre (1), sans qu'un seul acte conservatoire ait pu être fait?

689. Le tribunal de commerce de Marseille a jugé plusieurs fois (2) que le capitaine ne peut exiger le paiement de ses salaires avant d'avoir rendu ses comptes à l'armateur. Cette question paraît très-simple et n'est rien moins que simple.

On est tenté de dire tout d'abord que, si l'armateur a contre le capitaine une créance exigible et liquide, il pourra réclamer la compensation. D'accord si la créance est de celles auxquelles le capitaine ne peut pas opposer la règle de l'insaisissabilité (3). La compensation est alors de plein droit. S'il ne peut pas lui opposer cette règle et que la créance de l'armateur ne soit pas exigible et liquide, celui-ci peut encore très-légitimement vouloir subordonner le paiement des salaires à l'apurement des comptes. Il ne doit pas être forcé de payer sans délai une somme quelconque à qui lui doit une somme peut-être supérieure dont la détermination est imminente, pour que le créancier soldé disparaisse avec l'argent touché. D'un autre côté les comptes peuvent être compliqués et l'armateur, avant de les approuver, peut soulever des difficultés nombreuses : le capitaine, s'il a des doutes sur la solvabilité ou sur la bonne foi de l'ayant-compte, sera recevable à demander que l'armateur verse

(1) Proc.-verb. de la commission instituée le 15 oct. 1873, p. 228. — (2) 21 août 1873 et 13 novembre 1878 (Rec. de M. 1873. 1. 303, 1879. 1. 33). — (3) V. ci-dessus n. 673.

sans autre délai le montant de ses salaires aux mains de la Marine, à la charge par celle-ci de les conserver jusqu'à l'apurement (1).

Mais si l'on est dans un des cas où les salaires ne peuvent être saisis même par l'armateur (2), il n'y a pas de compensation possible (3). Dès lors, à moins que celui-ci ne conteste le principe même de la créance (4), il semble que le capitaine puisse toucher immédiatement ses loyers en se fondant sur la nature même de cette créance. A quoi bon attendre l'apurement des comptes puisqu'il doit être payé quoi qu'il advienne ? Que si l'armateur soutient *n'être pas débiteur*, le capitaine serait encore recevable, ce me semble, à s'adresser aux tribunaux pour obtenir le versement de la somme litigieuse aux mains de la marine et les tribunaux, si sa résistance ne leur semble pas dénuée de tout fondement, devraient l'ordonner.

Enfin s'il réclamait, outre ses salaires, le montant d'avances personnelles, il est indubitable que l'armateur pourrait soit, le cas échéant, opposer la compensation, soit demander l'apurement préalable des comptes (5).

690. Le code hollandais (art. 442) défend au capitaine d'avancer aux gens de l'équipage, pendant le voyage, au-delà d'un tiers de leurs gages. Celui-ci (art. 443), s'il les congédie hors du royaume, est tenu de payer à chacun d'eux ce qui lui est dû; il pourra le faire en donnant une traite sur le propriétaire ou sur le directeur du navire (6). Il est défendu (art. 444) aux officiers ou gens de l'équipage d'intenter un procès quelconque contre le capitaine ou le navire avant le

(1) C'est ce qui a été aussi jugé. V. Rec. de M. 1875. 2. 75. « Qu'il « suffit, dit la cour de Rouen (2 août 1873), pour donner satisfaction « aux armateurs affirmant que le capitaine ne leur a pas rendu « de comptes, de décider que ses salaires seront retenus par l'administration de la marine, qui les gardera jusqu'à ce que le compte « du capitaine ait été apuré. » — (2) V. Filleau, n. 40 et nos observations ci-dessus, n. 673, texte et notes. — (3) Conf. Demolombe, Obligations, t. V, n. 600. — (4) Conf. civ. cass. 20 nov. 1860. D. 61. 1. 10. — (5) Cf. Mars. 13 nov. 1878, *loc. cit.* — (6) L'article 443 ajoute : « La disposition du second alinéa de l'article 321 ne recevra pas son « application dans ce cas », ce qui signifie que le propriétaire du navire ne pourra pas se libérer de cette dette par l'abandon du navire et du fret.

voyage fini, sous peine de perdre leurs gages en entier (1). Les officiers et les gens de l'équipage, après avoir accompli tout ce qui leur est prescrit par l'article 446 (2), doivent être congédiés et payés de leurs gages dans les vingt-quatre heures (art. 447). Lorsque le capitaine, le directeur ou les propriétaires du navire sont, sans cause valable, en retard de payer, ils doivent donner à chacun des officiers trois florins et à chacun des autres marins un florin et demi pour chaque jour de retard (art. 448). Si le retard (art. 449) est imputable au capitaine ou au directeur, ces gages supplémentaires ne sont pas à la charge du navire ou de l'association. Enfin (art. 417) si les officiers et gens de l'équipage sont engagés pour plusieurs voyages, ils peuvent, après chaque voyage terminé, en exiger le salaire.

Le code portugais (art. 1487 à 1494) reproduit ces dispositions, mais en défendant au capitaine d'avancer aux gens de l'équipage, pendant le voyage, plus d'un quart de leur solde. Les gages supplémentaires que doivent payer le capitaine, le directeur ou les armateurs retardataires sont de trois cruzades pour chaque officier, d'une cruzade pour chaque matelot.

Au Brésil, l'équipage, après chaque voyage, a droit au paiement de la solde dans les trois jours qui suivent le déchargement, avec l'intérêt légal en cas de retard. Si l'engagement est fait pour plusieurs voyages, l'équipage peut exiger la solde à la fin de chaque voyage. De même à Buenos-Ayres. En outre le code argentin défend à tout marin d'intenter une action contre le capitaine ou l'armement, avant la fin du voyage, sous peine de perdre les loyers échus (3). Le code chilien exige aussi que les loyers soient payés à la fin de chaque voyage, si l'engagement est fait pour plusieurs voyages successifs.

(1) Néanmoins, ajoute l'article, lorsque le navire se trouve dans un port, les officiers ou gens de l'équipage qui ont été maltraités ou auxquels le capitaine n'a pas fourni la nourriture ou la boisson convenable pourront demander la résolution de leur engagement au consul des Pays-Bas et, à son défaut, au magistrat du lieu. — (2) V. ci-dessus n. 656. — (3) Sauf dans le cas prévu par l'article 444 § 2 du code hollandais.

D'après l'article 30 du code norwégien, si le navire, ayant subi quelque avarie, relâche ou décharge, il revient à l'équipage, même s'il a été engagé au voyage, « des paiements « mensuels usuels » à partir de la relâche ou du déchargement jusqu'à ce que le navire mette à la voile. De même en cas de blocus ou de séquestre.

Aux termes du code suédois (art. 71), quand le navire est de retour dans un port suédois, l'équipage doit être licencié dans les quinze jours, et la solde doit être payée avant l'inspection de licenciement. Tout marin peut, en commençant son service, réclamer un mois de solde à titre d'avance s'il est engagé au mois, un quart de la somme convenue s'il est engagé au voyage. Lorsque le navire est parvenu au port où il doit décharger sa cargaison en totalité ou pour la plus grande partie, il a droit d'exiger les loyers gagnés. L'équipage n'est pas, comme en droit hollandais, déchu de la faculté d'actionner le capitaine en cours de voyage. Le tribunal suédois statue, dans un port suédois, sur les contestations qui surviennent, le consul suédois à l'étranger.

L'article 59 du code finlandais est ainsi conçu : « Tout « marin pourra toucher, à son entrée au service, un mois « de ses gages à titre d'avance ou, s'il est engagé au voyage, « le quart de son loyer ; puis, chaque fois qu'il aborde dans « un port où l'on décharge *plus de la moitié* de la cargaison, « il aura droit à une somme égale pourvu que ces avances « ne dépassent pas les gages qui lui sont dus pour le temps « qu'il a servi. Les paiements au mois se comptent du jour « de l'enrôlement, à moins de stipulations contraires, et « sont dus pour le service jusqu'au jour du congé à raison « de trente jours pour les mois qui ne sont pas entièrement « écoulés. » En outre, d'après l'article 79, l'équipage d'un navire qui, le voyage terminé, est revenu à son port d'origine doit, à moins de conventions contraires, être congédié dans les huit jours qui suivent le retour et être admis à toucher les loyers qui lui restent dus. Si le voyage entrepris pour l'étranger se termine dans un port finlandais autre que celui du départ, l'équipage doit être

congédié et les loyers doivent être payés dans les trois semaines (1).

D'après la loi allemande du 27 décembre 1872 (art. 36 et 37), le matelot n'est, en général, payé de ses gages qu'après la fin du voyage ou lors de la cessation de l'engagement, si elle a lieu plus tôt; mais, en cas de voyages intermédiaires, il peut, dans le premier port où le navire est déchargé en tout ou pour la plus grande partie, réclamer la moitié de ses gages, pourvu qu'il se soit écoulé déjà six mois depuis son enrôlement. Il peut encore, après l'expiration des six mois suivants depuis le dernier paiement, réclamer la moitié des loyers courus depuis. A défaut de convention contraire, l'usage local du port dans lequel un homme d'équipage a subi la revue déterminera si et dans quelle mesure des avances ou arrhes doivent être faites avant le commencement du voyage. A moins de convention contraire (art. 38), tous les paiements à faire aux gens de l'équipage doivent être faits à leur choix soit au comptant, soit au moyen d'un mandat payable à vue tiré sur l'armateur. Avant le commencement du voyage (art. 39), le capitaine doit ouvrir un livre sur lequel doivent être portés toutes les avances et les à-compte comme toutes les arrhes. Les gens de l'équipage doivent donner quittance, dans le livre de comptes, des sommes qu'ils reçoivent. Le capitaine doit remettre aussi à tout homme de l'équipage qui le demande un livre de loyers spécial *(Heuerbuch)* et y marquer tout paiement de loyers qui lui est fait. Les créances (art. 42) résultant des contrats d'engagement au profit du capitaine et des gens de l'équipage qui se trouvaient sur un navire considéré comme disparu (art. 866 et 860 co. all.) sont exigibles à l'expiration du délai après lequel la perte est présumée. L'engagement prend fin, dans ce cas, quinzaine après le jour auquel se rapportent les dernières nouvelles du navire. Le montant

(1) En outre l'équipage doit être, dans les mêmes délais, passé en revue par l'autorité compétente pour que celle-ci puisse s'informer dans quelle mesure chacun s'est acquitté de son devoir et a joui de ses droits. Aux termes de l'article 56, le capitaine révoqué à l'étranger he peut faire un procès à l'armateur qu'après son retour au pays.

de ces créances doit être remis au fonctionnaire du port d'immatricule préposé aux gens de mer, qui doit le transmettre aux ayant droit au paiement. Le matelot, qui n'a n'a pas le droit de citer le capitaine devant un tribunal étranger (v. ci-dessus n. 656), peut, pour des affaires très-urgentes, réclamer la décision provisoire du consul de son pays ou, à défaut, celle du consul d'un autre Etat allemand. Chacune des parties doit se conformer provisoirement à la décision du consul, sauf à faire valoir ses droits, le voyage achevé, devant l'autorité compétente.

L'édit autrichien du 25 juillet 1774 (chapitre VII, art. 16, 19 et 21) autorise les officiers et les matelots à se rendre à bord un mois après le contrat et à y recevoir la nourriture et la demi-solde ; à compter du départ ils jouiront de la solde entière. Le capitaine doit avancer aux officiers et aux matelots un mois de salaire à titre de prêt et deux mois en cas d'un long voyage, c'est-à-dire s'il dépasse la mer Adriatique ; il ne doit leur donner pendant le voyage que ce qui peut leur être strictement nécessaire. Les officiers et les matelots touchent leur salaire ou leur part quinze jours après l'entière perception des frets et l'achèvement du voyage (1) : si le paiement est différé au-delà de ce terme, le salaire continue à courir.

Le code italien autorise les gens de l'équipage à rester sur le navire jusqu'à ce qu'ils soient entièrement payés de leurs loyers ou de leur quote-part des profits (art. 376). S'ils sont requis pour le service de l'Etat (art. 379), leurs loyers doivent être immédiatement réglés. Le capitaine et les administrateurs de la marine, dit L. Borsari (2), doivent dispenser les salaires avec beaucoup de mesure et d'économie, de peur que les gens de mer, une fois payés, se désintéressant du bâtiment et du voyage, ne se laissent aller à l'idée de la désertion. On sait d'ailleurs que la caisse des dépôts des gens de mer reçoit toutes sommes à liquider au profit des gens de mer (3).

(1) « Le voyage sera achevé à l'expiration du terme de l'engage-«·ment, et toutes les fois que le navire retournera et sera admis à « la libre pratique dans le port de sa destination » — (2) II, n. 1112. — (3) V. ci-dessus n. 612.

On admet en droit maltais que les marins puissent recevoir une solde anticipée (1).

La rédaction des codes espagnol (2), belge (3), égyptien et turc (4), implique la légalité des avances faites aux gens de l'équipage.

Nous allons exposer d'une façon un peu plus détaillée les prescriptions du droit anglais. Les marins congédiés, dans le Royaume-Uni, de bâtiments naviguant au long cours, en quelque lieu des possessions anglaises que ces bâtiments soient enregistrés, sont débarqués et reçoivent leurs gages en présence d'un contrôleur d'embarquement *(shipping master)*, sauf les cas où une cour compétente en ordonnerait autrement ; et tout capitaine ou propriétaire contrevenant pourra être condamné à une amende de dix livres *(au maximum)* : les équipages des navires faisant le cabotage pourront, si le propriétaire ou le capitaine le désire, être débarqués et recevoir leurs gages de la même manière *(act* de 1854, art. 170). Le capitaine, vingt-quatre heures au moins avant de payer un matelot, doit lui délivrer (ou délivrer au contrôleur d'embarquement si le matelot est congédié devant un contrôleur d'embarquement) un compte de ses salaires mentionnant les retenues à opérer et les motifs de ces retenues conformément à la mention qui a dû en être faite, sur le livre à ce affecté, dans le cours du voyage (art. 171). Chaque contrôleur d'embarquement peut entendre et juger toute contestation entre un capitaine ou un propriétaire et un membre de son équipage, pourvu que les parties aient consenti par écrit à la lui soumettre (art. 173). Dans toute affaire de salaires ou de congédiement, réclamations, etc., portée devant un contrôleur d'embarquement (art. 174), celui-ci peut exiger la production de tous journaux de bord, papiers ou autres documents y relatifs, comme aussi faire comparaître toute personne présente sur les lieux ou dans le voisinage : l'armateur, le capitaine, le second ou tout autre membre de l'équipage qui contreviendrait à l'ordre du

(1) Cf. A. de St-Joseph, Concord., p. 306, n. 141. — (2) Art. 707. — (3) Cf. art. 54 l. 21 août 1879. — (4) Art. 73 des codes turc et égyptien.

shipping master peut être condamné à une amende de cinq livres *(au maximum)*.

Le législateur français (1), pour assurer aux matelots un décompte régulier, charge les commissaires de l'inscription maritime de liquider les salaires : en Agleterre, lorsqu'il est procédé au règlement *(settlement)* des salaires, une décharge réciproque des parties doit étre signée devant le contrôleur d'embarquement et certifiée par lui. Cette décharge est valable pour les deux parties, et la copie réputée preuve. Aucun autre reçu ne peut tenir lieu de cette pièce. Le contrôleur doit en outre, s'il en est requis, remettre au capitaine le relevé des sommes payées et ce relevé fait preuve du paiement (art. 175).

Le salaire doit être payé, pour les navires qui font le cabotage, deux jours après l'expiration du contrat ou au moment du congédiement; pour les autres navires, excepté ceux qui font la pêche de la baleine dans les mers du Sud et à bord desquels les matelots sont totalement engagés à profits éventuels *(are wholly compensated by shares on the profits of the adventure)*, trois jours après le débarquement de la cargaison ou cinq jours après le congédiement. Dans tous les cas le matelot a droit, au moment de son congédiement, à un à-compte du quart de ce qui lui est dû. Le capitaine ou le propriétaire qui, sans motif valable, contrevient à ces prescriptions, doit au matelot deux jours de solde pour chaque jour de retard (pendant dix jours au plus) (art. 187).

Tout matelot ou apprenti peut poursuivre d'une manière sommaire devant deux juges de paix du lieu ou les plus rapprochés du lieu dans lequel ses services se sont terminés ou dans lequel il a été débarqué ou encore dans lequel réside son débiteur, ou, en Ecosse, devant lesdits juges de paix ou devant le shérif du comté où est situé ledit lieu, le paiement de tous gages n'excédant pas cinquante livres (non compris les frais de la procédure). Toute ordonnance rendue en l'espèce par lesdits juges de paix ou le shérif est définitive (art. 188) (2).

(1) Ord. 31 octobre 1784, tit. VII, art. 21. — (2) Art. 189. Aucune poursuite à fin de recouvrement de salaire ne peut être portée de-

Le matelot engagé pour un voyage qui doit se terminer dans le Royaume-Uni n'est pas fondé à poursuivre en cours de voyage le recouvrement de son salaire s'il n'est dûment congédié ou, dans le cas contraire, s'il n'a aucun motif de craindre pour sa vie en continuant de rester à bord. Mais s'il est prouvé au retour du navire en Angleterre que le capitaine ou le propriétaire s'est rendu coupable de faits tels que le matelot eût été autorisé à poursuivre le recouvrement de son salaire avant la fin du voyage, ce matelot a droit, outre son salaire, à une indemnité de vingt livres (art. 190). Enfin le capitaine a les mêmes droits et privilèges que l'équipage pour le recouvrement de son salaire (art 191).

D'après l'*act* de 1854 (art. 209), quand des marins sont laissés à terre pour cause d'inaptitude, un compte en duplicata de leur salaire doit être remis, par les soins du capitaine, en même temps que s'effectue le paiement de ce salaire, soit au contrôleur d'embarquement ou à tout autre agent autorisé, soit au consul ou, en l'absence du consul, à un commerçant notable. L'*act* du 29 juillet 1862 (art. 19) ajoute : « Le paiement des salaires prescrit par l'art. 209 de « l'*act* principal sera effectué, toutes les fois qu'il sera pos- « sible, en argent et non en billets. L'émission de billets par « le capitaine engagera le propriétaire du navire envers les « porteurs ou endosseurs, et ces billets feront foi de la « créance qu'ils énoncent. »

D'après l'article 2405 du code canadien, les loyers dus à un matelot n'excédant pas 97 piastres et 33 centins pour service à bord d'un bâtiment appartenant au Bas-Canada ou qui y a été enregistré peuvent être recouvrés devant deux juges de paix comme en Angleterre (2).

vant la cour d'amirauté ou les cours de *record* pour une somme inférieure à cinquante livres à moins que le propriétaire ne soit réputé failli ou insolvable ; à moins que le navire ne soit sous séquestre ou vendu par autorité de ladite cour ; à moins que le propriétaire ou le capitaine ne réside pas dans un rayon de vingt milles du point sur lequel a eu lieu le congédiement ou le débarquement. — (2) La procédure est tracée par un acte du parlement canadien, intitulé : *Acte concernant le recouvrement des gages dus aux matelots dans certains cas.*

Aux Etats-Unis, la loi du 20 juillet 1790, ch. 29, art. 6, enjoignait au capitaine de payer les gens de l'équipage dans les dix jours du congédiement : encore si, d'après l'engagement ou les usages locaux, les matelots devaient travailler au déchargement, accordait-on, outre ce délai, dans la pratique, un premier délai de quinze jours. Mais l'ancienne législation a été complètement remaniée par l'*act* du 7 juin 1872, intitulé : « *Act* pour autoriser la nomination par les « cours de circuit de commissaires d'embarquement *(ship-* « *ping commissioners)* chargés de présider à l'embarque- « ment et au débarquement des gens de mer engagés à bord « des navires des Etats-Unis et de veiller à leur protection ». Ces commissaires ont à peu près les mêmes attributions que les *shipping masters*, dont nous avons parlé tout à l'heure en résumant cette partie de la législation anglaise.

Les avances ne doivent être faites qu'au matelot lui-même, à sa femme ou à sa mère; encore le contrat d'engagement doit-il mentionner expressément qu'il peut être fait des avances et quel en sera le montant : en tout cas il ne peut être fait d'avances qu'en présence du *shipping commissioner* (1).

Les gens de mer qui montaient un navire à destination d'un port étranger ou un navire allant d'un port de l'Atlantique à un port du Pacifique et vice versâ, congédiés aux Etats-Unis, doivent recevoir leurs gages en présence du *shipping commissioner* : une amende de cinquante dollars au plus est infligée au capitaine ou à l'armateur contrevenant (2).

Le capitaine américain est obligé, vingt-quatre heures avant de payer ou de congédier ses hommes, de leur délivrer (ou de délivrer au commissaire) le même compte de leurs salaires que le capitaine anglais est tenu de délivrer d'après l'*act* de 1854 (art. 171) : nouvelle amende de cinquante dollars en cas de contravention (3).

Le *shipping commissioner* est investi, pour statuer sur les contestations entre armateur ou capitaine et gens d'é-

(1) Art. 17. — (2) Art. 22. — (3) Art. 23.

quipage du pouvoir juridictionnel que le *merchant shipping act* de 1854 (art. 173) confère au *shipping master* anglais. Il lui est loisible d'exiger, dans les procès relatifs aux salaires, toutes les productions que peut exiger ce *shipping master* : une amende de deux cents dollars au plus est édictée contre les récalcitrants (1).

Quand il est procédé au règlement des salaires, une décharge réciproque des parties doit être signée devant le *shipping commissioner* et certifiée par lui : cette décharge a la même force probante que celle dont la grande loi anglaise (art. 175) a décrit la forme et les effets (2).

Les gages doivent être payés, pour les navires de 75 tonneaux et au-dessus allant de l'Atlantique dans le Pacifique et réciproquement, deux jours après l'expiration du contrat ou au moment du congédiement ; pour les navires qui vont à l'étranger *(foreign going)*, trois jours après le débarquement ou cinq jours après le congédiement. Dans tous les cas, le matelot peut réclamer, au moment même du congédiement, l'à-compte du quart. Même indemnité légale, en cas de contravention, que dans le droit anglais (3).

SECTION V.

DES DIVERSES CIRCONSTANCES QUI, D'APRÈS LA LOI COMMERCIALE, PEUVENT MODIFIER LE DROIT DES MARINS A LEURS SALAIRES.

Nous venons d'expliquer par quelle série de mesures protectrices la législation française et celle de plusieurs autres pays maritimes s'est efforcée d'assurer le recouvrement des salaires dus aux marins.

Nous allons examiner comment leur droit à ces salaires peut être modifié sous l'empire de diverses circonstances prévues par la plupart des législations commerciales.

I. *Rupture du voyage par le fait des propriétaires, capitaines ou affréteurs.*

691. Le voyage peut être rompu par le fait des pro-

(1) Art. 25 et 26. — (2) Art. 27. — (3) Art. 35.

priétaires, du capitaine ou des affréteurs même avant le départ du navire

Le législateur avait un double intérêt à ménager. L'armateur, les affréteurs peuvent avoir un grand avantage à rompre le voyage dès cette époque. Des nouvelles commerciales imprévues, désastreuses ont, je le suppose, bouleversé tous les plans : ils doivent garder le droit de ne pas courir à leur perte. Il eût été déraisonnable de gêner leur liberté d'action en leur imposant de trop grands sacrifices. D'autre part, il ne fallait pas sacrifier les droits des matelots, auxquels on ôtait à l'improviste le moyen de gagner leur pain : « Si le marchand, avait dit le Consulat de la mer « (c. XXXVIII), se désiste après avoir commencé à charger, « il doit payer sans discussion la moitié du fret convenu et « le patron doit payer aux matelots la moitié du salaire si « le navire a touché assez de fret pour produire la moitié « de celui auquel aurait monté le fret de la cargaison com- « plète. » La moitié du salaire ! C'était exagérer les droits des matelots. L'ordonnance de 1681 les traita moins généreusement.

« Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, « maîtres ou marchands avant le départ du vaisseau, avait « dit l'Ordonnance (l. III, tit. IV, art. 3), les matelots loués « au voyage seront payés des journées par eux employées « à équiper le navire et d'un quart de leur loyer; et ceux « engagés au mois seront payés à proportion, eu égard à la « durée ordinaire du voyage (1). » Donner à forfait le quart des loyers, c'était peut-être encore aller bien loin.

L'article 252 du code de commerce § 1 et 2 s'exprime en ces termes : « Si le voyage est rompu par le fait des pro- « priétaires, capitaine ou affréteurs avant le départ du na- « vire, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés « des journées par eux employées à l'équipement du navire. « Ils reçoivent pour indemnité les avances reçues. — Si les « avances ne sont pas encore payées, ils reçoivent pour in- « demnité un mois de leurs gages convenus. »

(1) Valin critique justement l'obscurité de cette rédaction.

C'est très-simple si les matelots sont engagés au mois, moins simple s'ils le sont au voyage. Mais tous les auteurs pensent qu'il faut alors calculer le mois de gages d'après la durée présumée du voyage. Si le loyer est de 1000 francs, le voyage présumé de dix mois, le mois de gages, tel que la loi l'entend ici, serait de cent francs. D'après le projet de réforme imprimé en août 1867 (art. 257 § 2), « les matelots « engagés au voyage » devaient recevoir « une somme cor- « respondante à un mois de gages d'après la durée présu- « mée du voyage, à moins que cette durée présumée ne dé- « passât pas un mois, auquel cas ils seraient payés en en- « tier ». C'était là, d'après le commentaire officiel du projet (1), une simple explication de l'ancien texte.

Il est à peine utile de faire observer que, si le voyage est rompu par le fait des affréteurs, l'armateur n'en est pas moins tenu directement envers les matelots de l'indemnité fixée par l'article 252. C'est d'abord à l'armateur de se faire indemniser par les affréteurs : il déduira de la somme qu'il aura reçue celle qu'il doit payer. Quand il n'aurait rien reçu, les matelots ne connaissent que l'armement et le préposé de l'armement. Ils s'adresseront à celui avec qui ils ont traité (2).

Si le matelot n'avait pas souffert de la rupture, ayant trouvé sur le champ un marché plus avantageux pour le service d'un autre navire, serait-il recevable à demander l'indemnité qui lui est allouée? Pothier (3) pose et résout affirmativement cette question. Il y a là, croit-il, un forfait réglé par la loi. Tel est aussi notre avis. L'armateur n'est pas recevable à prouver que le préjudice reste en-deça des prévisions législatives, le matelot à prouver qu'il les dépasse.

692. Comment l'indemnité sera-t-elle réglée dans la même hypothèse, si les matelots sont engagés au profit ou au fret?

« Si la rupture, le retardement ou la prolongation ar-

(1) p. 54. — (2) Cf. Pothier, traité des contrats des louages marit., n. 201. — (3) Ib., n. 200.

« arrive par le fait des marchands chargeurs, disait l'Or-
« donnance (même titre, article 7), ils auront part aux dom-
« mages et intérêts qui seront adjugés au maître, lequel
« aussi bien que les propriétaires seront tenus de ceux des
« matelots si l'empêchement arrive par leur fait. »

Le code de commerce (art. 257, § 2, 3 et 4) s'est approprié ces dispositions : « si la rupture, le retardement ou la pro-
« longation arrivent par le fait des chargeurs, les gens de
« l'équipage ont part aux indemnités qui sont adjugées au
« navire. — Ces indemnités sont partagées entre les pro-
« priétaires du navire et les gens de l'équipage dans la même
« proportion que l'aurait été le fret. — Si l'empêchement
« arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont
« tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage ».

Ainsi la rupture du voyage a-t-elle lieu par le fait de l'affréteur ou des chargeurs : le tribunal condamne l'affréteur ou les chargeurs *envers le navire* à une somme qu'il détermine d'après les principes du droit commun en matière de dommages-intérêts (c. civ., art 1149 et s.); cette somme est répartie entre le propriétaire-armateur, le capitaine et les matelots comme devait l'être le fret. La rupture a-t-elle lieu par le fait du propriétaire-armateur : le tribunal le condamne envers ceux à qui son fait est dommageable, c'est-à-dire envers l'équipage et aussi envers les chargeurs, s'il y en a. Enfin la rupture a-t-elle lieu par le fait du capitaine : les gens de l'équipage (comme aussi les chargeurs, s'il y en a) le feront condamner à des dommages-intérêts, à moins qu'ils ne préfèrent s'attaquer au propriétaire-armateur, civilement responsable des faits du capitaine. Dans tous les cas, l'indemnité allouée aux gens de l'équipage est répartie entre eux comme devait l'être le profit ou le fret (1).

693. Dans l'expression générique de matelots, dit M. Dalloz (2), l'article 252 ne comprend pas le capitaine; car il le met ici en opposition avec les matelots, puisqu'il prévoit le cas où le voyage serait rompu par son fait : d'ail-

(1) Demangeat, IV, p. 268; Cf. Laurin, I, p. 544. — (2) v° Droit marit., n. 700.

leurs, pouvant être congédié par l'armateur sans indemnité (art. 218), le capitaine ne pourrait réclamer une indemnité que contre l'affréteur et qu'autant que la rupture du voyage proviendrait du fait de ce dernier. Cette argumentation, déjà réfutée par M. Demangeat (1), ne me semble pas décisive. La règle, c'est que toutes les dispositions concernant les loyers des matelots sont communes aux officiers (art. 272). L'article 252 ne dit pas le contraire. Il est évident que, si la rupture est imputable au capitaine, il ne pourra rien réclamer; mais, dans les deux autres cas, la loi ne le met pas et ne pouvait pas le mettre en opposition avec les matelots. Enfin il ne faut pas abuser de l'article 218 : le capitaine n'est pas, à proprement parler, congédié quand l'expédition elle-même est arrêtée : si l'armateur osait soutenir qu'il a précisément choisi ce moment-là pour le congédier, les tribunaux ne l'écouteraient pas.

694. La rupture peut arriver après le commencement du voyage.

« Si la rupture arrive après le voyage commencé, disait « l'Ordonnance (même titre, art. 3), les matelots loués au « voyage seront payés de leurs loyers en entier, ceux loués « au mois des loyers dus pour le temps qu'ils auront servi et « pour celui qui leur sera nécessaire à s'en retourner au lieu « du départ du vaisseau; et les uns et les autres seront en « outre payés de leur nourriture jusqu'au même lieu. » Ainsi que le fit observer Bégouen (2), le matelot loué au mois était exposé à recevoir de moindres loyers si la rupture arrivait après le voyage commencé. Les rédacteurs du code voulurent effacer cette contradiction et les derniers alinéas de l'article 252 furent ainsi rédigés : « Si la rup-« ture arrive après le voyage commencé, les matelots loués « au voyage sont payés en entier aux termes de leur con-« vention. — Les matelots loués au mois reçoivent leurs « loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi et, en outre, « pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de « la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient en-

(1) IV, p. 267. — (2) Exposé des motifs lu au Corps législatif le 8 septembre 1807.

« gagés. — Les matelots loués au voyage ou au mois re-
« çoivent, en outre, leur conduite de retour jusqu'au lieu du
« départ du navire, à moins que le capitaine, les proprié-
« taires ou affréteurs ou l'officier d'administration ne leur
« procurent leur embarquement sur un autre navire reve-
« nant audit lieu de leur départ (1). »

La commission instituée en 1865 laissait subsister la première disposition : en effet la loi du contrat enchaîne les contractants. Mais elle modifiait très-heureusement (2) la disposition suivante. « Les matelots loués au mois, dit le pro-
« jet de révision, reçoivent, outre leurs salaires échus, une
« indemnité d'un mois de gages si la rupture a lieu dans un
« port de France; de deux mois si la rupture a lieu dans
« un port européen hors de France ou dans un port de la
« Méditerranée ou des mers Noire ou d'Azof; de quatre
« mois si la rupture a lieu dans tout autre port hors d'Eu-
« rope. »

695. — La première question qu'on devra résoudre est celle de savoir si la rupture arrive en effet « après le voyage commencé ». Il faut que le navire ait « navigué au moins « vingt-quatre heures », dit Valin (3). Il faut, répète « M. Bédarride (4), qu'il « navigue au moins vingt-quatre « heures vers le lieu de sa destination (5) ». Le tribunal de commerce de Marseille, a jugé le 19 août 1872 (6) et, selon nous, fort mal jugé qu'il n'y avait pas voyage commencé aux termes de l'article 252, quand un navire, après avoir navigué deux jours, était revenu au point de départ. Tout cela, comme le dit très-bien M. Laurin (7), est purement arbitraire. Un bâtiment peut désarmer volontairement au point de départ après vingt-trois heures de navigation et être réputé avoir commencé son voyage : il y a là une appréciation, subordonnée aux circonstances du fait et qui appartient au juge.

(1) Nous traiterons à part (sect. VI) du rapatriement. — (2) V. un résumé des critiques dirigées contre le système du code dans le traité de droit commercial de MM. Bravard-Demangeat, IV, p. 266, note 1. — (3) Sur cet article 3, même titre. — (4) II, n. 561. — (5) Pourquoi « vers le lieu de sa destination »? Cette addition n'est pas heureuse. — (6) Rec. de M. 72. 1. 234. — (7) I, p. 545.

Enfin quand l'abandon d'un navire n'a pas été fait à raison de son innavigabilité ou sous l'empire d'une nécessité quelconque, mais seulement parce que les armateurs l'ont jugé « convenable à leurs intérêts », le voyage est rompu par leur fait et l'article 252 doit être appliqué (1). C'est de toute évidence.

696. D'après le code espagnol, lorsque le voyage est rompu par le fait du propriétaire, il sera payé aux marins déjà engagés, à titre d'indemnité, un mois de leur loyer, en outre de leurs salaires acquis. Si l'équipage était engagé pour une somme fixe, l'indemnité due pour le mois susdit et le salaire échu sera établie par deux experts sur la durée approximative du voyage. Si le voyage ne doit pas durer un mois, l'indemnité ne sera que de quinze jours. Dans tous les cas, les avances entreront en déduction (art. 707). Si le voyage (art. 708) est rompu après que le navire a pris la mer, on paiera aux gens de l'équipage engagés au voyage pour une somme déterminée tout ce qui leur serait dû si ce voyage avait eté achevé; et à ceux engagés au mois leur loyer stipulé pour le temps depuis lequel ils ont été embarqués, ainsi que pour celui nécessaire à l'effet de se rendre au port où devait se terminer le voyage. Les matelots engagés au mois sont moins bien traités, on le voit, que par la loi française. Tel est aussi le système du code chilien (art. 958 et 959).

Si le voyage est rompu avant le départ du navire par le fait du propriétaire, du capitaine ou de l'affréteur, dit l'article 411 du code hollandais, les officiers et gens de l'équipage auront le choix ou de conserver à titre d'indemnité tout ce qui leur a été avancé sur leurs gages ou de demander, déduction faite de ces avances, un mois de leurs gages

(1) Ainsi l'a jugé la cour de Rouen le 2 août 1873 (D. 74. 2. 179) par un arrêt qui infirme un jugement du tribunal de commerce du Havre du 24 août 1872. *Junge* trib. civ. d'Anvers, 28 mars 1879 (Rec. d'Anv. 79. 1. 201) : « Attendu, dit ce tribunal, que, si l'armement avait soldé « les dettes du navire, celui-ci n'eût certes pas dû être vendu ni l'é- « quipage renvoyé, mais que la responsabilité encourue à raison de « semblable renvoi est réglée non par l'article 270, mais par l'ar- « ticle 252. »

convenus ou le quart des gages s'ils sont loués au voyage. De quelque manière qu'ils soient loués, ils conservent leurs droits pour le salaire des journées qu'ils ont employées dans leur service depuis l'inscription sur le rôle, calculé en proportion des loyers convenus. Si la rupture du voyage arrive après le départ du navire (art. 412), ils reçoivent, en sus des loyers qui leur sont dus et à titre d'indemnité, le double de ce qui est accordé par l'article précédent et, en outre, les frais de voyage pour leur retour jusqu'au lieu du départ du navire. Néanmoins les loyers et l'indemnité ne pourront, dans aucun cas, excéder le montant de ce qu'ils auraient perçu si le voyage avait été achevé. Les rédacteurs du code hollandais (art. 416) se sont enfin approprié notre article 257.

De même en droit portugais (code port. art. 1456, 1457, 1461).

D'après le code brésilien (art. 547), si le voyage est rompu avant le départ par le fait du propriétaire, du capitaine ou de l'affréteur, les gens de l'équipage engagés au mois ont droit à un mois de gages en sus de ceux qui sont échus et, s'ils sont engagés au voyage, à la moitié de la solde convenue. Si la rupture a lieu après le commencement du voyage, les matelots engagés au voyage ont droit à la somme stipulée; ceux qui sont engagés au mois ont droit aux loyers à courir jusqu'à leur arrivée au port de destination selon qu'ils se trouvent plus près de l'un ou de l'autre port. Quand l'équipage est engagé à profits éventuels, les matelots, en cas de rupture, comme de retard ou de prolongation imputables au chargeur, ont droit à une part de l'indemnité attribuée au navire dans la proportion suivant laquelle chacun participe au fret. Tel est aussi le système du code argentin (art. 1161 et s.)

Le code turc de 1864 et le code égyptien de 1875 (art. 67) s'expriment l'un et l'autre en ces termes : « Si le voyage « est rompu par le fait des propriétaires, capitaine ou affré- « teurs avant le départ du navire, les officiers ou gens de « l'équipage loués au voyage ou au mois sont payés des « journées par eux employées à l'équipement du navire, et

« en sus ils reçoivent à titre d'indemnité, à leur choix,
« ou ce qui leur a été avancé sur leurs gages ou, déduction
« faite de ces avances, s'il y en a, un mois de leurs gages
« convenus ou le quart des gages quand ils sont loués au
« voyage. Si la rupture arrive après le départ du navire, ils
« reçoivent les loyers dus pour le temps qu'ils ont servi et,
« en outre, pour indemnité, le double de ce qui leur est ac-
« cordé par le paragraphe précédent. Néanmoins les loyers
« et indemnités ne pourront, dans aucun cas, excéder le
« montant de ce qu'ils auraient perçu si le voyage avait été
« achevé. » L'article 72 des mêmes codes reproduit notre article 257, mais avec cette addition : « si la rupture, le re-
« tardement ou la prolongation arrivent par le fait du ca-
« pitaine ou des propriétaires, ils sont tenus d'indemniser
« proportionnellement les gens de l'équipage, eu égard à la
« nature de leurs conventions ».

La loi belge du 21 août 1879 n'a pas modifié l'article 257 et s'est bornée à modifier le deuxième alinéa de notre article 252 ainsi qu'il suit : « Si les avances ne sont pas en-
« core payées, les matelots loués au mois reçoivent pour in-
« demnité un mois de leurs gages convenus; les matelots
« engagés au voyage une somme correspondante à un mois
« de gages, d'après la durée présumée du voyage, à moins
« que cette durée présumée ne dépasse pas un mois, auquel
« cas ils sont payés en entier. »

L'article 31 § 1 et 2 du code norwégien s'exprime ainsi : « Dans le cas où le voyage est rompu (par le fait des pro-
« priétaires, capitaine ou affréteurs) et où par conséquent
« l'équipage est congédié avant le départ, il revient à cet
« équipage, s'il est engagé au voyage, le tiers de la solde.
« Si le navire est parti, mais revient pour la même cause et
« que le voyage soit ainsi rompu, l'équipage a le droit de
« réclamer la moitié de la solde convenue pour le voyage.
« S'il est engagé au mois, il a le droit de réclamer la solde
« d'un demi-mois en sus du mois courant. »

En droit suédois, si le voyage est rompu par le fait de l'armateur avant le départ, l'équipage reçoit le tiers de la solde convenue quand l'engagement est fait au voyage; mais quand

il est fait au mois, l'équipage a droit aux loyers échus et à un mois de solde en sus à titre d'indemnité. Si le voyage est rompu par le fait de l'armateur après qu'il a été commencé, l'équipage engagé pour le voyage reçoit la somme stipulée pour le voyage entier ; et lorsque l'équipage est engagé au mois, il a droit aux loyers échus et à quatre mois de loyers en sus si le navire a déjà doublé le cap Horn on le cap de Bonne-Espérance ; à trois mois s'il se trouve dans un port étranger hors d'Europe ; à deux mois s'il est dans un port européen situé au-delà de la Manche par rapport à la Suède ; et enfin à un mois seulement s'il est dans un des ports de de la Norwège ou de la Baltique ou dans un port suédois. Quant aux avances, il en est fait retenue, à moins qu'elles ne dépassent ce qui serait dû ; dans ce dernier cas, elles sont abandonnées au matelot.

En Finlande, si le voyage est rompu par le fait de l'armateur ou du capitaine, le matelot perçoit les émoluments qui lui reviennent pour le temps de son service effectif (les gages stipulés au voyage lui sont comptés pour la distance parcourue en proportion de la longueur totale du trajet), garde ce qu'il peut avoir reçu d'avances en sus de ce qui lui est dû et a droit, en outre, à une indemnité pour la rupture de son contrat ; cette indemnité est fixée à un mois de gages s'il a quitté son service dans un port de la Finlande ou de la mer Baltique, à deux s'il l'a quitté dans un autre port européen, à trois ou quatre mois, s'il l'a quitté hors de l'Europe, en deça ou au-delà du cap Horn ou du cap de Bonne-Espérance (1).

La loi allemande du 27 décembre 1872 (art. 59) se borne à prévoir d'une façon générale le cas où l'homme de l'équipage, engagé pour un voyage, est congédié avant la fin de l'engagement « pour d'autres causes que celles qui sont « énumérées dans l'article 57 » (v. ci-dessus n. 641).

L'édit autrichien du 25 juillet 1774 (chapitre VII, art 22 et 23) énonce que si, par le fait ou la faute des propriétaires, capitaine ou chargeurs du navire, le voyage est rompu

(1) Art. 73 du code finlandais.

avant son départ ou si le navire est désarmé, vendu ou aliéné, les officiers et matelots engagés pour le voyage recevront le quart du traitement convenu pour le voyage entier ; s'ils sont engagés au mois, ils recevront également le quart du salaire proportionné à la durée du voyage sans déduction des salaires antérieurs. Si, par le fait ou la faute des capitaine, chargeurs ou propriétaires le voyage est rompu après avoir été commencé, les officiers et matelots engagés pour le voyage recevront leur salaire entier comme si le voyage eût été achevé et ceux engagés au mois le traitement pour tout le temps de leur engagement.

Les articles 351 et 356 du code italien sont calqués sur les articles 252 et 257 du code français (1).

Voici quels sont, en cette matière, les principes du droit maltais d'après le *compendio* publié en 1841 (2) : si le voyage est rompu par la faute des propriétaires, du capitaine ou des affréteurs avant le départ du navire, les marins enrôlés au voyage ou au mois doivent être payés des journées qu'ils ont employées à lester le navire et recevoir en outre une indemnité, s'il y a lieu. Si le voyage est annulé après le départ du navire, les marins salariés au voyage recevront le prix stipulé. Les marins payés au mois reçoivent le salaire stipulé pour le temps pendant lequel ils ont servi : s'ils sont loués au voyage ou au mois, ils ont droit en outre à une indemnité pour retourner jusqu'au lieu du départ, et aux aliments nécessaires (3).

D'après l'ancien droit anglais le matelot congédié sans sa faute avant le commencement du voyage pouvait réclamer

(1) Toutefois il faut ajouter au second alinéa de l'article 252 ce membre de phrase : « ... fatto calcolo della durata presunta del « viaggio per i marinai arrualoti a viaggio » (calcul fait de la durée présumée du voyage pour les marins engagés au voyage). — (2) A. de St-Joseph, Concord., p. 306. — (3) D'après le même *compendio* , un voyage serait réputé commencé lorsqu'un navire a mis à la voile et fait route au moins pendant vingt-quatre heures : si le bâtiment rentre au port dans les vingt-quatre heures pour quelque accident qui lui est survenu, les marins n'ont droit à aucun salaire pendant le temps que le navire reste au port.

le montant intégral de ses salaires (déduction faite des avances) dans le cas où il était donné suite au voyage; s'il n'y était pas donné suite, il gardait les salaires déjà gagnés et pouvait intenter une action fondée sur le *common law* pour le préjudice causé par la rupture du contrat. Le législateur de 1854 a voulu tout simplifier. Désormais le matelot qui, après avoir signé un contrat d'engagement, est congédié sans sa faute avant le commencement du voyage ou avant d'avoir un mois de gages, a droit à une compensation qui ne peut excéder un mois de ses gages (*act* de 1854, art. 167). Maclachlan (1) fait observer assez judicieusement que la nouvelle règle n'est guère applicable aux engagements contractés pour un voyage déterminé et croit qu'il faudrait alors se référer aux anciens principes.

Si le navire est arrêté en cours de voyage à raison d'une fraude ou d'une infraction à la loi commise par l'armateur ou par le capitaine, de façon que le voyage soit rompu, les gens de l'équipage, non complices de l'infraction, peuvent réclamer leurs gages jusqu'au moment de la saisie et le remboursement des dépenses que l'évènement leur impose (2). S'ils sont engagés au voyage ou au mois pour un voyage déterminé, ils sont en outre recevables à demander des dommages-intérêts, étant empêchés par le fait de l'armateur ou du capitaine, son préposé, de gagner tous les gages attachés au voyage (3).

L'article 21 de l'*act* voté en 1872 par le congrès des Etats-Unis est à peu près calqué sur l'article 167 de la grande loi anglaise (4). Toutefois en dehors des cas prévus par cet article, les anciennes règles admises par les tribunaux américains subsistent encore : si la rupture a lieu dans le cours du voyage par le fait ou la faute de l'armateur ou du capitaine, les marins sont payés en entier. En outre le maître est réputé avoir rompu le voyage s'il congédie injustement un

(1) p. 225. — (2) The Malta, Young, 2 Hagg. Ad. 162; 3 Kent, Com. 188. — (3) Traduit mot à mot de Maclachlan, p. 224. — (4) Au lieu d'énoncer que l'indemnité ne dépassera pas un mois, le législateur des Etats-Unis dit qu'elle égalera le montant d'un mois de gage.

de ses matelots ou le met dans l'impossibilité de continuer son service faute de vivres (1).

II. *Rupture ou interruption du voyage par l'interdiction du commerce ou par l'arrêt du prince.*

697. Le voyage peut être ainsi rompu avant le départ.

Le Consulat de la mer (ch. 146) avait prévu ce mode de rupture et s'était exprimé en ces termes (ch. 147) : « Si les « matelots demandent leurs salaires au patron, il n'est pas « tenu de les leur donner, puisqu'il ne gagne pas de fret; « car, s'il est vrai que les matelots souffrent beaucoup de « préjudice, le patron en éprouve encore davantage, puis- « qu'il perd son temps, qu'il use son navire et qu'il a fait « des dépenses. » Le Consulat exceptait toutefois : 1° le cas où les marchands connaissaient cet empêchement avant d'affréter le navire tandis que le patron l'ignorait (parce que, ceux-ci devant alors payer tout le fret, le patron doit donner aux matelots tout le salaire promis); 2° le cas où le patron connaissait cet empêchement avant de contracter avec les marchands tandis que ceux-ci l'ignoraient, le patron étant encore obligé de donner alors aux matelots tout le salaire promis.

Ces exceptions n'ont été reproduites ni par la législation commerciale du dix-septième siècle ni par celle du dix-neuvième. Mais, si le patron engage des matelots pour un voyage qu'il sait être impossible, il devra manifestement les indemniser : l'indemnité n'est plus fixée à forfait, comme dans les pays jadis régis par le Consulat, mais sera réglée par le juge d'après les circonstances.

Cleirac proposait d'attribuer aux matelots, en pareil cas, le « quart du salaire promis pour tout le voyage ». Ainsi l'avait jugé le parlement de Bordeaux (1er et 16 février 1627). Mais cette jurisprudence ne prévalut pas.

Le Consulat n'avait rien dit des journées que les matelots pouvaient perdre à équiper le navire : cette lacune fut comblée en 1681 : « En cas d'interdiction de commerce, lit-on

(1) Wolf *c.* The Brig Oder, 2 Peter's Adm. R., 261; Hoyt *v.* Wildfire, 3 Johns, 518; Bray *c.* The Atalanta, Bee's R., 48; The Fair America, ib. 134; Sigard *v.* Roberts, 3 Esp. N. P. Rep., 71, etc.

« dans l'Ordonnance (l. III, tit. IV, art. 4), avec le lieu de « la destination du vaisseau avant le voyage commencé, il « ne sera dû aucuns loyers aux matelots engagés au voyage « ou au mois, et ils seront seulement payés des journées « par eux employées à équiper le bâtiment; et si c'est pen- « dant le voyage, ils seront payés à proportion du temps « qu'ils auront servi. Si le vaisseau (art. 5) est arrêté par « ordre souverain avant le voyage commencé, il ne sera « aussi dû aux matelots que les journées employées à équi- « per le navire... »

Le code de 1807 n'a modifié que la rédaction de cette disposition législative : « S'il y a interdiction de commerce « avec le lieu de la destination du navire, dit-il, ou si le na- « vire est arrêté par ordre du gouvernement avant le voyage « commencé, il n'est dû aux matelots que les journées em- « ployées à équiper le bâtiment. »

698. L'interdiction du commerce, avait dit Valin (1), arrive ou par une déclaration de guerre ou par représailles ou par une défense de commercer en tel ou tel endroit, soit pour cause de peste ou autrement, sans autre motif même que la volonté du prince. Par exemple si d'une part le port de destination était bloqué, si d'autre part un acte du gouvernement avait prohibé la sortie des marchandises qu'allait prendre le navire, l'article 253 serait manifestement applicable (2). Le blocus eût même suffi (3).

Les mots « arrêt du prince » ne doivent pas être pris dans l'acception restreinte que nous leur avons donnée plus haut (v. notre tome I, n. 13), pour les distinguer de mesures analogues, mais *lato sensu*. Ils comprennent évidemment l'embargo (v. n. 14 et 19) et, à plus forte raison, l'angarie (v. n. 31).

Il faut observer, dit Valin (4), qu'il s'agit précisément dans cet article de l'interdiction de commerce avec le lieu de la destination du vaisseau : si l'interdiction ne s'était produite qu'avec un pays voisin, répète M. Laurin (5), les

(1) I, p. 688. — (2) Conf. Pau, 7 mars 1847 et, sur pourvoi, Req. 1er mai 1848. D. 48. 1. 86. — (3) V. Boulay-Paty, II, p. 203. — (4) I, p. 688. — (5) I, p. 540.

engagements de l'armateur envers les matelots n'en subiraient aucune atteinte, *quelque danger qui pût résulter pour lui de l'exécution de son entreprise ;* et s'il venait à abandonner le voyage, ce serait un cas de rupture volontaire. Toutefois, en 1744, une déclaration de guerre ayant été faite à l'Angleterre, les armateurs des navires destinés à la pêche de la morue sur les côtes d'Islande ou de Terre-Neuve ou dans la baie du Canada craignirent de les voir prendre par les Anglais. Le roi, étant en son conseil, « interprétant en tant que de besoin les articles 4 et 5 du titre « IV, livre III de l'Ordonnance », ordonna que « *attendu* « *le risque évident* », les « maîtres et équipages » fussent « respectivement déchargés des engagements par eux pris ». « Veut en conséquence Sa Majesté, poursuit l'arrêt du 20 « mai 1744, que lesdits négociants et armateurs ne soient « tenus de payer auxdits matelots et équipages que les jour- « nées qu'ils auront employées à équiper lesdits navires ». Il est vrai qu'on n'a pas cru alors pouvoir s'en tirer sans un arrêt du Conseil. Aussi Emérigon (I, p. 546) déclare-t-il que cet arrêt, « dicté par esprit d'équité et par des raisons « d'Etat ne doit pas tirer à conséquence. » Mais nous pensons, contrairement à l'opinion de presque tous les auteurs, que cette règle, autrefois justifiée par la rédaction de l'article 7 du titre des chartes parties, serait aujourd'hui trop absolue et que, même si l'interdiction n'existe qu'avec un pays voisin, il peut y avoir, le cas échéant, force majeure déliant les parties de leurs engagements. Nos lecteurs voudront bien se reporter à notre commentaire de l'article 276 où nous traitons plus amplement, à propos des engagements entre affréteurs et fréteurs, la même question.

699. ... « Mais si c'est pendant le cours du voyage, « ajoutait l'Ordonnance (l. III, tit. IV, art. 5), le loyer des « matelots engagés au mois courra pour moitié pendant le « temps de l'arrêt, et celui des matelots engagés au voyage « sera payé aux termes de leur engagement. » L'article 254 du code de commerce est ainsi conçu : « Si l'interdiction de « commerce ou l'arrêt du navire arrive pendant le cours du « voyage, dans le cas d'interdiction, les matelots sont payés

« à proportion du temps qu'ils auront servi; dans le cas de « l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court pour « moitié pendant le temps de l'arrêt; le loyer des matelots « engagés au voyage est payé aux termes de leur engage- « ment. »

Il faut distinguer encore plus soigneusement, dans l'application de cet article, l'arrêt de prince, c'est-à-dire la détention provisoire, et l'interdiction de commerce, puisque la règle diffère selon qu'on se trouve dans l'une ou dans l'autre hypothèse.

S'il y a interdiction de commerce, les matelots engagés au mois ou au voyage sont rétribués à proportion du temps pendant lequel ils ont servi. S'il n'y a que détention provisoire, le loyer des matelots engagés au voyage n'est pas augmenté, tandis que les matelots engagés au mois ont droit à la moitié de leurs loyers pendant toute la durée de l'arrêt.

Pourquoi, disait Valin (1), le matelot engagé au voyage est-il de pire condition que l'autre? C'est ce que l'on ne comprend pas. Ainsi il y a lieu de dire qu'en cette partie notre article est en défaut.

Non, répondirent en 1807 les rédacteurs du code et répondait encore en 1876 M. Laurin : le matelot engagé au voyage s'engage à forfait : moyennant une somme fixe, il promet de faire une certaine traversée, si longue ou si courte qu'en soit la durée. Les accidents de la navigation lui sont étrangers : si le voyage est abrégé, sa créance n'est pas diminuée; pourquoi serait-elle accrue si ce voyage est prolongé par la détention provisoire ?

D'accord; mais si l'on envisage ainsi l'engagement au voyage en cas d'arrêt, pourquoi l'envisager autrement en cas d'interdiction ? C'est un engagement à forfait ? Soit : que les matelots engagés au voyage soient de même, en cas d'interdiction, payés intégralement, puisque tous les accidents du voyage leur sont étrangers. Filleau, après Valin, regrette qu'on n'ait pas assimilé l'engagement au voyage

(1) I, p. 690.

à l'engagement au mois dans les deux hypothèses, et conseille avec raison aux marins (1) de ne pas contracter des engagements au voyage toutes les fois qu'une circonstance quelconque pourra faire craindre l'interdiction ou l'arrêt.

Il faut assurément assimiler à l'interdiction de commerce les divers cas de force majeure qui rompent définitivement le voyage. Si le voyage est rompu à cause des guerres, des pirates, ou arrêt et défense du Prince *ou autre tel sujet*, avait dit Cleirac. Par exemple quoique le code français n'ait pas, comme l'a fait plus tard le code espagnol, parlé des avaries, il est certain que, si le navire est devenu innavigable à la suite de certains accidents, les matelots ne peuvent plus invoquer les dispositions de l'article 252, mais doivent subir celles de l'article 254 (2).

Sous le règne de Louis XV et pendant la guerre que la France entreprit contre Marie-Thérèse alliée aux Anglais, il fut enjoint aux navires qu'on expédiait aux colonies de ne partir qu'en flotte et sous escorte; le jour du départ de la flotte étant incertain, ceux-ci se rendaient de toutes parts dans les rades où devait se former le convoi, longtemps avant son départ. Deux ordonnances (21 avril et 18 mai 1746) assimilèrent ce séjour forcé dans les rades à un arrêt du prince et décidèrent que les matelots « recevraient seulement moi-« tié de la solde pour tout le temps que les navires auraient « resté dans lesdites rades ou autres lieux de l'assemblée « des convois ». Règlement extrêmement équitable, dit Valin (3). En effet nous verrions là, même aujourd'hui, un cas de force majeure assimilable à l'arrêt de prince.

Filleau (4) fait remarquer que, si la violation d'un blocus entraîne la détention provisoire du navire, les salaires des matelots ne devraient pas être réduits pendant la durée de l'arrêt à moins qu'ils n'eussent coopéré directement à la violation du blocus. En effet la rupture momentanée du voyage dérive alors d'une faute internationale imputable au capitaine, non de la force majeure.

(1) p. 187. — (2) Marseille, 14 février 1354 et 9 mai 1864 (Rec. de M. t. XXXII, 1. 67 et 1864. 1. 137). Conf. Laurin, I, p. 646. — (3) I, p. 691. — (4) n. 49.

700. L'article 27 de l'ordonnance du 29 octobre 1833 est ainsi conçu : « Lorsque, par les ordres d'un gouver-« nement étranger, des navires français auront été retenus « et séquestrés, les consuls emploieront les moyens conve-« nables pour obtenir leur relaxation et des indemnités s'il « y a lieu ; ils feront, en attendant l'issue de leurs dé-« marches, tout ce que pourront nécessiter la conservation « des équipages ou la sûreté des hommes qui descendent à « terre. »

Ni l'ordonnance ni le code n'avaient prévu le cas où la détention donnerait lieu à une indemnité. Si des indemnités sont accordées, nous croyons avec Filleau (1) qu'on n'en doit pas subordonner la répartition aux distinctions établies, en-dehors de cette prévision, par l'article 254. Les matelots sont-ils engagés au mois? Elles doivent être évidemment affectées à l'acquittement des loyers entiers; car il eût été rigoureusement juridique, après tout, que le matelot fût intégralement payé, même pendant la détention ; mais comme cette obligation eût été très-dure pour l'armateur qui ne touche aucun fret durant l'arrêt de prince (2), on a réduit les salaires de moitié. Ce n'est toutefois qu'un expédient et, dès que l'armateur est désintéressé, il est logique de payer aux matelots, si faire se peut, « leurs gages en plein » (3), suivant la lettre et l'esprit du contrat. Le dédommagement des matelots engagés au voyage serait évalué au moyen de la division des salaires convenus par le nombre de jours que l'expédition était présumée devoir durer. C'est ce que le législateur brésilien, on le verra tout-à-l'heure, a très-bien compris. Il est très-contestable, en effet, que les marins aient songé à l'éventualité d'une détention provisoire et que les salaires aient été réglés en conséquence : dès lors, ce point spécial échappant au code, il faut tenir compte d'événements qui bouleversent si complètement les prévisions normales de ces pauvres gens.

Au premier paragraphe de l'article 259 (nouveau), qui reproduisait l'article 254 du code actuel, les auteurs du projet

(1) n. 49. — (2) Cf. Valin, I, p. 690. — (3) Ib.

de révision imprimé en août 1867 avaient ajouté, pour dissiper toute difficulté, le paragraphe suivant : « Néanmoins si « des indemnités sont accordées à l'armement par suite de « l'interdiction ou de l'arrêt, il n'est fait aucune réduction « aux matelots engagés au mois, et ceux engagés au voyage « reçoivent une augmentation proportionnelle au temps de « l'arrêt, sans, toutefois, que l'indemnité accordée aux ma- « telots puisse excéder la moitié de l'indemnité accordée à « l'armateur. »

701. Nous n'avons parlé que des matelots engagés à salaires fixes. Quant aux matelots engagés à profits éventuels, ils ont, avait dit Cleirac (1), « entrepris de courir « mesme risque, participer aux gains et à la perte du « temps ». « Et quant aux matelots et autres gens de l'é- « quipage allant au profit et au fret, statua l'ordonnance de « 1681 (l. III, tit. IV, art. 7), ils ne pourront prétendre jour- « nées ni de dédommagement en cas que le voyage soit « rompu, retardé ou prolongé par force majeure soit avant « ou depuis le départ du vaisseau ». Ils doivent, en effet, « suivre la bonne et la mauvaise fortune » (2).

L'article 257 § 1 du code de commerce s'exprima dans les mêmes termes : « Si les matelots sont engagés au profit ou « au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement ni jour- « nées pour la rupture, le retardement ou la prolongation « de voyage occasionnés par force majeure. »

Dans l'hypothèse prévue par l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 27), les matelots engagés à profits éventuels participeraient incontestablement aux indemnités accordées au bâtiment.

702. Le code espagnol, tout en s'inspirant du nôtre, le développe et le modifie en quelques points : « Lorsque « le voyage sera rompu pour une juste cause, dit-il (art. 711), « l'équipage ne pourra exiger que le prix des journées em- « ployées, pourvu que le navire soit encore dans le port. » « Sont, d'après l'article 712, justes causes de rupture du « voyage : 1° la déclaration de guerre ou l'interruption de

(1) Sur l'art. 19 des rôles d'Oléron. — (2) Valin, I, p. 700.

« commerce avec la puissance sur le territoire de laquelle « le navire devait se rendre ; 2° l'état de blocus du port de « la destination ou l'apparition de la peste dans ce port ; « 3° la prohibition de recevoir dans le même port les mar- « chandises chargées sur le navire ; 4° la détention du na- « vire ou son embargo par ordre du gouvernement ou par « autre cause indépendante de la volonté de l'armateur ; « 5° toute avarie dans le navire qui le rendrait inhabile à « naviguer ». « Si l'une des trois premières causes prévues « par l'article précédent survient après le commencement « du voyage (art. 713), les gens de l'équipage seront payés « dans le port où le capitaine croira plus convenable de re- « lâcher, selon le temps qu'ils auront servi, et leurs enga- « gements seront annulés ; mais si le navire continue de « naviguer, le capitaine et l'équipage doivent exiger mu- « tuellement l'accomplissement de leurs engagements. Dans « le cas prévu par le n° 4 de l'article précédent, les gens de « l'équipage recevront la moitié de leurs loyers s'ils sont « engagés au mois ; mais si la détention ou l'embargo dé- « passe trois mois, leur engagement sera annulé sans au- « cune indemnité. Ceux qui seraient engagés au voyage « doivent accomplir leur contrat dans les termes convenus « jusqu'à la fin de ce voyage. Dans le cas du n° 5 l'équipage « ne pourra réclamer de l'armateur que les salaires dus ; en « cas de dol du capitaine ou du pilote, le coupable indem- « nisera l'équipage de tout préjudice ». « L'équipage qui na- « vigue au profit ou au fret (art. 615) n'a droit à d'autre in- « demnité pour cause de rupture, de retard ou de prolon- « gation de voyage qu'à celle qui peut être due par les au- « teurs de l'événement et sur leur part dans le navire. »

L'article 413 du code hollandais est calqué sur notre article 253. « Si l'interdiction du commerce ou l'arrêt du na- « vire a lieu pendant le cours du voyage, ajoute l'article 414, « ils reçoivent les gages convenus jusqu'au moment de leur « congé, et ils sont indemnisés pour leur retour comme « il est dit en l'article 412 ». Les droits des matelots engagés au profit ou au fret sont réglés comme en France (art. 416).

De même en droit portugais (code port., art. 1458, 1459 et 1461).

Au Brésil (code brés., art. 548 et s.), en cas de rupture par force majeure avant le départ, les matelots n'ont droit qu'aux loyers échus. Si la rupture a lieu dans un port de relâche, les matelots engagés au mois ne peuvent exiger que les loyers échus au jour de la rupture ; engagés au voyage, ils n'ont droit à la somme convenue que si le voyage s'accomplit. En cas d'embargo ou d'arrêt, les matelots engagés au mois ne peuvent prétendre qu'à la moitié de leur solde tant que dure l'empêchement, pourvu que sa durée n'excède pas quatre-vingt dix jours : passé ce temps, l'engagement est résilié. Ceux qui sont engagés au voyage doivent servir jusqu'à la fin du voyage dans les termes de la convention. Toutefois, si le propriétaire du navire vient à être indemnisé de l'embargo ou de la saisie, il doit la solde entière aux matelots engagés au mois et une solde proportionnelle à ceux qui sont engagés au voyage. Les matelots engagés à profits éventuels sont traités conformément à l'article 257 § 1 du code français.

De même à Buenos-Ayres (code arg., art. 1164-1166).

Au Chili, si la rupture du voyage est causée par un fait de force majeure antérieur au départ, les marins ne peuvent réclamer aucun dédommagement et n'ont droit qu'aux loyers échus au jour de la rupture. Quand la rupture a lieu par suite de guerre, de blocus ou d'interdiction de commerce, après le commencement du voyage, les marins sont licenciés au premier port de relâche et reçoivent les loyers échus ; pour les marins engagés au voyage, les loyers sont calculés approximativement dans la proportion de la somme stipulée pour tout le voyage (à dire d'experts) : mais si l'empêchement de continuer le voyage était levé, le capitaine et les gens de l'équipage resteraient tenus de leurs engagements réciproques. En cas d'embargo ou d'arrêt, les marins engagés au mois ne peuvent exiger, pendant sa durée, que la moitié de leurs salaires ; mais si l'empêchement se prolonge plus de 90 jours, l'engagement est résilié sans indemnité ; la résiliation a lieu, dans ce cas, même pour les marins engagés

au voyage. Si le navire a reçu des avaries qui le rendent innavigable, il est procédé conformément à l'article 713 du code espagnol. Enfin l'article 968 § 1 du code chilien est calqué sur l'article 257 § 1 du code français.

Le code turc et le code égyptien (art. 68, 69, 72 § 1) s'expriment à peu près comme le nôtre. L'article 68, qui correspond à notre article 253, contient cette addition : ... « ou « si l'exportation des marchandises pour lesquelles le na- « vire est frété était interdite ». Dans l'article 69, on lit, après les mots « à proportion du temps qu'ils auront servi », cette phrase qui manque à notre article 254 : « outre leurs « frais de retour ».

La loi belge du 21 août 1879 n'a pas, en ce point, modifié l'ancien texte du code.

D'après l'article 31 du code norwégien, « si le voyage est « supprimé parce que 1° le navire est séquestré ou le trajet, « à la suite d'une guerre, d'un blocus ou de semblables évè- « nements ne peut s'accomplir sans un risque manifeste; « 2° un malheur arrive au navire, avarie, incendie ou autre « événement qui le rende impropre à la navigation, les ma- « telots devront être payés eu égard à la durée du service, « d'après le temps réellement écoulé s'ils sont engagés à « temps, d'après une proportion raisonnablement fixée s'ils « sont engagés au voyage ». Aux termes de l'article 30, quand le navire est provisoirement détenu par blocus ou par séquestre, ils doivent recevoir la « solde mensuelle et « usuelle » échue pendant la détention, telle qu'elle a été fixée par le contrat primitif, ou d'après l'usage général du lieu où le navire est « domicilié » s'ils sont engagés au voyage (1).

D'après le code suédois, si le voyage est rompu par suite de guerre, d'embargo, de blocus ou pour tout autre fait de force majeure provenant du gouvernement suédois ou d'un gouvernement étranger, par les glaces, par des avaries qui mettent le navire dans l'impossibilité de conti-

(1) Mais, dans les cas de détention provisoire, le capitaine a le droit de rapatrier l'équipage, et la solde court alors jusqu'à l'arrivée au port où le navire est « domicilié ».

nuér sa route, l'équipage licencié, après l'inspection d'usage, n'a droit qu'aux loyers échus. Si l'engagement est fait au voyage, la somme à payer, en cas de contestation, est fixée par le consul ou, si le navire est dans un port suédois, par le tribunal d'après les cours les plus élevés du lieu où l'engagement a été passé pour le même voyage pendant le même temps. Il est alors tenu compte des avances faites à l'équipage, mais sans répétition dans le cas où les avances dépassent ce qui est dû. Comme on le voit, les rédacteurs du code suédois se sont départis, pour caractériser l'engagement au voyage, des idées qui prévalurent chez nous en 1807.

De même, quelques années plus tard, en Finlande. L'article 72 du code finlandais est ainsi conçu : « Le marin, à la « cessation de son service, ne percevra que le salaire qui « lui revient pour le temps qu'il a servi, s'il a été congédié « pour des fautes, conformément aux articles 62 et 63, s'il a « lui-même demandé son congé dans les circonstances énon- « cées aux articles 69 et 70, sans avoir été conduit à le faire « par la faute du capitaine ou par suite de la vente du na- « vire à un étranger ou bien encore si le voyage a été rompu, « remis ou retardé pour cause de guerre, d'embargo, de « blocus, d'interdiction d'une autorité, de naufrage, d'obs- « tacle apporté à la navigation par les glaces ou par tout « autre accident. Si, lors de la rupture, il a déjà reçu, à « titre d'avances, plus qu'il ne lui est dû, il ne sera pas tenu « de restituer le surplus. S'il a été engagé au voyage, la « partie de son loyer qui lui est due sera calculée d'après les » règles établies en l'article 55 » (c'est-à-dire pour la distance parcourue, en proportion de la longueur totale du voyage).

Nous avons déjà cité l'article 57 § 5 de la loi allemande du 27 décembre 1872 (v. ci-dessus n. 641).

D'après l'édit autrichien de 1774 (ch. VII, art. 24, 29 et 30), si le voyage est rompu ou si le navire est désarmé, vendu ou aliéné pour interdiction de commerce dans le port de sa destination ou par suite de tout empêchement extraordinaire non imputable aux propriétaires, aux capitaines ou

aux chargeurs, les gens de l'équipage n'ont droit qu'aux salaires échus au jour de la rupture et durant le temps du service effectif. Les marins engagés à profits éventuels ne peuvent réclamer aucune indemnité.

Les articles 352, 353, 356 § 1 du code italien sont calqués sur les articles 253, 254, 257 § 1 du code français. L. Borsari fait observer que l'arrêt du prince, quoique n'entraînant pas de plein droit la rupture du voyage, peut en devenir l'occasion. N'en prévoyant pas la durée, les propriétaires ou affréteurs pourraient, le cas échéant, décharger dans le lieu de la détention; mais la rupture serait alors *volontaire* et l'indemnité due à l'équipage devrait être réglée conformément à l'article 351 (qui correspond à notre article 252). Cette observation, que le magistrat italien emprunte d'ailleurs à un jurisconsulte provençal (1), serait exacte en droit français.

D'après le *compendio* publié en 1841, les principes du droit maltais seraient, en ce point, conformes à ceux de notre code.

Les tribunaux anglais décident que, si un navire est détenu provisoirement par une force supérieure (par exemple à la suite d'un embargo), les gages sont dus en entier et courent sans réduction même pendant la détention (2), à moins que le matelot ne se soit engagé à forfait pour un voyage, parce qu'il est alors réputé s'être soumis d'avance à toutes les éventualités : *modus et conventio*, dit à ce propos Maclachlan (3), *vincunt legem*.

De même aux Etats-Unis (4).

703. III. *Prolongation et raccourcissement du voyage.*

Les rôles d'Oléron s'expriment en ces termes (5) : « Lorsque le patron d'un navire loue ses matelots, les uns « à *marréage* (6), les autres à *deniers* (7), s'il arrive que,

(1) M. Bédarride, II, n. 573. — (2) Beale *v.* Thompson (in error), 4 East, 546; Johnson *v.* Broderick, 4 East, 566; Thompson *v.* Rowcroft, 4 East, 34; Hadley *v.* Clarke, 8, T. R. 259; Delamainer *v.* Winteringham, 4 Camp. 186; Marshall *v.* Montgomery, 2 Dallas, 170, etc. — (3) p. 218. — (4) V. Dixon, n. 297. — (5) Art. 19 de l'éd. Cleirac, 20 de l'éd. Pardessus. — (6) C'est-à-dire à portion dans le fret. — (7) C'est-à-dire à un prix déterminé.

« ne pouvant trouver à charger pour le retour, on juge à « propos d'aller plus loin, ceux qui vont à marréage doivent « continuer le voyage : mais les loyers de ceux qui vont à « deniers doivent être augmentés proportionnellement, parce « qu'on ne les avait loués que pour aller *à certain lieu*. Ce- « pendant, si le voyage est raccourci, ils doivent recevoir « tout ce qui leur a été promis. »

C'est de l'article 19 des Rôles combiné avec l'article 35 de la compilation connue sous le nom de Droit maritime de Wisby (1) que dérive l'article 6, tit. IV, l. III de l'ordonnance de 1681, ainsi conçu : « En cas que le voyage soit « prolongé, les loyers des matelots loués au voyage seront « augmentés à proportion ; et si la décharge se fait volon- « tairement en un lieu plus proche que celui désigné par « l'affrètement, il ne leur en sera fait aucune diminution; « mais s'ils sont loués au mois, ils seront en l'un et l'autre « cas payés pour le temps qu'ils auront servi. »

Telle est l'origine historique des articles 255 et 256 co., ainsi conçus. Art. 255. « Si le voyage est prolongé, le prix « des loyers des matelots engagés au voyage est augmenté « en proportion de la prolongation ». Art. 256. « Si la dé- « charge du navire se fait volontairement dans un lieu plus « rapproché que celui qui est désigné par l'affréteur, il ne « leur est fait aucune diminution ».

704. Il s'agit d'abord de savoir si, aux termes de l'article 255, l'armateur peut, en prolongeant le voyage, contraindre le matelot, engagé pour un voyage déterminé, à naviguer au-delà du terme de son engagement. Telle serait, en effet, d'après MM. Bédarride (2) et Laurin (3), la portée de cette disposition législative. Nous ne saurions partager leur avis. Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Pourquoi méconnaître cette règle ? L'article 255 y déroge-t-il clairement et formellement? Non sans doute. Il règle purement et simplement, supposant le voyage prolongé, les conséquences de cette prolongation. Les exigences réelles de la navigation, dit M. Bé-

(1) V. Pardessus, Collect. I, p. 485. — (2) II, n. 574. — (3) I, p. 473.

darride, commandaient qu'on s'écartât du droit commun. Mais l'article 255 reproduit l'article 6, tit. IV, l. III de l'Ordonnance; or cette même ordonnance de 1681 (art. 4, tit. VII, l. II) disait encore : « si toutefois après l'arrivée et décharge « du vaisseau au port de sa destination, le maître ou pa- « tron, au lieu de faire son retour, le frète ou charge pour « aller ailleurs, *le matelot pourra quitter si bon lui semble*, « s'il n'est autrement porté par son engagement ». Valin commentait ainsi ce dernier article : « Dans tous ces cas « néanmoins, le maître ne peut allonger la navigation malgré « les matelots; c'est-à-dire qu'arrivé à St Domingue, il ne « lui est pas libre de les obliger d'aller ensuite au Mississipi « ou arrivé de Calais à la Rochelle, il ne peut pas les con- « traindre d'aller ensuite à Bordeaux. Comme ils ne sont « engagés que pour aller à St Domingue et retourner ou « pour venir en cette ville pour s'en retourner à Calais, « c'est au maître à se conformer à la convention... »

Il n'est pas inutile de faire observer que Valin tenait ce langage en 1760, c'est-à-dire après la promulgation de l'ordonnance du 1er août 1743, qui établit les commissaires des classes, en France et aux colonies, les consuls en pays étranger juges des motifs qui seraient allégués pour le débarquement des gens de mer naviguant sur les bâtiments de commerce. C'est qu'en effet l'ordonnance du 1er août 1743, copiée par l'arrêté du 5 germinal an XII, sanctionnée par le décret-loi du 19 mars 1852 qui punit (art. 5) le débarquement, sans l'intervention de l'autorité maritime ou consulaire, de tout individu porté à un titre quelconque sur un rôle d'équipage a sans doute modifié, comme le remarque très-bien Filleau (1), l'article 4, tit. VII, l. II de l'Ordonnance en ce qui touche le droit accordé aux matelots de débarquer de leur propre mouvement lorsque le voyage est prolongé du fait du capitaine ; mais « le fond de cet article n'en continue « pas moins de subsister (2) »; c'est-à-dire, que, si le matelot a le droit de demander son débarquement à l'autorité compétente, ce débarquement ne peut lui être refusé.

(1) p. 163. — (2) Expressions de Filleau.

L'arrêté du 5 germinal an XII (art. 2) suppose que les gens de mer sont ainsi débarqués par ordre des commissaires ou des consuls « pour faire cesser les troubles que « leur présence aurait occasionnés ou pourrait faire naître « dans le navire ou pour d'autres causes particulières qui « auraient fait juger ce débarquement absolument néces- « saire ». Or quand un matelot vient dire : on viole la loi du contrat et je demande à quitter le navire, c'est là une de ces circonstances qui doivent faire juger le débarquement « absolument nécessaire ». Sans doute, ainsi que Filleau le conseille, les autorités maritimes ou consulaires doivent employer tous les moyens dont elles disposent pour obtenir le consentement des matelots (1). Mais c'est là une question de procédé administratif qui ne modifie pas le droit. Les moyens de conciliation épuisés, le matelot devra être débarqué. Il a le droit alors non-seulement d'être rapatrié aux frais de l'armateur, mais encore, comme la prolongation ou le changement de voyage devient à son égard un véritable congé sans cause valable, d'invoquer les dispositions de l'article 270 (2).

En résumé l'intérêt du commerce peut permettre de prolonger le voyage sans demander l'assentiment de l'équipage, mais non de le garder à bord lorsqu'il proteste contre l'extension donnée à ses engagements. Il n'en serait autrement que si le voyage était prolongé ou changé dans un lieu où ne se rencontrerait pas une autorité française. Le matelot, ne pouvant jamais débarquer de son propre mouvement, devrait alors se borner à protester jusqu'à ce qu'il pût faire valoir ses droits au debarquement et, le cas échéant, à des dommages-intérêts (3).

705. Nous allons examiner successivement les divers cas de raccourcissement ou de prolongation en supposant d'abord, conformément au texte de nos articles, que les marins sont engagés au voyage.

(1) Une légère augmentation de salaire, dit-il, doit suffire pour produire ce résultat. — (2) Il importe donc au plus haut degré, fait encore observer Filleau, de rédiger les clauses de l'engagement de manière à ce que l'armateur puisse modifier à son gré la destination du bâtiment. — (3) *Sic* Filleau, p. 168.

Première hypothèse. Raccourcissement volontaire. Par exemple le navire est trop vieux ou n'a pas été muni des objets indispensables à sa navigation ou bien encore le capitaine n'a pu se procurer des fonds pour payer des réparations urgentes que la force majeure n'avait pas occasionnées.

Le texte est formel, et la décision du législateur facile à comprendre. C'est, comme dit Valin (1), l'affaire du propriétaire du navire d'avoir raccourci le voyage par son fait propre et il n'en doit pas moins payer le loyer convenu à forfait, « attendu que dans la réalité le voyage est fini pour « le matelot ».

Si le raccourcissement est imputable à l'armateur, le capitaine doit être traité comme le matelot. S'il est imputable au capitaine, le matelot touchera sans doute encore tout son loyer; mais le capitaine, outre qu'il devra indemniser le propriétaire de la diminution qu'on ne peut pas imposer aux gens de l'équipage, subira une diminution proportionnelle (2).

Quand le législateur a dit : « si la décharge se fait *volon-* « *tairement*... », il a entendu parler du raccourcissement opéré par la seule volonté de l'armateur ou du maître, non du raccourcissement accepté par tout l'équipage. Dans cette dernière hypothèse, il y a pour ainsi dire un nouvel engagement, tout au moins un acte additionnel à l'engagement primitif : cet acte, en constatant l'adhésion de tout l'équipage, peut assurément déterminer à nouveau les droits et les obligations de chacun (3). Si rien n'est constaté, l'article 256 redevient évidemment applicable.

Deuxième hypothèse. Raccourcissement par force majeure.

Il faut prendre garde à ce mot *volontairement*, dit Valin, et l'illustre jurisconsulte en conclut que, « si c'est par con-

(1) I, p. 699. — (2) Conf. Valin, ib. — (3) « Toutefois les commis- « saires de l'inscription maritime et les consuls doivent veiller à ce « que cet acte ne porte aucun préjudice aux matelots et leur attri- « bue tout ce que l'équité ne permettrait pas de leur refuser. » (Filleau, p. 196.)

« trainte comme par tempête, par les vents contraires, etc. » qu'il y a nécessité d'abréger le voyage, il y a lieu de diminuer à proportion le salaire du matelot.

Filleau n'est pas de cet avis ; mais, selon nous, il corrige plutôt qu'il n'interprète la loi. Tous les autres auteurs conviennent qu'il faut appliquer par analogie la règle posée par le législateur dans le cas où, pendant le voyage, il survient une interdiction de commerce. L'honorable commissaire général, en raisonnant *a contrario*, s'écarte de la tradition. Les rédacteurs du code ont assurément entendu consacrer l'opinion de Valin.

Troisième hypothèse. Prolongation volontaire. Si l'armateur est libre de faire la condition du matelot meilleure en abrégeant le voyage, il ne lui est pas loisible de la rendre plus onéreuse en le prolongeant. Il lui doit donc une augmentation de loyer proportionnelle à la prolongation.

Le mot « volontaire » doit être d'ailleurs entendu dans le même sens que lorsqu'il s'est agi du raccourcissement.

S'il s'agit d'une prolongation librement débattue par tout l'équipage, on a pu déterminer à l'amiable les conditions de l'engagement additionnel. En tout cas l'équipage ne pourrait réclamer que le supplément de loyers, non des dommages-intérêts.

Si la prolongation est imposée à l'équipage, celui-ci pourrait, le cas échéant, obtenir, outre le supplément de loyers, des dommages-intérêts. M. Laurin (1) croit, il est vrai, que l'article 255 arbitre une réparation pour tous les cas. Mais rien ne permet de croire que le législateur, par cela qu'il accorde un supplément de loyers, ait borné à ce supplément la réparation de tous les préjudices (2). Si le capitaine entraîne ses matelots dans des parages infestés par la fièvre jaune, un surcroît de salaires ne les dédommagera pas des maladies qui les auront peut-être atteints dans les sources mêmes de la vie et auxquelles ils n'avaient pas voulu s'exposer.

Quatrième hypothèse. Prolongation par force majeure. Il

(1) 1, p. 555. — (2) *Sic* Filleau, p. 196 ; Caumont, v° Gens de mer, n. 34 § 2.

faut résoudre une question délicate et débattue : le matelot peut-il encore, dans ce cas, invoquer les dispositions de l'article 255 ? Non, d'après plusieurs auteurs (1). Il importe peu, en somme, fait-on observer, que la tempête ou toute autre force majeure pousse le navire vers un port plus éloigné que celui de sa destination ou bien le retienne en mer et le force à relâcher dans un port intermédiaire : dans les deux cas le résultat est le même et le voyage se trouve, de fait, *prolongé* ; cependant, de l'aveu général, le matelot ne pourrait, dans ce second cas, réclamer un supplément de loyers.

Tel n'est pas notre avis. Le législateur a employé le mot « volontairement » dans l'article 256 et ne s'en est pas servi dans l'article 255. Est-ce par hasard ? Non. Il avait sous les yeux l'article 6, tit. IV, l. III de l'ordonnance, et le commentaire de Valin, qui s'exprimait en ces termes : « Il est « juste d'augmenter le salaire du matelot en cas de prolon- « gation, quelle qu'en soit la cause, volontaire ou forcée. » Tout porte à croire que les rédacteurs du code, en reproduisant l'antithèse de l'ordonnance, l'ont fait sciemment, consacrant l'opinion de Valin. D'ailleurs, quoi de plus équitable ? Les loyers du matelot engagé au voyage seraient diminués en cas de raccourcissement par force majeure et ne seraient pas augmentés en cas de prolongation ! Ce serait une véritable anomalie (2).

706. Si les matelots sont loués au mois, avait dit l'ordonnance, ils seront, en l'un et l'autre cas, payés pour le temps qu'ils auront servi. Le code n'a pas, cette fois, parlé des matelots loués au mois.

Cela ne veut pas dire qu'ils supporteront sans augmentation de loyers la prolongation du voyage. Les matelots, ayant traité au mois, ont nécessairement droit à leurs salaires en proportion des mois que durera l'expédition.

En cas de raccourcissement volontaire, n'ont-ils droit qu'à leurs loyers ? J'incline à penser, d'accord avec MM. Par-

(1) Bédarride II, n. 578; Filleau, p. 194; Ruben de Couder, v° Gens d'équipage, n. 306. — (2) *Sic* Alauzet, III, n. 1189; Demangeat, IV, p. 273; Laurin, I, p. 554.

dessus (1), Boulay-Paty (2), Alauzet (3), Filleau (4), Laurin (5) qu'ils doivent recevoir en outre, pour indemnité, conformément à l'article 252 § 4, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage. La loi française, répond M. Demangeat (6), n'a pas du tout confondu la rupture et l'abréviation volontaire du voyage. Je reconnais que, sans les caractériser comme l'a fait la loi autrichienne (v. ci-dessous n. 708), elle ne les a pas, à proprement parler, confondues, puisqu'elle a prévu séparément les deux hypothèses. Mais, au fond, est-ce que le raccourcissement n'équivaut pas à la rupture du voyage commencé? est-ce qu'il n'aboutit pas au même résultat? Sous l'empire de l'ordonnance, les matelots étaient traités de même dans les deux hypothèses (art. 3 et 6, tit. IV, l. III) : le code ayant innové au cas de rupture par le fait des propriétaires, capitaine ou affréteurs, c'est-à-dire accordé l'indemnité d'un demi-loyer pour le reste de la durée présumée du voyage, n'a-t-il pas entendu régler de la même façon le raccourcissement volontaire? On doit le croire, et l'on s'explique très-bien alors le silence de l'article 256; le législateur de 1807 a entendu retrancher de la rédaction nouvelle une disposition qui laissait seulement aux matelots loués au mois le salaire proportionnel au temps du service.

Ils n'auraient droit, bien entendu, qu'à ce salaire proportionnel au cas de raccourcissement par force majeure.

707. On sait déjà que, si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est rien dû au cas de prolongation par force majeure (art. 257 § 1).

Si la prolongation ou le raccourcissement arrive par le fait des chargeurs, des propriétaires ou du capitaine, ils participent aux indemnités conformément aux trois derniers paragraphes de l'article 257, que nous avons analysés et commentés ci-dessus (v. n. 692).

708. L'article 714 du code espagnol est copié sur nos articles 255 et 256. Le code hollandais (art. 415) n'a pas mo-

(1) III, n. 675–676. — (2) II, p. 216. — (3) III, 1187. — (4) p. 191 s. — (5) I, p. 556. — (6) IV, p. 275.

difié non plus les règles du nôtre. Au contraire les rédacteurs du code portugais ont eu soin de compléter l'article 1460 par ce paragraphe : « Si le voyage est abrégé ou pro- « longé par force majeure, la solde reste la même. » Au Brésil (art. 552 et 553 code brés.) lorsque, avant le départ, la destination du navire est changée par le propriétaire, il y a lieu à un nouvel engagement de l'équipage; ceux qui refusent de le contracter ont néanmoins droit soit d'exiger les loyers échus, soit de retenir les avances reçues. Si, à l'arrivée du navire au port de destination et après le déchargement, le capitaine, au lieu d'effectuer son retour, frète le bâtiment ou le charge pour une destination nouvelle, l'équipage est libre d'accepter un nouvel engagement ou d'accepter son congé à moins qu'il n'y ait convention contraire. Toutefois si le capitaine, se trouvant en pays étranger, se procure un frètement favorable pour un autre port libre dans lequel il puisse charger ou décharger, l'équipage ne peut quitter le navire, encore que l'engagement soit prolongé au-delà du terme convenu; mais les matelots engagés au voyage ont droit à une augmentation de solde proportionnée à la durée de la prolongation. Si le voyage est abrégé pour quelque motif que ce soit, les matelots engagés au voyage reçoivent leur solde entière. Le code argentin, en reproduisant ces dispositions, ajoute (art. 1166) que, dans le cas d'abréviation, les marins engagés au mois ont droit seulement aux loyers échus. Au Chili (code chil., art. 967), si la destination du navire est changée avant le départ et que les matelots n'acceptent pas cette modification de leur engagement, il reçoivent les loyers échus à compter du jour de l'engagement et, en outre, un mois de gages à titre d'indemnité. Maintenant leur engagement, ils ont droit à une rétribution plus forte, dont le montant est fixé par experts s'il y a désaccord. Cette disposition s'applique au cas où le changement de destination est le fait des chargeurs, sauf le recours de l'armateur contre ceux-ci. La prolongation du voyage par le fait de l'armateur ou des chargeurs donne lieu à une augmentation proportionnelle de gages : lorsque le voyage est abrégé, les gages ne sont pas diminués.

Les articles 70 et 71 du code turc et du code égyptien ne sont pas entièrement calqués sur nos articles 255 et 256 : aux mots « si le voyage est prolongé » on a substitué « si « le voyage est prolongé volontairement », ce qui modifie, selon nous du moins, le système du code français.

La loi belge du 21 août 1879 n'a pas changé l'ancien texte.

Le code norwégien (art 31 *in fine)* décide que si le voyage est, non pas supprimé, mais raccourci par changement de destination ou autrement, la solde promise doit être intégralement payée. Si la solde a été réglée par mois, dit l'art. 30, elle continuera de l'être ainsi même dans le cas où l'équipage devrait suivre le navire au-delà des stipulations du contrat : si l'engagement est au voyage, il sera alloué pour la prolongation de trajet, un supplément de solde calculé d'après l'usage général du lieu où le navire est « domicilié », sans qu'on puisse descendre au-dessous du taux en vigueur au départ. Cette augmentation, si les parties ne peuvent s'accorder, sera déterminée par le tribunal ou, à l'étranger, par le consul.

Le législateur suédois prévoit le cas où un navire change son itinéraire et se rend dans un autre port ou prolonge son voyage ; il astreint alors l'équipage à continuer le service (1) en réglant l'indemnité comme il suit : lorsque l'engagement est fait au voyage, les loyers sont évalués, s'il y a déroutement et changement de destination, au taux le plus élevé qui ait cours, dans le lieu où l'engagement a été passé, pour les différents ports où le navire doit s'arrêter ; et cela depuis le jour où l'équipage a pris son service jusqu'au licenciement : si l'engagement est fait au mois ou pour une autre période régulière de temps, l'augmentation ne date que du déroutement. Enfin lorsque l'engagement est fait au voyage et s'achève, par suite du changement de destination, dans un temps si court que les sommes calculées avec augmentation de loyers, comme il vient d'être dit, n'atteignent pas le montant de ce qui a été stipulé dans le contrat pour le voyage entier, il faut tenir compte de la différence au profit

(1) Toutefois, on le sait, cette obligation ne peut, en droit suédois, peser indéfiniment sur les gens de mer (v. ci-dessus, n. 620).

des matelots, de telle sorte que la somme payée ne soit jamais inférieure à la somme stipulée : en cas de contestation le tribunal et, en pays étranger, le consul, fixe les loyers dus.

D'après l'article 68 du code finlandais, les matelots ne sont astreints à partir du lieu de leur engagement que pour la destination énoncée dans le contrat. S'il arrive plus tard que l'itinéraire soit modifié ou le voyage prolongé, ils sont tenus de suivre le navire jusqu'à l'arrivée dans un port finlandais, à moins de conventions contraires expressément stipulées; mais ils auront droit alors, pour toute la durée du voyage, aux gages mensuels convenus. Si le voyage est prolongé, le loyer des matelots engagés au voyage sera augmenté proportionnellement à la prolongation. S'ils le désirent, ils pourront exiger le paiement au mois, au prix courant des loyers dans le lieu du louage (1).

L'article 41 de la loi allemande du 27 décembre 1872 est ainsi conçu : « Dans tous les cas où le navire reste plus de « deux ans à l'étranger, il y a lieu, à défaut de conventions « contraires, à une augmentation des loyers des hommes de « l'équipage se trouvant en service depuis deux ans, si les « loyers ont été stipulés à temps. Cette augmentation a « lieu comme suit : 1° Le mousse *(Schiffsjunge)* obtient, « au commencement de la troisième année, les loyers des « matelots de seconde classe *(Leichmatrosen)*, indiqués « dans le rôle d'équipage ou la moyenne de leurs loyers et, « au commencement de la quatrième année, les loyers in- « diqués dans le rôle d'équipage pour les matelots de pre- « mière classe *(Vollmatrosen)*; 2° Le matelot de seconde « classe obtient, au commencemeut de la troisième année, « les loyers indiqués dans le rôle d'équipage pour les mate- « lots de première classe et, au commencement de la qua- « trième année, un cinquième en sus de ces loyers; 3° Pour « les autres gens de l'équipage, les loyers indiqués dans le « rôle d'équipage sont augmentés d'un cinquième au com- « mencement de la troisième année et d'un nouveau cin- « quième de leur montant primitif au commencement de la

(1) Conf. ci-dessus, n. 620.

« quatrième. Dans le cas du nº 2, le matelot de seconde « classe monte, au début de la troisième année, au rang de « matelot de première classe. »

D'après l'édit autrichien de 1774 (ch. VII, art. 25 à 27), si le voyage est prolongé par le fait des propriétaires, des capitaines ou des chargeurs (mais non par cas fortuit), le salaire des officiers et des matelots engagés pour le voyage doit être augmenté proportionnellement à la prolongation. Si le voyage est abrégé sans être rompu, le salaire des officiers ou des matelots engagés au voyage n'est pas diminué. Le voyage est abrégé et non rompu lorsque, par suite d'une convention, le déchargement d'un navire s'effectue dans un port moins éloigné.

Les rédacteurs du code italien (art. 354 et 355) ont traduit mot à mot nos articles 255 et 256.

En droit maltais, les marins engagés au voyage ont droit à une augmentation de loyers si le voyage a été prolongé volontairement, non s'il l'a été par force majeure ; de même il n'y a lieu à aucune diminution en cas de déchargement volontaire dans un lieu plus rapproché.

Les jurisconsultes de l'Angleterre et des Etats-Unis ne semblent pas avoir distingué l'abréviation de la rupture en cours de voyage.

709. IV. *Prise, bris ou naufrage du navire.*

On lit dans les rôles d'Oléron (art. 3) : « Ainz perdrent « lors louyers quant la neef est perdue. » On ne trouve dans aucun des monuments du droit maritime romain ou des Basiliques, remarque Pardessus (1), ce principe qui réduit les droits des matelots pour leurs salaires aux choses sauvées; il a dû s'introduire dans le moyen-âge par la nécessité de les intéresser à la conservation du navire.

L'ordonnance de 1681 s'exprima en ces termes : « En cas « de prise, bris et naufrage avec perte entière du vaisseau et « des marchandises, les matelots ne pourront prétendre au- « cuns loyers, et ne seront néanmoins tenus de restituer ce « qui leur aura été avancé » (l. III, tit. IV, art 8). « Si

(1) Collect. I, p. 325, note 3.

« quelque partie du vaisseau est sauvée (art. 9), les matelots « engagés au voyage ou au mois seront payés de leurs loyers « échus sur les débris qu'ils auront sauvés ; et s'il n'y a que « des marchandises sauvées, les matelots, même ceux en- « gagés au fret seront payés de leurs loyers par le maître à « proportion du fret qu'il recevra ; et de quelque manière « qu'ils soient loués, ils seront en outre payés des journées « par eux employées à sauver le débris et les effets nau- « fragés. »

Telle est l'origine historique des articles 258, 259, 260 co., ainsi conçus. Art. 258. « En cas de prise, de bris et nau- « frage, avec perte entière du navire et des marchandises, « les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer. Ils ne sont « point tenus de restituer ce qui leur a été avancé sur leurs « loyers ». Art. 259. « Si quelque partie du navire est sau- « vée, les matelots engagés au voyage ou au mois sont « payés de leurs loyers échus sur les débris du navire qu'ils « ont sauvés. Si les débris ne suffisent pas ou s'il n'y a que « des marchandises sauvées, ils sont payés de leurs loyers « subsidiairement sur le fret ». Art. 260. « Les matelots en- « gagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur le « fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine ».

Ces prescriptions législatives, de quelque façon qu'on les interprète, sont exorbitantes et dérogent au droit commun. Voici comment les appréciait M. Grivart dans un rapport fait au Sénat le 11 décembre 1876 : « On doit reconnaître « qu'une telle disposition est contraire aux règles ordinaires « du louage, suivant lesquelles les loyers sont dus, même « en cas de rupture du contrat, jusqu'au jour de la cessation « des services. Or les matelots engagés au mois ou au voyage « ne sont liés au propriétaire du navire que par un contrat « de louage. Ils ne sont pas associés à l'entreprise mari- « time, ils n'en partagent pas les bénéfices et n'ont par con- « séquent point à en subir les mauvaises chances. En fai- « sant de la perte du navire une condition résolutoire de « leur droit, on déroge aux principes du contrat qui les « unit à l'armateur. C'est là cependant une rigueur tradi- « tionnelle dans notre législation maritime... ».

710. Déterminons d'abord avec précision les événements qui, compris dans l'énumération de l'art. 258, font perdre aux marins leurs droits ordinaires.

A. *Prise*. On sait que la propriété des bâtiments capturés pendant la guerre n'est pas perdue tant que la prise n'a pas été sanctionnée par les tribunaux compétents (1).

Mais, si la prise est déclarée nulle, la restitution du navire est en même temps ordonnée. En outre, si la vente provisionnelle a été faite avant le jugement, le capteur est astreint à en restituer le produit. Bien plus, il peut être condamné à des dommages-intérêts s'il a commis des fautes graves ou même si la vente a été opérée contrairement aux règlements (2). Telle n'est pas la prévision de l'article 258; cet article suppose que la propriété du navire est, d'après le droit de la guerre, irrévocablement perdue.

Est-il applicable quand, la prise étant annulée, le navire avait péri entre les mains du capteur ? Non, sans doute, si la perte doit être attribuée au dol ou à la faute du capteur : celui-ci devant une réparation complète, l'annulation de la prise profite à l'équipage comme à l'armateur. Il en serait autrement, ce me semble, si la perte avait eu lieu sans la faute du capteur : une jurisprudence constante (3) l'affranchissant, en pareil cas, de toute responsabilité, il faut raisonner comme si le navire avait péri aux mains de son premier capitaine. Bluntschli admet que le navire capturé peut être anéanti au cas de nécessité absolue : lord Stowell a aussi décidé que le capteur pouvait alors détruire un navire ennemi (4) : notre Conseil d'Etat a jugé que la destruction d'une prise (justifiée par le besoin d'assurer la sécurité du bâtiment capteur), pouvait constituer un fait de guerre dont nul n'avait à discuter l'opportunité (5). Il faut alors, de toute évidence, appliquer l'article 258.

Mais il ne faudrait pas l'appliquer, selon moi, s'il y avait

(1) V. notre t. I, n. 100. — (2) Conf. C. d'Etat, 14 février 1872, D. 72. 3. 93. — (3) V. Dalloz, v° Prises, n. 235. — (4) Cf. Travers Twiss, *the law of nations*, I, p. 330. — (5) C. d'Etat, 21 mai 1872. D, 72. 3. 94. Il est vrai que, dans cette affaire, la prise du *Norwaerts* avait été jugée valable.

recousse dans les vingt-quatre heures. Le capteur n'a droit, dans cette hypothèse, qu'au tiers de la valeur du navire recous et de sa cargaison (1) parce que le navire capturé n'était pas encore devenu, d'après une ancienne règle du droit public européen, la propriété de l'ennemi. Donc il n'y a pas eu *prise*, au sens de notre article.

La confiscation, qui est prononcée à la suite d'une fraude ou d'une infraction aux lois, ne peut pas être assimilée à la prise, qui est un événement de guerre fortuit. Filleau (2) distingue avec raison les cas suivants : 1° si la confiscation procède du fait des armateurs, capitaines ou chargeurs, elle est assimilable au cas où le voyage est rompu par leur fait (art. 252) ; 2° si elle est imputable à un ou plusieurs membres de l'équipage, ceux-ci sont responsables envers les personnes lésées, conformément aux principes généraux du droit d'ailleurs formellement consacrés par le décret du 24 mars 1852 (art. 71 et 77) ; mais les autres auront à répéter contre l'armateur, sauf son recours, les loyers qui leur seraient dus ; 3° si elle est à la fois imputable aux armateurs ou chargeurs et aux matelots, ceux-ci n'auront de loyers à réclamer, s'ils sont engagés au profit, que sur les bénéfices réalisés et, s'ils sont engagés à salaires fixes, que jusqu'au jour de la confiscation (3).

En droit anglais, la prise n'anéantit pas le droit aux loyers. Si la prise est suivie de recousse, on l'assimile à la détention provisoire par suite d'embargo (v. ci-dessus n. 702) (4). Toutefois, dans une espèce où un matelot avait été fait prisonnier au moment de la prise et, brusquement arraché à

(1) Règl. 2 prairial an XI, art. 54. — (2) n. 21. — (3) « Toutefois, « fait sagement observer Filleau, la participation de l'équipage doit « être prouvée et résulter principalement de conditions d'engage- « ment plus favorables qu'elles n'eussent été si le bâtiment n'avait « pas été exposé à être confisqué. Ainsi en supposant qu'un équi- « page, qui n'aurait pas d'ailleurs accepté une augmentation de sa- « laires allouée en vue des chances de confiscation, n'ignorât pas « que, par suite des manœuvres ou opérations ordonnées, le navire « était exposé à être saisi, l'absence d'opposition de sa part ne pour- « rait être considérée comme une adhésion tacite et ne suffirait pas « pour le priver du bénéfice des articles 252 et 257 co. » — (4) Bergstrom *c.* Mills, 3 Esp. 36 ; Beale *c.* Thompson, 4 East, 560 ; Hooper *c.* Perly, 11 Mass. 545.

son navire, ne l'avait pas encore rejoint au moment de la recousse, lord Stowell a jugé que les gages n'étaient dus que jusqu'à la prise (1). Aux Etats-Unis, en pareille conjoncture, les gages continuent à courir (2). En Angleterre, la doctrine entend dans un sens extensif le mot *loss* (perte), employé dans l'article 185 du *merchant shipping act* (1854) : la prise est un cas de perte et par conséquent le matelot du navire capturé n'a droit à son salaire, comme dans tout autre cas de perte, que pour le temps de ses services.

Les principes du droit américain ont été mis en relief dans une affaire Brown *v.* Lull (3) où il a été jugé que la prise d'un navire marchand devait être réputée, en principe, suspendre et non dissoudre le contrat d'engagement. Ce contrat est vivifié *(revived)* par la reprise ou la restitution du navire, et le matelot peut réclamer les gages échus même pendant la détention provisoire, s'il a continué son service à bord ou s'il a été mis sans sa faute dans l'impossibilité de le continuer. Si la prise est jugée valable, le contrat est dissous et les matelots n'ont plus à recevoir de gages à dater de la perte *(loss)*, conformément à l'article 16 de l'*act* du 7 juin 1872 (4). Encore réserve-t-on le droit aux gages dans l'hypothèse où quelque négociation diplomatique aboutirait à la restitution du navire ou au paiement d'une indemnité représentative du navire,

711. B. *Bris ou naufrage.*

L'absence de nouvelles peut-elle être assimilée au naufrage ? Un navire en destination de Sidney était parti de Marseille depuis deux ans sans qu'on eût de ses nouvelles : actionné en paiement des loyers par l'administration de la marine, l'armateur se retrancha derrière l'article 258. Sa prétention fut successivement repoussée par la cour d'Aix (28 mars 1870) et par la cour de cassation (Req. 20 février 1872), qui s'exprima de la façon la plus laconique, rejetant le moyen « par cette considération qu'il suppose, en fait, le

(1) The Friends, Bell, 4 C. Rob. Ad. 143, — (2) Watson *v.* The Rose, 1 Peter's Ad. 132; Hart *v.* The Little John, 1 id. 115; Abbott (Amer. ed.), 621. — (3) 2 Sumner 443. — (4) Qui reproduit l'article 185 de la loi anglaise.

« naufrage du navire qui, dans la cause, n'est pas « prouvé (1) ». En effet l'absence de nouvelles ne constitue qu'une présomption de perte.

Nous ne croyons pas davantage que l'innavigabilité par fortune de mer doive être assimilée au naufrage. Il faut d'abord écarter du débat l'article 369, spécial au délaissement des objets assurés. On a voulu, en 1681 et en 1807, intéresser les matelots à la conservation du navire : eh bien! le but est atteint, les matelots ont conservé le bâtiment; l'innavigabilité qui se déclare à la suite de la tempête n'est pas leur fait et ne peut infirmer leur droit (2). Enfin, ce qui est décisif, l'article 258 déroge au droit commun; donc il doit être interprété *stricto sensu*. C'est ce qu'ont très-bien décidé le tribunal de commerce de Marseille le 4 novembre 1861 (3) et la cour de Bordeaux le 22 juin 1863 (4).

712. Arrivons à la détermination des droits perdus.

Personne ne soutient que ces expressions de l'article 258 « les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer » embrassent les voyages antérieurs à celui dans lequel le navire a péri. Si le navire est vendu après deux voyages successifs, disions-nous en commentant l'article 191 § 6 (5), et si les matelots n'ont pas été payés de leurs loyers acquis pendant l'avant-dernier voyage, ils garderont assurément une créance chirographaire... La perte survenue dans le dernier voyage n'anéantit pas cette créance.

Mais quel est au juste ce dernier voyage dont les loyers vont être perdus? La question s'est posée dans deux hypothèses : celle où le navire accomplirait plusieurs traversées distinctes entre sa sortie du port d'armement et sa rentrée au port d'armement et où il viendrait à périr dans une des expéditions intermédiaires; celle où le navire accomplissant une traversée unique, c'est-à-dire se dirigeant en droiture vers le lieu de destination et revenant de même au port de départ, périrait dans le trajet de retour. Dans ce cas, les loyers qui se rapportent soit aux traversées effectuées, soit

(1) D. 72. 1. 364. — (2) Cf. Laurin I, p. 614. — (3) Marine c. Marchetich. Rec. de M. 61. 1. 286. — (4) Marine c. Chaumel-Durin et Cie. Rec. de M. 63. 2. 158. — (5) V. notre tome I, n. 131.

au voyage d'aller doivent-ils être réputés appartenir à un voyage précédent et, par conséquent, échappent-ils à la disposition de l'article 258 ?

Filleau déclare (1) que « l'indécision n'est plus permise ». Cette proposition nous semble excessive. La question est très-délicate et ce n'est pas sans une longue hésitation que nous nous rallions à l'un des deux systèmes dont l'exposé va suivre.

Premier système. — Les matelots ne peuvent prétendre aucune partie des loyers gagnés par le navire au cours d'un même armement.

1. C'est ainsi que Valin entendait l'Ordonnance et c'est habituellement à l'interprétation de Valin que se sont référés les rédacteurs du code.

2. La condition du maître et des gens de l'équipage d'un vaisseau est telle, disait Valin (2), que le sort de leurs loyers dépend de la conservation du bâtiment et du fret des marchandises dont il est chargé. Ce fret, avec le corps et quille du navire, ses agrès, apparaux et ustensiles, voilà leur gage ; ils n'ont aucune autre assurance pour le paiement de leurs loyers. Rien n'est mieux établi ; la justice n'y est point blessée.

3. Quand il en serait autrement, poursuit l'illustre jurisconsulte, la politique et l'intérêt de la navigation exigeraient nécessairement que cette loi fût maintenue dans toute sa vigueur. L'intérêt guide les hommes en général et surtout des gens de cette espèce. S'ils cessaient d'avoir intérêt à la conservation du navire et de ses marchandises, ils ne songeraient, au moindre péril, qu'à sauver leur vie sans se mettre en peine du reste. Il était donc juste, et du bien public, d'attacher leur fortune à celle du vaisseau. « Ainsi ceux qui « prétendaient, il y a quelques années, qu'il fallait assurer « subsidiairement aux matelots le fret que le navire avait « gagné en allant n'y entendaient rien » (3). A quoi servirait-il, remarque à son tour M. Laurin (4), que la loi eût attaché la fortune des matelots à celle du navire, si ceux-ci étaient

(1) p. 79. — (2) I, p. 701. — (3) Ib. — (4) I, p. 519.

assurés de tous leurs précédents loyers et s'ils ne couraient les risques que pour la traversée particulière dans laquelle le bâtiment a péri ? Un pareil résultat ne serait pas en rapport avec l'importance de la règle ni même avec les critiques qu'elle a suscitées.

4. « En cela, dit Valin à ses adversaires, d'un seul voyage « ils en faisaient deux ». Tel est le plus solide argument des jurisconsultes contemporains. L'ensemble des traversées effectuées par le navire entre son armement et son désarmement constitue, disent-ils, un seul et indivisible voyage. Ainsi le prouvent les règlements particuliers de l'inscription maritime et pardessus tout l'article 192 du code, aux termes duquel la créance de l'équipage est constatée par le double rôle d'armement et de désarmement. L'armement et le désarmement forment donc les deux termes d'un seul voyage. L'article 356 dispose encore que, lorsque l'assurance est faite pour l'aller et le retour et qu'il n'est point chargé de marchandises pour le retour, l'assureur aura droit aux *deux tiers* de la prime. Cependant, en se plaçant au même point de vue, il aurait fallu décider, si l'aller et le retour avaient constitué deux voyages distincts, que la *moitié* seulement de la prime resterait due. Or deux tiers sont dus; qu'est-ce à dire ? si ce n'est qu'*a priori* l'aller et le retour ne font qu'un voyage, que les risques ont été courus pour le tout et que, s'il est fait déduction d'un tiers sur la somme, c'est par un simple tempérament d'équité qui n'entame en rien le principe (1).

5. La cour de cassation elle-même a été forcée de reconnaître, dans une circonstance décisive, l'indivisibilité du voyage. Un mousse était tombé malade dans le trajet de Nantes à Calcutta. Le tribunal de commerce de Nantes avait repoussé la demande en paiement de 379 fr. 94 c. formée pour solde de ses salaires depuis le jour où la *Thétis* avait quitté le port de Nantes jusqu'au jour où elle y avait opéré son désarmement parce que le voyage pendant lequel ce mousse était tombé malade ne comprenait que le trajet d'al-

(1) Telle est l'argumentation très-habile et très-forte de M. Laurin, I, p. 518 s.

ler : ce jugement fut cassé parce que « les gens de mer sont « présumés s'être loués pour l'aller et le retour et que c'est « dans ce sens que l'article 262 parle du voyage pendant l'en- « tière durée duquel le matelot est payé de ses loyers nonobs- « tant la maladie ou la blessure... (1) ». Proclamé indivisible alors que l'intérêt du matelot est en jeu, le voyage peut-il redevenir divisible au gré de ce même intérêt ?

Deuxième système. Les matelots peuvent exiger sur le fret acquis à l'armateur par cela seul que le voyage d'aller s'est heureusement accompli, non pas la totalité des loyers stipulés, mais la portion de ces loyers correspondant audit voyage d'aller (ou aux diverses traversées intermédiaires) : le salaire du retour est seul exposé pour les matelots, comme le fret de retour est seul exposé pour l'armateur.

1. Valin a pu se tromper. Il s'est d'ailleurs contredit lui-même (2). On avait d'abord, il le confesse, autrement interprété l'ordonnance. Emérigon (3) a contredit et réfuté Valin, citant à l'appui de sa propre opinion une sentence rendue à Marseille le 20 août 1748. Donc les rédacteurs du code, au courant de cette controverse et de cette jurisprudence, en ne tranchant pas expressément la question, n'ont pas entendu consacrer la thèse de Valin : il leur a plu de laisser la jurisprudence poursuivre librement son œuvre.

2. Emérigon répondait ainsi à Valin : « C'est parce que « la disposition de l'Ordonnance est générale qu'on doit « n'admettre aucune distinction ; et d'ailleurs, il s'agit de « discerner ce qu'il faut entendre par *fortune du vaisseau*. « Le navire en l'état qu'il était lors du départ du lieu de l'ar- « mement et tout le fret qu'il gagne pendant le cours du « voyage forment vis à vis des gens de l'équipage cette *for- « tune du vaisseau* et le gage de leurs salaires. »

D'ailleurs il ne faut pas oublier que, d'après une jurisprudence absolument fixée depuis l'arrêt de la cour de cassation du 30 août 1859 (4), les gens de l'équipage ont contre

(1) Civ. cass. 13 novembre 1871. D. 72. 1. 34. — (2) V. dans le commentaire de l'art. 8, tit. IV, l. III, la phrase qui débute par ces mots : « Il n'y aurait d'exception à cela, etc. » — (3) Ass., ch. XVII, sect. XI. — (4) V. notre tome II, n. 283.

le propriétaire du navire, dès que son concours à l'engagement peut être légalement présumé, une action personnelle en paiement de leurs loyers. Donc on ne peut plus dire aujourd'hui, comme en 1760, que le fret, avec le corps et quille du navire, est leur unique gage, et qu'ils n'ont aucune autre assurance pour ce paiement.

3. C'est surtout sur le terrain des considérations économiques et sociales qu'on bat en brèche le premier système. « Dans l'accomplissement de leurs devoirs, disait M. Gri-« vart au Sénat (1), nos marins montrent en général une in-« trépidité et une abnégation dignes des plus grands éloges. « Ce n'est pas le calcul qui les fait agir... (2) ». « A part le « sentiment du devoir accompli, avait déjà fait observer la « commission de 1865 (3), les gens de mer embarqués sur « un bâtiment en détresse sont, le plus souvent, dans cette « situation que leur propre salut dépend de celui du navire « qui les porte. Par conséquent si la voix de l'intérêt est né-« cessaire pour les maintenir, elle ne manquera jamais de « leur faire entendre le conseil le plus écouté, celui de la « conservation personnelle ». En outre, il est avéré que, sur cent naufrages, il y en a deux à peine que la puissance humaine eût pu conjurer : peut-on, sans manquer à l'équité, pour ces deux cas problématiques, priver de leurs salaires les matelots qui se sont bien conduits ? Enfin les disciples de Valin prêtent au législateur une contradiction singulière, car les rédacteurs de l'article 258 ont mis sur la même ligne la prise et le naufrage ; peut-on soutenir qu'ils ont voulu encourager, en les menaçant de leur enlever leurs salaires, les

(1) Annexe au procès-verb. du 11 décembre 1876. — (2) « ... Car « on les voit se prodiguer avec un égal empressement dans les cas « mêmes où ils ne peuvent concevoir aucune préoccupation intéres-« sée. Rien n'autorise à penser que, rassurés pour leurs gages, ils « se montreraient moins accessibles aux défaillances et moins ré-« solus à affronter courageusement tous les périls de la mer. L'Etat « ne fait supporter aucune retenue de solde à ses équipages « naufragés. En est-il moins bien servi et, quand il s'agit du salut « des vaisseaux, les marins de la flotte nationale ne donnent-ils pas « les plus beaux exemples de dévouement et parfois d'héroïsme ? « Les hommes de l'inscription parmi lesquels ils se recrutent ne « sont pas d'un autre tempérament... » — (3) Note explicative, p. 56.

cinq hommes d'équipage d'un chasse-marée à lutter contr
une frégate de 60 canons (1) ?

4. Il est vrai qu'on scinde le dernier voyage. Mais le lé
gislateur français ne s'est astreint nulle part à envisage
comme un tout indivisible, en toute conjoncture et quoiqu'
advint, l'ensemble des traversées effectuées par un navir
entre son armement et son désarmement. Il s'est départi d
cette règle en décidant (art. 299) que, s'il arrive interdictio
de commerce avec le pays pour lequel le navire est en rout
et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'es
dû au capitaine que le fret d'aller quoique le vaisseau ai
été affrété pour l'aller et le retour, et surtout en n'attribuan
à la succession du matelot engagé au voyage et décédé *en*
allant que la moitié des loyers, tandis que tous les loyers
sont dus si le matelot décède *en revenant* (art. 265). On croi
réfuter l'argument tiré de ce double exemple en démontran
que le législateur a eu de bonnes raisons pour statuer ains
dans l'un et dans l'autre cas, mais on ne le réfute pas du
tout : il demeure évident que l'indivisibilité des traversées
accomplies entre l'armement et le désarmement n'est pas
une règle inflexible. Le législateur, au risque de paraître se
contredire, l'enfreint lui-même quand il aperçoit un intérêt
sérieux à s'en écarter. Or voici des hommes qui viennent
de lutter contre des corsaires, contre des vaisseaux de guerre
ou contre la tempête ; dépouillés de tout, même de leur trous-
seau maritime, ils perdraient encore tous les gages échus
depuis l'armement, même ceux qu'ils ont gagnés pendant
la première période du voyage, période fructueuse pour l'ar-
mateur et dont il recueille les bénéfices. L'équité, l'intérêt
public exigent qu'il en soit autrement.

5. C'est pourquoi nous n'entreprendrons pas de croiser
le fer contre la jurisprudence humaine et libérale qui a pré-
valu le 27 février 1867 : « Attendu, a dit la cour de cassa-
« tion (2), que la disposition de l'article 258 co. suivant la-
« quelle les matelots, en cas de naufrage avec perte entière
« du navire et des marchandises, ne peuvent prétendre au-

(1) Filleau, p. 89. — (2) Civ. cass. 27 février 1867; rap. Laborie, D. 67. 1. 78.

« cun loyer, comprend seulement les loyers dus à l'occasion « du voyage en cours duquel le navire a péri, c'est-à-dire « les loyers échus à partir du jour où le navire a commencé « son équipement ou son chargement en vue de son voyage « jusqu'au jour du naufrage; qu'elle ne saurait par consé- « quent s'appliquer aux loyers dus pour divers voyages ou « traversées antérieurement accomplis par le navire depuis « son départ du port d'armement et productifs d'autant de « frets qu'il y a eu de chargements et de transports succes- « sivement opérés avant le dernier voyage interrompu par « le naufrage; que cette interprétation... restreint dans « une juste mesure l'application d'une règle exorbitante du « droit commun ». Quand la question fut de nouveau posée à la chambre civile le 10 juin 1879, je me déterminai à soutenir cette doctrine, qui fut confirmée par deux arrêts (1).

Il est à peine utile de faire observer que, les divers trajets faits par un navire dans le cours d'une même expédition formant, quant aux loyers des matelots, autant de voyages distincts, ceux-ci ne peuvent dès-lors réclamer sur les frets acquis pendant ces premiers voyages aucune fraction des loyers afférents à la traversée pendant laquelle le navire a péri (2).

713. Nous ne nous dissimulons pas que la cour de cassation, pour être logique et fidèle à sa propre thèse, arrive à des conséquences qu'elle n'avait peut-être pas prévues tout d'abord.

On sait déjà que, d'après la jurisprudence de la cour suprême, les gens de mer ont un privilège sur le fret acquis

(1) D. 79. 1. 340. « Attendu, dit la chambre civile, que les divers « voyages accomplis par un navire dans le cours d'une même expé- « dition forment, relativement à la créance des matelots et autres « gens de l'équipage pour raison de leurs loyers, autant de voyages « distincts; que, par conséquent, si le navire vient à périr entière- « ment ainsi que les marchandises, conformément aux prévisions « de l'art. 258 co. et si, à raison de cette perte, les matelots ne peu- « vent prétendre aucun loyer, cette disposition de la loi comprend « seulement les loyers afférents au voyage en cours duquel la perte « a eu lieu; que ceux relatifs aux voyages précédemment achevés « continuent d'être dus...» — (2) C'est ce qu'a jugé très-expressément le 2 avril 1868 le tribunal de commerce de Cette (D. 68. 2. 231) et ce qui ressort d'ailleurs complètement des arrêts de 1867 et de 1879.

pendant le voyage d'aller quand même le bâtiment aurait navigué sous l'empire d'une charte partie qui ne lui donnait droit à aucun fret d'aller (v. ci-dessus n. 664).

Mais nous tenons à répéter, pour répondre à une observation de M. Laurin (1), qu'il n'en serait pas de même si le navire était parti sur lest. J'avais fait moi-même en 1879 cette objection au conseiller rapporteur (M. Merville), qui m'envoya la note suivante : « Dans ce cas, les gens de l'équipage, « qui savent et voient que le navire ne transporte aucune « marchandise, ne peuvent compter sur le fret résultant d'un « transport qui n'a pas lieu. Ils sont donc présumés avoir « accepté cette situation et n'ont, par conséquent, d'autre « gage que le fret de retour : si ce fret de retour vient lui- « même à s'évanouir, leurs loyers sont perdus. »

714. On sait aussi (v. notre tome II, n. 285) que, d'après l'arrêt du 2 janvier 1878, si les matelots ne peuvent plus se faire payer que sur les débris du navire et sur le fret des marchandises, en cas qu'ils en aient sauvé, cette disposition, tout en restreignant l'étendue de l'engagement, n'en change pas la nature et l'armateur ne cesse pas d'être personnellement tenu, si ce n'est au-delà de la somme représentant la valeur dûment constatée des débris et du fret.

Cet arrêt a été rendu contrairement à mes conclusions. J'avais fait observer à la chambre civile que l'action personnelle est, de sa nature, indéfinie, c'est-à-dire donne au créancier le droit de poursuivre sur tous les biens entiers et futurs du débiteur le paiement de sa créance (art. 2092 c. civ); que l'action réelle est, de sa nature, limitée aux objets sur lesquels porte spécialement le droit réclamé. Quand le créancier ne peut exiger le paiement de sa créance que jusqu'à concurrence de la valeur de certains objets déterminés, l'action qui lui compète est réelle, non personnelle, à moins que le législateur n'ait catégoriquement affirmé le contraire. Or l'article 259 énonce que les matelots seront payés de leurs loyers *sur* les débris du navire et subsidiairement *sur* le fret; n'est-ce pas confirmer la règle, c'est-à-

(1) I, p. 517.

dire leur attribuer une action purement réelle sur ces objets limitativement désignés (1) ?

Il importerait peu, ajoute la cour suprême, que, à la suite du naufrage, l'armateur eût délaissé le navire à un assureur ; il résulte bien de l'art. 386 co. que la propriété du navire et du fret passe en ce cas à l'assureur avec certaines charges et que notamment les marins ont contre lui jusqu'à concurrence de la valeur des effets délaissés une action réelle en paiement de loyers ; mais cette action, que leur attribue la loi contre les tiers détenteurs, n'exclut point celle qui leur appartient en vertu du contrat contre le débiteur personnellement engagé, sauf le recours de ce dernier, s'il y a lieu, contre l'assureur (2). Mais ce recours peut être illusoire, par exemple si l'assureur est tombé en faillite ! Voilà donc l'armateur tenu malgré le délaissement, comme s'il n'avait rien délaissé, quoique le fret des marchandises sauvées ne lui appartienne plus et tenu sur sa fortune de terre, malgré le texte de l'article 259. Les chambres réunies semblaient avoir autrement envisagé la question lorsqu'elles déclaraient (6 février 1877) que l'obligation de l'armateur, *purement réelle*, affecte *seulement sa fortune de mer* et *se limite*, au cas de naufrage, à la valeur des débris du navire naufragé et du fret des marchandises sauvées (3).

Mais la cour de cassation, cédant à l'impérieux mouvement des idées modernes, tend de plus en plus à corriger ces vieux textes déjà condamnés par le Sénat et que la Chambre des députés n'a pas le loisir d'abroger. On essaierait en vain de lutter contre cette jurisprudence.

Toutefois, ne l'oublions pas, la thèse deviendrait insoutenable s'il n'était constant, en fait, que l'armateur se fût tout

(1) Ainsi l'a jugé le tribunal de commerce de Bordeaux le 14 avril 1857 : « ... Que le droit du matelot, a-t-il dit, ne repose que sur les « débris du navire et subsidiairement sur le fret des marchandises « sauvées ; que dès-lors il n'a aucune action personnelle contre l'ar- « mateur ». S. 64. 1. 166. — (2) *Sic* Alauzet IV, n. 1826, et Caumont, v° Actions marit., n. 141. — (3) Cet arrêt s'applique, il est vrai, à la conduite de retour. Mais les chambres réunies ajoutent : « Que cette « disposition qui n'a pour but que d'affecter les débris du navire et « le fret des marchandises sauvées aux frais de rapatriement et de « retour, de même qu'ils l'étaient déjà aux loyers des matelots, etc. »

d'abord engagé personnellement. C'est ce qu'a fait ressortir l'arrêt du 2 janvier 1878 (1).

715. L'administration de la marine espéra pousser encore plus loin dans cette voie la jurisprudence. La cour de Rennes ayant décidé le 11 février 1873 qu'il fallait « faire « commencer le dernier voyage du navire naufragé avec « les préparatifs de son départ et les premières opérations « de son chargement dans ce but », elle déféra cet arrêt à la cour de cassation pour fausse application des articles 258 et 259. La chambre des requêtes répondit très-sagement que la disposition de l'art. 258 comprend tous les loyers dus à l'occasion du voyage au cours duquel le navire a péri, c'est-à-dire les loyers échus à compter du jour de l'affrètement jusqu'au jour du naufrage; qu'on ne saurait distinguer dans cette période deux échéances, dont l'une serait antérieure et l'autre postérieure à la mise à la voile du navire pour soumettre la seconde seulement aux prescriptions de l'art. 258; que ces deux périodes, pouvant se référer à des opérations distinctes, n'en constituent pas moins un voyage unique, qui doit se résoudre par un fret unique (2). Nous adhérons entièrement à cette doctrine.

716. Les avances ne sont point sujettes à répétition : le code le décide après l'ordonnance.

M. Bédarride (3) prend la peine de faire observer qu'il s'agit des avances sur les loyers, non de celles qui auraient été faites à un autre titre. C'est évident.

Pothier (4) pose, on ne sait pourquoi, la question suivante : si l'accident était arrivé peu après le voyage commencé, tellement que l'avance excédât ce qui était alors échu de leurs loyers, seraient-ils tenus de rendre cet excédant? Le texte de l'ordonnance, comme celui du code, est formel et ne comporte aucune distinction.

(1) « Attendu qu'il est constant, en fait, que l'équipage de la goë- « lette *Marguerite-Gabrielle* avait été formé par la maison de com- « merce A. Demalvilain et, dans tous les cas, au lieu de son siège « social. » — (2) 18 novembre 1873. D. 73. 1. 117. « ... Les loyers « échus à partir du jour le navire a commencé son équipement ou « son chargement en vue de ce voyage... », avait déjà dit avec une remarquable précision la chambre civile le 27 février 1867. — (3) II, n. 591. — (4) Traité des contrats de louages maritimes, n. 184.

Le législateur, ainsi que l'a dit très-exactement M. Bédarride, a regardé ces avances comme une prime d'engagement définitivement acquise dès qu'elle s'est réalisée. Valin (1) ajoute, non sans raison, que les avances sont presque toujours consommées au départ, ce qui achève d'expliquer la loi.

717. Lorsqu'on a pu sauver quelque chose du naufrage, il faut voir s'il s'agit de matelots engagés au voyage ou au mois, ou bien s'il s'agit au contraire de matelots engagés à profits éventuels.

Première hypothèse. Les matelots ont action sur les débris du navire pour toute leur valeur et sur le fret des marchandises jusqu'à concurrence de ce qu'elles doivent à proportion du voyage avancé (2).

.... Après les frais de sauvement et de justice payés, dit Valin. Nous avons déjà fait observer (3) que la liste des privilèges sur les débris du navire comprend d'abord les salaires des sauveteurs, les frais de justice, de garde et de magasinage, parce que sans ces frais le gage n'est pas réalisable, ensuite les loyers des matelots engagés au voyage ou au mois par application de l'article 259.

En écrivant que les loyers des matelots sont primés par les salaires des sauveteurs, j'ai par là même fait entendre que les matelots pourraient exercer leurs droits sur les débris, même si d'autres les avaient sauvés. Tous les auteurs n'enseignent pas cette doctrine. Boucher sur l'article 259 et Delvincourt (4) s'attachent à cette phrase : ... « les débris « du navire qu'ils ont sauvés » et veulent qu'on la prenne dans son sens littéral : c'est encore un moyen, ajoutent-ils, d'intéresser, conformément au plan général du code, les gens de mer à l'accomplissement de leur devoir. Mais Valin, Valin lui-même, qui proclamait si haut la nécessité d'intéresser l'équipage au salut du navire, avait maintenu leur droit sur les débris « tant au profit de ceux qui n'auront pas con- « couru à les sauver que de ceux qui y auront travaillé (5) ».

(1) I, p. 702. — (2) Conf. Valin, I, p. 703. — (3) Dans notre tome I, n. 166. — (4) II, p. 243, n. 4. — (5) I, p. 704.

Etait-il possible de traiter les matelots plus durement que ne le proposait Valin? Ni M. Bédarride (1) ni M. Demangeat (2) ne l'ont pensé (3) : nous ne le pensons pas davantage(4).

718. Les droits des matelots engagés à profits éventuels ne s'étendent pas sur les débris du navire. M. Ruben de Couder (5) m'attribue l'opinion contraire, que je n'ai jamais soutenue (6).

S'ils sont engagés au fret, ils reçoivent sur la somme perçue par le capitaine à titre de fret, qui varie selon l'importance des marchandises sauvées et la distance franchie au moment du naufrage, la même fraction à laquelle ils auraient eu droit sur tout le fret si le navire fût arrivé à bon port.

S'ils sont engagés à profit, c'est-à-dire moyennant une part dans les produits réalisés, ils n'ont rien à prétendre ni sur les débris du navire ni sur le fret, « et cela est évident, « dit Valin (7), puisqu'ici toute idée de profiter disparaît ». « Si l'on sauve quelque portion de la chose dans laquelle ils « ont part, ajoute-t-il, leur droit se borne à demander le « partage (8) ».

719. L'article 261 du code de commerce est ainsi conçu : « De quelque manière que les matelots soient loués, ils

(1) II, n. 594. — (2) IV, p. 285. — (3) Aux termes de la circulaire du ministre de la marine du 19 mai 1848, dans toutes les liquidations de sauvetages, l'imputation des dépenses dont est passible le double produit des débris du navire et du fret s'effectue ainsi qu'il suit : 1° journées employées au sauvetage, *quels que soient ceux qui y ont travaillé*, et tous les frais y relatifs; 2° loyers des équipages échus le jour du sinistre, déduction faite des avances payées; 3° frais de subsistance, d'entretien, de passage, conduite ou autres, occasionnés par les marins naufragés, non classés sous le titre général de frais de rapatriement. Conf. de Clercq et Vallat, 4e éd. II, p. 275. — (4) V., quant au fret encaissé, ci-dessus, n. 664. — (5) v° Gens d'équipage, n. 333. — (6) J'ai dit au contraire (I, n. 166) que « les matelots engagés « au fret ont un privilège sur le navire et n'en ont pas sur les « fragments du navire ». J'avais dit plus haut (n. 127) : « Les « gens de l'équipage engagés au fret peuvent être, dans le dé« sastre général, privés d'un droit sur les débris sans que la loi « les ait dépouillés du privilège sur le navire ». — (7) I, p. 703. — (8) *Sic* Demangeat, IV, p. 284; Ruben de Couder, v° Gens d'équipage, n. 334..

« sont payés des journées par eux employées à sauver les « débris et les effets naufragés. »

Les parties, en effet, sont déliées de leurs engagements par l'accident de force majeure qui termine le voyage : donc les matelots ne doivent plus, à l'avenir, leurs services, et il faut payer leurs travaux de sauvetage. Les gens de mer engagés à profits éventuels ne peuvent demander le paiement des journées employées à l'équipement du navire, parce qu'ils doivent à la société ces journées, qui font partie de leur apport : au contraire, ils doivent être payés des journées employées au sauvetage parce qu'elles sont postérieures à la dissolution de la société (1).

Il est de leur intérêt d'y travailler, remarque Valin (2), puisque les débris du navire et le fret des marchandises qu'ils sauveront seront affectés au paiement *de leurs loyers* (et des frais de conduite), avant que les autres qui n'auront pas travaillé puissent rien prétendre dans ce qui aura été sauvé. De même M. Bédarride (3), après avoir énoncé qu'on doit prélever d'abord le montant des journées et les autres frais de sauvetage, enseigne que l'excédant est consacré au paiement *des loyers* dans l'ordre suivant : d'abord les matelots qui ont travaillé au sauvetage, ensuite ceux qui s'en sont abstenus.

Le législateur français aurait pu raisonnablement, sans nul doute, accorder, comme le fit en Autriche l'édit de 1774, cette nouvelle prime aux matelots sauveteurs; mais il s'agit de savoir s'il la leur a donnée. J'en doute fort. Ils ne peuvent plus invoquer, comme pour les frais de sauvetage, la déclaration du 10 janvier 1770, la loi des 9-13 août 1791, l'art. 2102 § 3 du code civil ni aucun autre texte. Or comment scinder, sans texte, le privilège pour le recouvrement des loyers ? Comment donner aux uns, à l'encontre des autres, un droit de préférence par voie d'induction ?

A l'étranger, à défaut d'accord préalable et en cas de contestation sur le prix du travail fourni par les matelots comme par les autres journaliers, les consuls se conforment

(1) Cf. Pothier, Louages marit., n. 187. — (2) I, p. 704. — (3) II, n. 597.

aux tarifs légaux des pays de leur résidence ou demandent à l'autorité territoriale compétente la taxation des frais (1).

Les journées seront payées de la même manière, que les gens de mer soient engagés à salaires fixes ou à profits éventuels. On considère, pour déterminer la rémunération, non le mode d'engagement, mais le labeur accompli : ils sont rémunérés en effet non comme matelots, mais comme sauveteurs.

Comment cette partie des frais de sauvetage sera-t-elle supportée soit par le navire, soit par la marchandise ? Valin suppose (2) que certains matelots n'ont sauvé que des débris, tandis que d'autres n'ont sauvé que des marchandises, « ce qui, dit M. Demangeat (3), ne se réalisera pas bien sou- « vent dans la pratique ». Le fait peut, au contraire, à notre avis, se présenter très-souvent, par exemple lorsque, comme dans le naufrage de la *Caroline* sur la côte de Trouville, le débarquement et le sauvetage de la cargaison sont opérés tout d'abord dans l'intérêt exclusif de cette cargaison en péril (4). Dans ce cas les frais faits pour sauver soit le débris du navire, soit la cargaison, prennent assurément le caractère d'avaries particulières aux objets sauvés et doivent être réglés en conséquence. Il se peut au contraire que, dans certaines circonstances, les fraits faits pour sauver le navire et la cargaison doivent être classés et réglés comme avaries communes (5). C'est ce que nous examinerons en détail quand nous traiterons des avaries.

Enfin nous verrons plus loin que nos agents consulaires sont tenus de pourvoir à l'entretien et à la nourriture des équipages naufragés. Ce secours n'étant dû qu'au dénuement,

(1) De Clercq et Vallat, II, p. 261. — (2) I, p. 703 et 704. — (3) IV, p. 285. — (4) « Attendu, faisait observer à ce propos le tribunal de « commerce de Honfleur (1er avril 1868. D. 68. 3. 63), que tout capi- « taine est tenu, en pareil cas, après avoir sauvé l'argent s'il y en « a, de donner tous ses soins aux marchandises de son charge- « ment, à commencer par les plus précieuses pour ensuite, s'il y a « lieu, s'occuper du navire, dont le sauvetage vient nécessairement « aprés ; que les dépenses, en pareil cas, ... constituent l'accomplis- « sement d'un mandat légal et obligatoire dont les frais doivent être « *supportés par les objets sauvés et dans l'ordre du sauvetage...* » « — (5) Civ. rej. 15 avril 1863. D. 63. 1. 346 ; Rouen, 14 juin 1876. 2. 68.

on admet dans la pratique que les matelots n'y auraient plus droit s'ils étaient employés au sauvetage et recevaient à ce titre un salaire régulier (1).

720. Il faut espérer que le pouvoir législatif finira par trouver le temps de modifier l'article 258 co.

La commission de 1865 s'est prononcée contre cet article.

La commission de 1873 a proposé de le remplacer ainsi qu'il suit (2) : « En cas de prise, naufrage ou déclaration « d'innavigabilité, les matelots engagés au mois ou au « voyage sont payés de leurs salaires jusqu'au jour de la « cessation de leurs services, à moins qu'il ne soit prouvé « qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour « sauver le bâtiment. Dans ce dernier cas, il appartient « aux tribunanx de statuer sur la réduction de salaires qu'ils « ont encourue. Les avances reçues ne sont pas rembour- « sées. »

Enfin le Sénat a voté un projet de loi (sur lequel la chambre des députés n'a pas encore statué), qui abroge l'article 259 et substitue à l'ancien article 258 une disposition ainsi conçue : « En cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, « les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de « leurs loyers jusqu'au jour de la cessation de leurs ser- « vices, à moins qu'il ne soit prouvé soit que la perte du na- « vire est le résultat de leur faute ou de leur négligence, « soit qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir « pour sauver le navire, les passagers et les marchandises « ou pour recueillir les débris. Dans ce cas, il appartient aux « tribunaux de statuer sur la suppression ou la réduction « des loyers qu'ils ont encourue. Ils ne sont jamais tenus « de rembourser ce qui leur a été avancé sur leurs loyers. « En cas de perte sans nouvelles, les héritiers ou représen- « tants des matelots engagés au mois auront droit aux loyers « échus jusqu'aux dernières nouvelles et à un mois en sus. « Dans le cas d'engagement au voyage, il sera dû à la suc- « cession des matelots moitié des loyers du voyage. Si l'en- « gagement avait pour objet un voyage d'aller et de retour,

(1) De Clercq et Vallat, II, p. 261. — (2) Proc.-verb., p. 290.

« il sera payé un quart de l'engagement total si le navire a « péri en allant, trois quarts s'il a péri dans le retour; le « tout sans préjudice des conventions contraires... ».

Trop de législations étrangères avaient admis que la perte même totale du bâtiment n'entraînait pas de plein droit pour l'équipage la privation des salaires échus. Le Sénat pensa que cette différence de traitement pourrait, à la longue, faire naître dans l'esprit de nos marins des comparaisons de nature à les détacher du pavillon national et à déterminer des engagements à l'étranger, nuisibles au service de l'Etat comme aux intérêts de l'industrie maritime française. Il admit donc que « les marins naufragés auraient un recours « personnel contre l'armement pour se faire payer de leurs « gages jusqu'à la cessation de leurs services (1). » Mais autant il était juste d'améliorer la condition des gens de mer en général, autant il était nécessaire, dans l'intérêt de la discipline et pour la sécurité de la navigation, de se montrer sévère envers ceux qui auraient manqué de vigilance ou de courage. De là une réserve introduite dans le premier paragraphe du nouvel article 258 et la disposition du second, d'après laquelle les tribunaux devaient être autorisés à faire subir une réduction ou même une privation totale de loyers aux marins reconnus en faute (2). Enfin on avait cru nécessaire, en vue de la liquidation des gages, de prévoir et de régler par un alinéa spécial le cas fréquent de perte sans nouvelles : la date de la cessation des services restant alors inconnue, la haute assemblée admettait une sorte de forfait équitablement calculé pour le règlement à intervenir entre l'armement et les représentants des marins disparus.

721. Les dispositions des articles 258 à 261 ont passé dans les codes d'Espagne (art. 716 et 717), de la Hollande

(1) Rapport de M. Grivart. Annexe au procès-verbal de la séance du 11 décembre 1876. — (2) « Cette disposition était indispensable, « fait observer très-justement le rapporteur, car les loyers des ma- « telots, échappant à toute saisie, n'auraient pas pu servir aux dom- « mages-intérêts résultant des fautes par eux commises au moment « du naufrage. »

(art. 418 à 421) et du Portugal (art. 1463 à 1466) (1). De même au Brésil, à Buenos-Ayres (2), au Chili : toutefois, au Chili, dans l'hypothèse prévue par notre article 258, les matelots sont tenus de restituer les avances reçues (3).

L'article 73 des codes égyptien et turc débute ainsi : « En « cas de prise *et confiscation*, de bris et naufrage, etc. » A part cette addition, les articles 73 à 76 de ces deux codes reproduisent les dispositions du nôtre (4).

Mais le législateur belge s'est heureusement approprié les travaux, jusqu'ici stériles, de nos jurisconsultes, et l'article 54 de la loi du 21 août 1879 est ainsi conçu : « En cas de « prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, les mate- « lots engagés au mois ou au voyage sont payés de leurs sa- « laires jusqu'à la cessation de leurs services ..... à moins « qu'il ne soit prouvé qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était « en leur pouvoir pour sauver le bâtiment. Dans ce dernier « cas, il appartient aux tribunaux de statuer sur la réduc- « tion de salaire qu'ils ont encourue. Les avances reçues ne « sont pas remboursées. » Les articles 55 et 56 sont calqués sur nos articles 260 et 261.

D'après l'article 33 du code norwégien, si le navire et la cargaison se perdent, l'équipage peut néanmoins exiger de l'armateur la solde due : celle-ci sera calculée jusqu'au jour de la perte si l'engagement est au mois; lorsque l'engagement est au voyage, on alloue la moitié de la somme stipulée si la perte a lieu dans le trajet d'aller ou à destination, les deux tiers si la perte a lieu dans le trajet de retour. Les matelots seront, en outre, s'ils ont travaillé au sauvetage, équitablement rémunérés : le prix en sera, faute d'accord, déterminé par le tribunal et attribué sur les objets sauvés. Le matelot qui n'aurait pas fait tout son devoir pendant le

(1) Toutefois les deux derniers complètent ainsi l'art. 261 du code français : « S'ils (les matelots) ont montré une activité particulière « suivie d'un heureux succès, ils reçoivent une récompense extraor- « dinaire sur le pied du salaire alloué pour le sauvetage. » — (2) L'art. 1172 du code argentin emprunte, en outre, aux codes hollandais et portugais la disposition que nous venons de citer. — (3) Art. 966 code chil. V. Hoechster et Sacré, I, p. 313. — (4) Il n'y a que d'insignifiantes différences de rédaction.

sauvetage perdrait non seulement sa part dans les effets sauvés, mais encore tout ou partie de ses gages. Si le navire et la cargaison sont pris et jugés de bonne prise, il sera procédé d'après les mêmes données au paiement de la solde, de façon que la solde mensuelle soit calculée jusqu'à l'époque où la perte du navire devra être regardée comme irrévocable : si l'engagement est au voyage, on allouera, outre la quotité de salaires ci-dessus fixée pour le cas de naufrage, une raisonnable augmentation pour l'entretien de l'équipage jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le sort du navire. Le capitaine peut en outre renvoyer ses hommes conformément aux prescriptions de l'article 30. Si le voyage continue, il y a lieu d'appliquer les dispositions ci-dessus analysées du même article (v. n. 702 et 708).

Le code suédois décide également que, si le navire périt par naufrage, est déclaré innavigable, est pris et déclaré de bonne prise, l'équipage engagé au mois reçoit la solde convenue jusqu'au jour où il a cessé son service ; l'équipage engagé au voyage reçoit la moitié de la somme convenue si le navire a été pris ou s'il a péri pendant l'aller et la somme entière, s'il a été perdu pendant le retour. Le marin qui, pendant un sinistre, montre de la négligence à travailler au sauvetage, perd tout droit à ses loyers.

La législation russe de 1826 refuse aux matelots toute espèce de loyer si, avant les comptes arrêtés, le navire ou la marchandise coule à fond, brûle ou périt de toute autre manière. Dans aucun autre cas, même dans celui où le bâtiment serait confisqué, nul homme de l'équipage ne sera privé de sa solde, si ce n'est pour une faute personnelle (1).

Mais on a, sans nul doute, reconnu, même en Russie, les vices de ce système suranné, car le code finlandais, promulgué en 1872 par le czar Alexandre II, énonce (art. 72) (2) que les gens de mer sont payés de leurs loyers jusqu'au bout de leurs services dans le cas de naufrage comme dans tout autre cas de rupture par force majeure. L'article 74 est ainsi

(1) Tel est le texte des art. 712 et 713 du code russe, tels qu'ils ont été traduits par A. de St-Joseph (Concord., p. 68). — (2) V. ci-dessus, n. 702.

conçu : « Si les gens de l'équipage abandonnent le navire « en pleine mer sans raisons valables ou procèdent avec « négligence au sauvetage après une avarie, ils perdent « leur droit à la totalité ou à partie, selon les circonstances, « des loyers non encore perçus ».

En Allemagne, tandis que le capitaine, même après la perte du navire, est encore obligé de veiller aux intérêts de l'armateur « pendant tout le temps où cela est nécessaire », l'engagement des autres gens de mer prend fin lorsque le navire est perdu pour l'armateur « par suite d'un accident », notamment : quand il fait naufrage; quand il est condamné comme ne pouvant pas être réparé ou comme ne valant pas la peine de l'être et est, dans ce cas, vendu publiquement sans retard; quand il est pris par des pirates; quand il est capturé ou arrêté et déclaré de bonne prise (art. 56 l. 27 décembre 1872). Les gens de mer sont tenus, en cas de naufrage, de faire tous leurs efforts, en se conformant aux ordres du capitaine, pour mettre en sûreté les portions restantes du navire, les approvisionnements et la cargaison et de concourir au sauvetage *(Bergung)* moyennant la continuation du loyer et de la nourriture (art. 32 § 2).

D'après l'édit autrichien du 25 juillet 1774 (ch. VII, art. 31 à 34), dans le cas de prise ou de naufrage avec perte totale du navire ou du chargement, les officiers et les matelots engagés pour le voyage ou au mois seront déchus de toute prétention à leurs salaires quoique le voyage soit terminé; mais ils ne sont pas tenus de restituer ceux qui leur ont été avancés. Si, à la suite d'un naufrage, quelque partie du corps ou des apparaux du navire est sauvée et recouvrée par les officiers et les matelots, ils seront payés de leurs salaires sur l'objet recouvré, par préférence à tout autre créancier, jusqu'au jour où ils auront cessé de s'employer au sauvetage. Si des marchandises sont sauvées, les officiers et les matelots, dans tous les cas, percevront leurs salaires ou leur part en proportion de l'affrètement que recevra le capitaine sur les marchandises sauvées, outre la rémunération à laquelle ils auront droit pour leur concours au sauvetage.

Les rédacteurs du code italien (art. 359 à 362) ont traduit mot à mot le texte du code français.

En droit maltais, s'il y a bris ou naufrage avec perte entière du navire et des marchandises, les marins ne peuvent réclamer aucun salaire; mais ils ne sont pas tenus non plus de restituer les avances, quoique l'accident ait eu lieu peu de temps après le commencement du voyage, à moins que l'anticipation n'excède ce qui leur est dû pour les salaires échus. Mais si quelque partie du navire a été sauvée, les marins enrôlés au voyage ou au mois seront payés de leurs salaires échus sur les objets qu'ils auront sauvés. S'il y a des marchandises sauvées, les marins, même ceux engagés à fret, seront payés de leurs gages en raison du fret perçu par le capitaine. Toutefois, s'il y a seulement prise ou échouement, les marins doivent être payés de leurs salaires jusqu'au jour de l'accident : ils doivent alors, dans le délai d'un mois, restituer les avances reçues (1).

La loi anglaise diffère ici de la loi française. « Ce prin-
« cipe général du droit maritime : *freight is the mother of*
« *wages* (mot à mot : le fret est la *mére* des gages), si fécond
« en dures et injustes conséquences, dit Maclachlan (2), que
« les tribunaux ont dû recourir à toutes les subtilités pour
« en éluder l'application, est à la fin banni de notre légis-
« lation. » En effet le *merchant shipping act* de 1854 (art. 183) s'exprime en ces termes : « Aucun droit aux gages ne
« sera subordonné à la réalisation du fret. Tout marin ou
« apprenti qui aurait droit de réclamer et toucher des gages
« si le navire à bord duquel il a servi avait gagné un fret,
« n'en sera pas moins fondé, en se soumettant à toutes les
« autres règles légales et conditions applicables dans l'es-
« pèce, à réclamer et toucher ces gages quoique le fret n'ait
« pas été réalisé; mais en cas de naufrage ou de perte du
« navire, ses droits seront annulés s'il est prouvé qu'il n'a
« pas fait tous ses efforts pour sauver le navire, la cargai-
« son et le matériel. » L'article 185 ajoute que, si le service d'un matelot est terminé, avant le moment prévu dans l'en-

(1) V. A. de St-Joseph, Concord., p. 307. — (2) p. 215.

gagement, par le naufrage ou la perte du navire, ce matelot a droit à ses salaires jusqu'au moment où son service est ainsi interrompu.

De même aux Etats-Unis, ces dispositions étant exactement reproduites par l'*act* du 7 juin 1872 (art. 32 et 33) (1).

V. *Infractions à la loi.*

On sait déjà (v. ci-dessus section III) que le matelot français, coupable de certaines infractions à la loi disciplinaire ou pénale, peut être non-seulement condamné à certaines amendes, mais encore directement atteint dans son droit à la solde.

Parmi les peines applicables aux fautes de discipline, on trouve : pour les hommes de l'équipage la retenue de un à trente jours de solde si l'équipage est engagé au mois ou de deux à cinquante francs s'il est engagé à la part ; pour les officiers la retenue de dix à quarante jours de solde s'ils sont engagés au mois ou de vingt à cent cinquante francs s'ils sont engagés à la part et la déchéance de l'emploi d'officier avec obligation de faire le service de matelot *à la paie de ce grade* jusqu'à l'époque du débarquement. Une des peines correctionnelles est l'embarquement sur un bâtiment de l'Etat, à moitié solde de leur grade pour les officiers mariniers ou à deux tiers de solde pour les quartiers-maîtres et les matelots.

On sait (v. n. 646) que, d'après l'art. 66 du décret du 24 mars 1852, « si le déserteur est arrêté et remis au capitaine, « il achève le voyage à demi-gages ». En outre, aux termes de l'art. 69 (même décret), tout déserteur perd de droit la solde par lui acquise sur le bâtiment auquel il appartenait le jour du délit. La moitié de cette solde retourne à l'armement ; l'autre moitié est versée à la caisse des invalides de la marine. Si le déserteur est redevable envers l'armement

(1) Mentionnons un singulier arrêt rendu le 5 mars 1877 par la cour de district du Massachussets dans l'affaire Price *v.* Sears. Le bâtiment ayant été incendié, le second et d'autres marins se sauvèrent sur une embarcation appartenant au navire et réclamèrent une indemnité de sauvetage pour avoir sauvé l'embarcation. Cette réclamation a été repoussée. « Puisque l'embarcation semble avoir « sauvé le demandeur autant que le demandeur a sauvé l'embarca- « tion, le compte se trouve réglé. »

à l'époque de sa désertion, il est pourvu à l'acquittement de cette dette par voie de retenue sur sa solde au service de l'Etat.

En outre les marins qui, pendant la durée de la peine de la prison, de la boucle ou du cachot prononcée en matière de discipline, sont remplacés dans le service à bord du navire auquel ils appartiennent, supportent, au moyen d'une retenue sur leurs gages, les frais de ce remplacement (art. 59 décr. 24 mars 1852).

Les sommes provenant des réductions de solde, comme celles qui proviennent des amendes, sont versées dans la caisse des invalides (art. 88).

En Italie comme én France, les matelots qui, durant leur temps de prison, sont remplacés dans le service à bord du navire auquel ils appartiennent sont soumis à une retenue sur leur paie égale au montant des frais de remplacement. Il est fait mention de cette retenue sur le journal de bord (l. 24 mai 1877, art. 458). En Allemagne, quand un homme de l'équipage s'échappe ou se cache pour échapper à l'obligation de continuer son service, il perd son droit aux loyers gagnés jusqu'alors quand, avant le départ du navire, il ne revient pas volontairement pour continuer son service ou n'est pas ramené de force. L'armateur peut, pour obtenir les dommages-intérêts qui lui seraient dus en vertu du contrat d'engagement, opérer une saisie sur les loyers et, en cas d'insuffisance des loyers, sur les effets du marin (art 821. 27 déc. 1872). Les infractions graves aux obligations du service sont punies non d'une amende fixe, mais par la privation d'un mois de loyer *(au maximum)* et, si les loyers n'ont pas été stipulés à temps, la peine est fixée, d'après l'appréciation de l'autorité préposée aux gens de mer, à une somme équivalente au loyer d'un mois. Contre les officiers du navire, la peine peut être élevée jusqu'à deux mois de loyer (même loi, art. 84).

723. VI. *Maladie ou blessures des hommes d'équipage.*

« Si le patron envoie les mariniers à terre pour le service » du navire, disent les rôles d'Oléron (art. 6), et qu'ils soient « blessés ou qu'il arrive tout autre accident, ils doivent être « traités jusqu'à guérison aux dépens du navire. » « Lors-

« qu'un homme de l'équipage tombe malade en faisant le « service du navire (art. 7), le patron doit le mettre à terre, « le placer dans une maison, lui procurer de la graisse ou « de la chandelle pour l'éclairer, lui donner un des servi- « teurs du navire ou louer une femme pour le soigner et lui « fournir des vivres comme il en aurait reçu dans le navire « s'il était en santé : mais il ne doit rien de plus, s'il « ne le veut ; et si l'homme malade veut avoir une nourri- « ture plus délicate, le patron n'est pas obligé de la lui four- « nir, si ce n'est à ses dépens. Lorsque le navire est en état « de partir, le patron n'est pas obligé d'attendre la guérison « du malade, qui conserve le droit d'être payé de ses « loyers... ».

« Si quelque matelot tombe en infirmité de maladie, dit « la grande ordonnance hanséatique de 1597 (art. 45), il « sera porté à terre et nourri tout ainsi que dans le navire, « ensemble servi par un autre matelot. Toutefois le maître « pas obligé de l'attendre et de retarder son voyage pour lui. « Que s'il revient en convalescence, il sera payé de ses « gages tout comme s'il avait servi... ».

Les Espagnols, dit Cleirac (1), sont plus rustres, plus incivils ou discourtois à l'endroit des pauvres mariniers malades. En effet, dans l'ancien droit castillan, le matelot malade, s'il ne se faisait remplacer, perdait ses loyers pendant toute la durée de sa maladie et pouvait en outre, si son inaction forcée causait quelque dommage au navire ou à la marchandise, être tenu de le réparer (2). Mais c'était une dérogation aux usages maritimes du moyen-âge et du seizième siècle.

L'ordonnance de 1681 se rattache, au contraire, à la tradition générale des pays maritimes. « Le matelot qui sera « blessé au service du navire, dit-elle (l. III, tit. VI, art. 11), « ou qui tombera malade pendant le voyage, sera payé de « ses loyers et pansé aux dépens du navire ; et s'il est blessé « en combattant contre les ennemis ou les pirates, il sera « pansé aux dépens du navire et de la cargaison. Mais s'il

(1) Sur cet article 45. — (2) Leye de Partida 9, *circa finem*, tit. VIII, p. 5. Laberinto de comercio, l. III, cap. Navigantes, n. 18 et 38.

« est blessé à terre (art. 12), y étant descendu sans congé,
« il ne sera point pansé aux dépens du navire ni des mar-
« chandises, et il pourra être congédié sans pouvoir pré-
« tendre que ses loyers à proportion du temps qu'il aura
« servi. »

Telle est l'origine historique des articles 262, 263, 264, ainsi conçus : Art. 262. « Le matelot est payé de ses loyers,
« traité et pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade
« pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire. »
Aart. 263. « Le matelot est traité et pansé aux dépens du
« navire et du chargement s'il est blessé en combattant
« contre les ennemis et les pirates. » Art. 264. « Si le ma-
« telot, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre,
« les frais de ses pansement et traitement sont à sa charge;
« il pourra même être congédié par le capitaine. Ses loyers,
« en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion du temps
« qu'il aura servi. »

Dans les autres louages de services, remarque Pothier (1), les maîtres peuvent diminuer à leurs serviteurs, sur le loyer de leurs services, le temps de leur maladie, puisque, selon les principes généraux du contrat de louage, tous conducteurs sont déchargés du loyer pour le temps pendant lequel le locateur, par une force majeure, n'a pu les faire jouir de la chose louée; néanmoins les maîtres généreux n'ont pas coutume d'user de ce droit et de faire à leurs serviteurs cette diminution. L'ordonnance a voulu que ce qui n'était pour les maîtres, dans les autres louages de services, qu'une générosité de bienséance, fût une obligation dans cette espèce particulière de louage des matelots : son but a été d'encourager par là les matelots et de porter un plus grand nombre de personnes à embrasser cette profession.

Nous nous demanderons tout à l'heure si le code de 1807, après l'ordonnance, n'a pas dépassé le but.

724. A partir de quel moment le matelot a-t-il le droit d'être traité et pansé aux dépens du navire ?

« S'il tombe malade *pendant le voyage* » ou « s'il est

(1) Louages marit., n. 189.

« blessé *au service* du navire », répond le code. A notre avis, le code distingue entre la maladie proprement dite et la blessure. Il suffit, pour la seconde, qu'elle ait été reçue au service du navire : il faut, pour la première, qu'elle ait été contractée pendant le voyage. Le texte est formel, et peut, ce me semble, s'expliquer. La cause de la blessure se caractérise avec beaucoup de précision : il n'est pas difficile, par exemple, de constater si le matelot s'est cassé un bras ou une jambe en chargeant le navire. Il est moins aisé de déterminer si la maladie doit être attribuée aux fatigues du service ou à quelque disposition préexistante : se réglant d'après les probabilités, le législateur a présumé que la maladie, si elle survient avant le départ, provient non d'un labeur très-court, mais de faits antérieurs (1). Pardessus (2) et Filleau (3), en refusant d'admettre que le code ait distingué les deux hypothèses, refont la loi.

Or le navire n'est réputé en cours de voyage que lorsqu'il a mis à la voile et quitté le port. Il suit de là que le marin tombé malade, même après son inscription sur le rôle d'équipage, mais avant que le navire ait mis à la voile et quitté le port, ne peut invoquer le bénéfice de l'article 262 (4). Mais le navire est réputé en cours de voyage alors même qu'il stationne dans un port au cours de la traversée et, si le matelot tombe malade durant cette période, même à terre, il peut évidemment se prévaloir de cette disposition législative (5).

Il faudrait, d'après Locré (6), pour que la maladie fût survenue « pendant le voyage », qu'on la déclarât plus de vingt-quatre après le départ. C'est encore ajouter au texte et refaire la loi (7).

La loi n'oblige pas, d'ailleurs, le marin à prouver que la maladie est survenue après le commencement du voyage. Elle présume, comme l'a très-bien dit Merlin (8) à la cour

(1) C'est ce qu'a très-bien fait ressortir M. Laurin (I, p. 494). — (2) III, p. 138. — (3) p. 92 s. — (4) Arrêt de la cour de cassation du 31 janvier 1854, cité par Filleau, p. 96. — (5) Rouen, 7 février 1881. Rec. du H. 1881. 2. 73. — (6) III, p. 172. — (7) *Sic* Bédarride, II, n. 599; Dalloz, v° Droit marit., n. 738. — (8) Questions de droit, v° Prises maritimes, § III.

de cassation, que, s'il n'eût pas joui d'une bonne santé lors de son embarquement, cet embarquement n'aurait pas eu lieu (1). Le capitaine qui entreprend une longue traversée est présumé valide, a même dit la cour de Rouen le 24 décembre 1879 (2), capable de résister aux fatigues du voyage et aux effets du climat qu'il ne craint pas d'affronter : autrement l'armateur ne l'eût pas associé aux opérations dont il lui a confié la direction. C'est donc à l'armateur de prouver, le cas échéant, que la maladie est antérieure au voyage (3).

Mais, pour être logique, il faut décider que, si la maladie éclate après le voyage terminé, les frais, du moins en thèse générale, n'en seront pas supportés par le navire. Pour arriver à une autre solution, les tribunaux devraient décider, en fait, que la maladie, si elle ne s'est développée qu'après la fin du voyage, a réellement commencé pendant le voyage. C'est ce qu'ils n'admettront pas à moins d'une évidence absolue, s'ils veulent fidèlement observer la loi (4).

Le matelot peut, nous l'allons voir, invoquer le bénéfice de l'article 262 jusqu'à son retour au port d'armement (à moins d'une stipulation expresse limitant la durée du voyage), puisqu'il est présumé s'être loué pour l'aller et le retour.

(1) Aux termes de la loi du 10 octobre 1793 (art. 30), les marins avaient droit aux prises faites dans le mois de leur débarquement, si ce débarquement avait eu lieu pour cause de maladie : « attendu, a dit « la cour de cassation le 11 floréal an IX, qu'en rejetant la demande du « citoyen Bellas, sous prétexte qu'il n'avait pas prouvé que la maladie « qui avait occasionné son débarquement eût été contractée à bord..., « le tribunal du département des Basses-Pyrénées a remplacé par des « dispositions qui n'étaient pas dans la loi du 1er octobre 1793 ses « véritables dispositions, qu'il a méconnues ». — (2) Bull. off. mar., 1880, I, p. 1091. — (3) Rouen, 7 février 1881 (arrêt précité). Dans l'espèce, le rôle d'équipage énonçait que le matelot H... avait été débarqué pour cause de maladie le 31 mars 1879 et remplacé par le chauffeur D... La cour de Rouen refusa d'admettre l'armateur à prouver que la maladie remontait à une date antérieure sous prétexte qu'il ne peut être reçu aucune preuve par témoins outre et contre le contenu au rôle d'équipage. Mais le rôle d'équipage ne constatait pas et n'est pas destiné à constater la date précise et souvent très-obscure à laquelle il faut rattacher le début d'une maladie. L'arrêt du 7 février 1881 exagère une jurisprudence que nous avions déjà critiquée (v. ci-dessus n. 625). — (4) Conf. Marseille, 18 juillet 1851 (Rec. de M. XXX. 1. 201); Saint-Malo, 15 avril 1875 (Rec. de Nantes, 75. 1. 47), déjà cit. par M. Laurin.

Donc celui qui est rapatrié aux frais de l'armement, s'il est atteint de maladie sur le navire qui le ramène, devrait être traité et pansé aux dépens de cet armement, ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce de Marseille le 27 juin 1832 (1). Toutefois on ne devrait le décider ainsi, comme le fait judicieusement observer M. Bédarride (2), que s'il était reconduit sur ce navire à titre de passager : s'il y était employé comme matelot, la maladie resterait à la charge non du premier, mais du second navire (3).

725. Nous venons de déterminer à partir de quel moment et jusqu'à quel moment les matelots peuvent invoquer le bénéfice de l'article 262 : il s'agit de caractériser leur droit et d'en fixer l'étendue.

Le voyage pour lequel le matelot malade doit être payé de ses loyers comprend-il, à moins de convention contraire, l'ensemble des traversées accomplies par le navire depuis son départ jusqu'à son retour au port d'armement ?

Emérigon lui-même qui, lorsqu'il s'agissait de déterminer les droits des matelots en cas de naufrage, refusait d'envisager l'ensemble des traversées comme un tout indivisible (4), ne croyait pas se contredire en énonçant que les matelots devaient être payés de tous les salaires à prétendre jusqu'au retour comme s'ils eussent continué leur service effectif pendant tout le voyage (5).

Le tribunal de St Malo jugea pourtant le 5 septembre 1855 que l'affrètement d'un navire pour se rendre d'un point à un autre déterminait la durée du voyage au sens de l'art. 262. Mais la cour de cassation, se conformant à l'ancienne jurisprudence des amirautés, décida qu'en réduisant le loyer du demandeur à celui qui lui était dû depuis le départ du Havre jusqu'à l'arrivée à St Thomas, où la cargaison avait été déchargée, et en circonscrivant ainsi arbitrairement la durée du voyage pour ordonner que le surplus du loyer jusqu'au retour du navire au Havre serait restitué par le matelot, le

(1) Rec. de M., XIII. 1. 263. — (2) II, n. 602. — (3) Cf. Marseille, 10 août 1863. Rec. de M. 1863. 1. 243. — (4) V. ci-dessus n. 712. — (5) Ass., ch. XII, sect. 45 § 15. Cf. Valin sur les articles 2 et 4, tit. VII, l. II de l'Ordonnance.

tribunal avait expressément violé le même article (1). Dans l'espèce, il résultait du rôle d'équipage produit que l'équipage s'était engagé envers l'armateur à ramener le navire au Havre, avec ou sans chargement : le matelot, ayant promis ses services jusqu'à ce retour au Havre et ne pouvant quitter plus tôt le bâtiment, devait être payé jusqu'à cette époque. Cependant, le 13 janvier 1869, le tribunal de commerce de Nantes, alors que le rôle d'équipage de la *Thétis* portait que ce navire avait été armé pour le voyage de Nantes à Calcutta, crut pouvoir décider « que le contrat « d'engagement liait les marins pour ce voyage et non pour « d'autres; qu'arrivé à Calcutta, l'équipage, comme le capi- « taine, redevenait libre de ses volontés (2); qu'en consé- « quence c'était à Calcutta, terme prévu et convenu du « voyage, que devaient s'arrêter les salaires. » Ce jugement fut aussi cassé (3) parce que les gens de mer sont, en principe, présumés s'être loués pour l'aller et le retour : une stipulation expresse aurait pu, il est vrai, limiter autrement la durée du voyage; mais, dans l'espèce, on ne devait pas faire résulter une telle stipulation de ce que la *Thétis*, d'après son rôle d'équipage, aurait été armée pour le voyage de Nantes à Calcutta : ce même rôle contenant soumission par le capitaine de représenter l'équipage au bureau de l'inscription maritime du port où le navire ferait son retour, une pareille clause impliquait virtuellement que le navire devait retourner au port d'armement avec le même équipage et que le voyage serait terminé par le seul fait de ce retour.

L'article 262 doit être, d'ailleurs, appliqué de la même manière, que le matelot reste malade à bord ou qu'on le laisse à terre. Ainsi l'avait jugé l'amirauté de Marseille le 17 avril et le 15 mai 1750. Dans le procès sur lequel statua la cour

(1) Civ. cass. 5 août 1857, D. 57. 1. 342. — (2) Sauf pour le capitaine l'obligation de le rapatrier ou de lui procurer un autre embarquement. — (3) Civ. cass. 13 nov. 1871, D. 72. 1. 35. *Sic* trib. co. Rouen, 29 décembre 1879. Rec. du Havre 1880. 2. 44 et Rouen, 7 février 1881 (arrêt précité). Ce dernier arrêt décide que, si le navire est armé au cabotage, le matelot malade a droit à ses loyers jusqu'au renouvellement annuel du rôle, la durée du rôle d'équipage qui, pour le cabotage, est d'une année constituant la campagne de mer (conf. ci-dessous, n. 747).

de cassation le 4 août 1857, le matelot malade avait été débarqué à Newport (Angleterre); dans celui qu'elle jugea le 13 novembre 1871, il avait été déposé à l'hôpital de Calcutta. On ne saurait comprendre, avait dit le tribunal de Nantes, comment G..., débarqué malade à Calcutta, pourrait prétendre à bénéficier de salaires de voyages qui étaient absolument inconnus et imprévus de tout le monde à ce moment et auxquels il n'a participé en aucune façon : d'ailleurs, ce marin ayant été débarqué pour cause justifiée, l'armement est déchargé de l'obligation de le représenter au port où la *Thétis* a fait son retour : il a cessé de faire partie de l'équipage à Calcutta. La cour de cassation ne répondit pas même à cette partie de l'argumentation. Mais, outre que l'article 262 ne distingue pas, l'article 264 indique assez clairement la pensée du législateur. Les matelots ne sont payés à proportion de leurs services que dans le cas où, sortis du navire sans autorisation, ils ont été blessés à terre (1).

Il en serait autrement si le matelot, après avoir été soigné à terre et guéri, trouvait à s'embarquer, comme matelot (2), sur un autre navire : le lien qui le rattachait à l'ancien armement serait alors brisé : ce n'est plus seulement le voyage qui devrait être regardé comme rompu, mais l'engagement lui-même. C'est ce qu'a jugé le tribunal de commerce de Marseille le 22 avril 1858 (3), ce qu'imposait d'ailleurs le décret-loi du 4 mars 1852 (4) et ce qu'implique encore la

(1) Cf. civ. cass. 4 juin 1850; D. 50. 1. 318. — (2) Cf. ci-dessus, n. 704. Il n'y a pas de raison, disait M. Grivart au Sénat (annexe au procès-verbal de la séance du 11 décembre 1876), pour décider que les loyers cesseront de plein droit de courir à partir de l'embarquement du matelot à bord du navire chargé de le rapatrier s'il n'y prend place qu'à titre de passager et n'y gagne en conséquence aucun salaire.

Cette distinction entre les gens de mer « reçus sur le pied de pas-« sagers » et ceux qu'on embarque comme matelots a été faite législativement dès la première moitié du dix-huitième siècle (par l'ordonnance du 1er août 1743, art. 5) au point de vue des frais de conduite.

(3) Rec. de M., t. XXXVI, 1. 271. — (4) « Le bénéfice des articles « 262 et 263 co. n'est point acquis à tout marin délaissé à compter « du jour où il embarque avec salaire sur un autre navire. »

convention internationale du 5 novembre 1879 (1). Aussi, lorsqu'un consul procure au marin mis à terre au compte d'un armement et guéri un embarquement avec salaire sur un autre navire, est-il tenu d'en donner avis au ministère de la marine, afin de faciliter le décompte des gages acquis par ce marin sur le navire à bord duquel il était d'abord embarqué (2).

Mais tout cela, fait observer Valin (3), suppose des maladies naturelles et ordinaires, avec exclusion de tout mal contracté par le crime : « Si un marinier, répète Emérigon (4), était laissé à terre pour cause de maladie procédant de son inconduite, on pourrait lui refuser tout salaire, attendu que par sa faute il se serait rendu inhabile à remplir ses engagements ». Tous les auteurs modernes ont adopté cette thèse et le tribunal de commerce de Marseille l'a plusieurs fois sanctionnée (5). Filleau (6) propose cependant de classer les maladies de ce genre en deux catégories : 1° celle dont le matelot était atteint en s'embarquant ou qu'il a contractée pendant la durée du service; 2° celle qui serait *congéniale* ou dont il serait guéri au moment de son embarquement, mais qui reparaîtrait sous une forme quelconque pendant la campagne, « le plus souvent » par suite des influences climatériques ou des obligations de son état : dans ce second cas, il pourrait encore invoquer les dispositions de l'article 262 (7). Le tribunal de commerce du Havre a, le 24 décembre 1879 (8), repoussé cette distinction : « Attendu, dit-il, qu'il a été fait, au cours du débat, une « distinction entre la syphilis comme maladie congéniale et « celle contractée par suite du fait imputable au matelot; or, « outre qu'il est difficile de déterminer le premier cas (qui « doit se présenter, du reste, très-rarement), son éventua- « lité se trouverait en contradiction avec l'article 262, « puisque la maladie congéniale ne peut avoir été contractée

(1) ... « Le gouvernement de ce dernier Etat sera tenu d'assister « ce marin jusqu'à ce qu'il embarque de nouveau ou trouve un autre « emploi ». V. D. 80. 4. 74. — (2) De Clercq et Vallat, II, p. 156. — (3) I, p. 721. — (4) I, p. 636. — (5) Notamment dans l'affaire Calmets c. Messageries imp., 16 octobre 1862. Rec. de M. 1862. 1. 311. — (6) n. 24. — (7) *Sic* Laurin, I, p. 496. — (8) Rec. du Havre 1880. 1. 48.

« pendant le cours du voyage. » Au demeurant, le tribunal du Havre a raison : quand une affection syphilitique reparaît, c'est qu'elle était mal guérie, par conséquent c'est qu'elle n'est pas nouvelle : il appartenait au matelot lui-même, non pas à l'armateur de prévoir qu'elle pourrait renaître sous l'influence d'un rude labeur ou d'un mauvais climat (1). Telle n'est pas néanmoins la doctrine admise par l'administration de la marine (2).

Aux termes de la déclaration signée à Londres le 5 novembre 1879, les marins anglais et français délaissés perdent le droit à l'assistance qui leur est promise par l'un et par l'autre gouvernement quand ils ont quitté le navire « par « suite d'une incapacité de service occasionnée par une ma- « ladie ou une blessure *résultant de leur propre faute* ».

Ce cas excepté, l'obligation de l'armateur ne prend fin qu'avec la maladie proprement dite, fût-elle incurable. On avait fait observer au Conseil d'Etat le 27 août 1839 que l'armement, dans aucun pays, n'est indéfiniment tenu des frais de traitement ; que l'arrêté du 5 germinal an XII, enjoignant aux capitaines de déposer une somme suffisante pour ces frais, autorise l'évaluation, puisqu'il permet une consignation et libère le capitaine au moyen de cette consignation. Mais cette thèse fut repoussée, l'usage admis dans certains ports de n'exiger du capitaine que la somme nécessaire pour subvenir pendant quarante jours aux frais des maladies « n'ayant « eu ni pu avoir pour effet de poser aux dispositions des lois « une limite qui n'y est pas exprimée (3) ». Cette jurispru-

(1) Le tribunal du Havre va jusqu'à dire : « Cette maladie doit être « considérée, d'après sa nature, comme existant avant l'embarque- « ment et cela doit être surtout le cas lorsque la syphilis est secon- « daire. » — (2) « Assurément, dit la circulaire ministérielle du 18 « mars 1873 (B. off. 1873, I, p. 315), lorsqu'un marin ne peut conti- « nuer son service par suite d'une maladie syphilitique contractée « peu avant ou après son embarcation ou bien encore d'une maladie « déjà ancienne, mais dont il éprouvait les effets à l'époque de son « engagement, les frais de traitement ne doivent pas rester à la « charge de l'armateur ; mais encore faut-il que le caractère et la « nature de la maladie soient dûment constatés, et c'est à l'arma- « teur à fournir la preuve de la faute ou de la dissimulation qu'il im- « pute à l'homme malade. » — (3) C. d'Etat, 27 août 1839, D. v° Droit marit., n. 742.

dence est conforme au texte du code, en tant qu'elle s'applique à la maladie elle-même. Filleau va trop loin (p. 215) lorsqu'il fait cesser indistinctement l'obligation de l'armateur à partir du moment où le rétablissement est reconnu impossible : si la même fièvre qui a saisi le marin pendant la traversée le cloue encore sur son lit deux ans après, sans espoir de guérison, il faut encore traiter et panser ce malade en conformité de l'art. 262. Quand le tribunal de commerce de St Malo a jugé le 14 avril 1875 (Rec. de M. 77, 2, 175) qu'un armateur ne saurait être indéfiniment responsable des conséquences d'une maladie qui *peut* être incurable et cru pouvoir fixer « d'après les faits de la cause » la date à laquelle la responsabilité de cet armateur devait cesser, il s'est évidemment mépris (1). Mais si le matelot, quand la maladie proprement dite est terminée, reste estropié sans que son état puisse être amélioré, l'obligation de l'armateur cesse : il ne s'agit plus, en effet, de le traiter et de le panser, mais de lui faire une pension. Cleirac allait sans doute jusqu'à la pension : « s'il est rendu perclus et inhabile à tra-« vailler le reste de sa vie, écrivait-il (2), il aura du pain « tant qu'il vivra ». Mais Valin répondait très-bien (3) : « Cette surcharge serait capable de refroidir le commerce « maritime, et d'ailleurs c'est de l'Etat seul qu'on doit at-« tendre des récompenses de cette nature ». Le tribunal de commerce de Marseille a pu juger le 3 décembre 1874 (4) sans violer l'art 262 que l'armateur n'était pas obligé de continuer une indemnité au matelot estropié, alors qu'il n'y avait plus lieu de recourir au médecin.

Il faut combiner ici l'article 262 co. avec l'ordonnance royale du 1er août 1743 : « Les capitaines, maîtres ou patrons « qui laisseront dans les hôpitaux des gens de mer qui auront « été débarqués malades, dit l'art. 3 de cette ordonnance, « seront tenus de pourvoir aux frais des maladies contrac-

(1) Ce jugement ne constate pas même, en fait, que la maladie est incurable ! — (2) p. 34. *Sic* Casaregis, disc. 46, n. 44; Loccenius, l. II, c. VIII, n 11. — (3) I, p. 722. *Sic* Emérigon, I, p. 636. — (4) Rec. de M. 1875. 1. 71. Tel nous paraît être le sens du jugement. Si le tribunal a entendu parler d'une continuation de traitement, réclamée par le matelot malade, nous désapprouvons sa décision.

« tées pendant le voyage et à la dépense nécessaire... « pour fournir, en cas de mort, aux frais de leur enterre- « ment; ils déposeront pour cet effet une somme suffisante « ou donneront une caution solvable qui fera sa soumission « au bureau des classes ou dans la chancellerie des consu- « lats de satisfaire auxdites charges. » Conformément à ces prescriptions, lorsque le matelot traité à terre aux frais de l'armement pour maladie contractée au service ne peut suivre le navire au moment de son départ, il doit être débarqué avec cette apostille sur le rôle d'équipage : *mis à l'hôpital de.... le... aux dépens du navire* (1). « Le capitaine qui se « croirait obligé de laisser dans un port étranger des gens « de mer atteints de maladies contractées pendant le voyage, « dit l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 50), en deman- « dera l'autorisation au consul. Si cette autorisation lui est « accordée, le capitaine déposera à la chancellerie la somme « que le consul aura déterminée (2) à l'effet de couvrir les « frais éventuels de maladie et de sépulture (3). Au lieu « d'effectuer ce dépôt, le capitaine pourra, avec l'agrément « du consul, donner une caution solvable, qui prendra l'en- « gagement écrit de subvenir à ces différentes charges. En « cas de contravention à ces dispositions, le consul en dres- « sera procès-verbal et le transmettra au ministre de la ma- « rine. Il pourvoira aux besoins des malades abandonnés « et il se remboursera de ses frais et avances sur le minis- « tère de la marine, chargé d'exercer ou de faire exercer, « s'il y a lieu, dans l'intérêt de l'Etat tout recours de droit « contre les véritables débiteurs (4). »

(1) Circul. min. mar. 14 déc. 1852. — (2) L'usage, disent MM. de Clercq et Vallat (conf. l'arrêt précité du Conseil d'Etat du 27 août 1839), est de faire déposer le montant de quarante jours de traitement : si cette somme n'est pas suffisante, le surplus est avancé par le consul; si elle laisse un excédant, remise en est faite au ministre de la marine (II, p. 155). — (3) « Comme aussi de mettre, selon le « cas, les marins laissés à terre en état de rejoindre leur quartier. » — (4) Le ministre de la marine rappelle en outre dans sa circulaire du 14 décembre 1852 : 1° que les sommes acquises pendant le séjour à l'hôpital par un marin du commerce blessé ou tombé malade au service du navire sont soumises à la prestation des invalides; 2° que le temps passé dans cette position, loin du bâtiment, sera compté

Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 23 octobre 1876 (Rec. de M. 76, 1, 286) que l'obligation imposée par l'article 272 de traiter et de panser aux frais du navire le matelot tombé malade pendant un voyage doit s'entendre exclusivement des modes de traitement usuels ; que, « suivant l'usage, les matelots sont traités dans les hôpitaux « où ils reçoivent tous les soins que peuvent inspirer le dévouement et la science et où on leur fournit tous les moyens « de guérison ; que des traitements par les eaux thermales « sont des traitements exceptionnels, entraînant de grandes « dépenses sans aucune assurance de résultat ». Il ne faudrait pas ériger cette sentence en règle absolue : les tribunaux ne devront admettre un semblable mode de traitement que dans des cas très-rares et avec la plus grande circonspection. Mais quand les médecins affirmeront que le malade est perdu si l'on ne recourt au traitement exceptionnel, ils méconnaîtront l'esprit de l'article 262 en sacrifiant la vie du marin à l'intérêt pécuniaire de l'armateur.

L'*assistance* que le gouvernement français et le gouvernement anglais s'engagent à donner dans certains cas, d'après la convention internationale du 5 novembre 1879, aux marins délaissés des deux pays, comprend « les soins médicaux et les médicaments ».

Il est hors de doute que le matelot, s'il a été blessé dans l'exécution d'un ordre imprudemment donné par le capitaine ou par un autre supérieur, peut non seulement réclamer le bénéfice de l'article 262, mais encore faire condamner à des dommages-intérêts l'officier coupable d'imprudence ou l'armateur responsable du fait de son préposé (1).

dans la supputation des services mixtes qui ouvrent des droits à la demi-solde.

Aux termes d'un jugement du tribunal de commerce du Havre du 14 janvier 1879, les consuls qui, sur la demande d'un capitaine, se sont engagés à lui procurer les hommes dont il avait besoin pour remplacer son équipage malade, ont le droit de se faire indemniser par l'armement de tous les débours et paiements qu'ils ont pu faire en pareille circonstance. V. pour les détails de ce procès le Rec. du Havre, 1879. 1. 75.

(1) Conf. Req. 9 juillet 1873, D. 75. 1. 466. Le tribunal civil du Havre avait pensé qu'il ne s'agissait plus ici d'une convention com-

Enfin le décret du 4 mars 1852 (art. 1) range l'art. 262 parmi les dispositions d'ordre public auxquelles il est interdit de déroger par des conventions particulières. Donc un matelot ne pourrait pas convenir, au moment où il s'engage, que, s'il vient à tomber malade pendant le voyage ou à être blessé au service du navire, il ne devra pas être traité, pansé et payé de ses loyers aux dépens du navire (1).

726. Tous les marins peuvent-ils invoquer le bénéfice de l'article 262?

Oui, quelle que soit la nature de leur engagement. Ce point n'est pas douteux. L'article 262 s'exprime en termes généraux et absolus : les rédacteurs de cette disposition exceptionnelle ont voulu encourager les matelots à la carrière de la marine, mais non pas plutôt les matelots engagés à salaires fixes que les autres (2).

Toutefois Filleau (3) fait des réserves en ce qui touche les embarcations armées à la petite pêche, qui généralement regagnent le port tous les jours et qui, dans un grand nombre de cas, ne sont montées que par deux ou trois hommes. « A la vérité, dit-il, *la loi ne distingue pas;* mais « pourrait-on se conformer *sans regret* à ses prescriptions « lorsqu'on ne parviendrait à accorder aux pêcheurs ma- « lades ou décédés le bénéfice des articles 262 et 265 qu'en « amoindrissant un gain à peine suffisant pour la subsis- « tance des familles du propriétaire et de l'équipage, surtout

merciale à appliquer et qu'il était difficile de déférer à la juridiction commerciale l'appréciation d'une responsabilité délictueuse. Cette opinion n'a pas été partagée par la chambre des requêtes, qui a déclaré la juridiction commerciale compétente pour connaître d'une pareille action. On sait d'ailleurs quelle extension la cour de cassation a donnée à la compétence de la juridiction commerciale, depuis quelques années, quant à l'application des engagements qui dérivent d'un délit ou d'un quasi-délit. — (1) Mais la cour de cassation reconnait elle-même (arrêt précité du 13 novembre 1871) qu'une stipulation expresse « pourrait limiter la durée du voyage » : par exemple, s'il est expressément entendu que la durée du voyage est limitée au trajet d'aller, une pareille convention arrêterait les loyers du matelot (qui serait tombé malade pendant ce trajet), au moment même où le navire atteindrait le port de destination, quel que puisse être d'ailleurs, en dehors de toute stipulation, le sens du mot *voyage* employé dans l'article 262. — (2) *Sic* trib. co. Dunkerque, 14 février 1849; civ. cass. 19 février 1872. D. 72. 1. 33. — (3) n. 91.

« lorsque cet équipage ne serait composé que de deux ou « trois hommes »? Cela pourrait être, en effet, regrettable ; mais, puisque la loi ne distingue pas, comment les tribunaux en pourraient-ils éluder l'application ? Filleau lui-même ne croit pas faire un raisonnement juridique, car il ajoute qu'il faudrait demander l'exécution de ces articles (262 et 265) aux sociétés de secours mutuels établies depuis quelques années parmi les pêcheurs du littoral. Mais si l'on s'adresse aux tribunaux, pourront-ils écarter les demandeurs par une fin de non recevoir en les renvoyant aux sociétés de secours mutuels (1)?

Si l'équipage est engagé au profit, les bénéfices réalisés pendant la durée de l'embarquement sont nécessairement réduits par les frais de maladie : qui supportera les frais de maladie? qui supportera la part, représentative du salaire, à prélever sur les bénéfices? L'équipage ou l'armateur ?

En réfléchissant à la nature de l'engagement à la part, écrivait Filleau en 1862 (2), et à l'interprétation que donne à l'article 262 la cour de cassation (3), on doit conclure « que « les parts doivent être faites indépendamment de toute cir- « constance de maladie et que l'armateur ne contribue à « celle qui est donnée au matelot pour cette cause que dans « la proportion de son intérêt ». Telle n'est pas la jurisprudence de la cour suprême : aux yeux de la chambre civile, cette part n'est qu'un salaire et le matelot doit être payé de ses loyers aux dépens du navire, c'est-à-dire de l'armateur, représentant légal du navire (cass. 19 février 1872) (4) : en outre l'armateur ne saurait se dégager de ses obligations envers l'administration de la marine en transportant sur de simples matelots une responsabilité que la loi a voulu faire peser sur lui-même. Sans nier que cette part doive être envisagée comme un salaire et que les matelots engagés au profit aient, comme les autres, le cas échéant, un privilège

(1) Conf. civ. cass. 19 février 1872 : dans cette affaire, il est constant que l'équipage du sloop l'*Angelina* se livrait à la pêche côtière. — (2) n. 57. — (3) « En ce que le matelot est traité comme « s'il était resté à bord jusqu'au désarmement. » — (4) D. 72. 1. 34.

sur le navire, fondé sur le concours qu'ils apportent a la préservation du gage commun (1), je me demande si les rédacteurs de l'article 262 ont entendu réellement constituer l'armateur, en cas pareil, seul débiteur d'une somme qui, sans la maladie, devait être naturellement prélevée sur les produits de l'expédition. S'il y a, par exemple, cinq matelots, (dont un malade) et mille francs de bénéfices à partager également, les deux cents francs qu'on aurait naturellement prélevés sur le bénéfice total de l'equipage doivent-ils être pris,à cause de la maladie, dans la bourse de l'armateur, et l'équipage empochera-t-il définitivement sans aucun motif une somme qui ne lui revient pas , c'est-à-dire deux cents francs de trop ? J'ai bien de la peine à penser qu'un pareil résultat soit entré dans les prévisions du législateur de 1807, lorsqu'il a écrit que le matelot malade serait payé de ses loyers aux dépens du navire. Comme on n'a pas entendu transformer les rapports juridiques qui unissent les membres de l'équipage entre eux et à l'armateur, il faudrait admettre au moins, selon moi, le recours de l'armateur, actionné comme représentant du navire, contre les véritables débiteurs du marin malade. Tenu avec d'autres et pour d'autres au paiement de la dette, comment ne serait-il pas subrogé aux droits du créancier qu'il a désintéressé ?

J'inclinerais à penser, au contraire, que les frais de maladie ne doivent pas être imputés sur les parts des matelots, mais restent à la charge de l'armateur, et je ne crois pas manquer de logique en émettant cette opinion. L'armateur, ainsi que l'a très-bien dit Filleau (2), doit pourvoir aux frais de maladie comme il pourvoit aux vivres, aux médicaments, etc. Les parts (ou les portions de fret) ne peuvent pas plus être affectées à ces dépenses , « étant considérées comme salaires », qu'aux frais de subsistance (3). C'est en dépit de la maladie que le matelot réclame sa part ; c'est à raison de la maladie qu'il demande à être traité aux dépens du navire.

(1) V. notre t. I, n. 127. — (2) p. 213. — (3) Cf. civ. cass. 28 nov. 1866. D. 66. 1. 501. « Les loyers des matelots ne contribueront à au- « cunes avaries », dit encore l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. IV, art. 20).

Tout autre est la cause de la créance, tout autre est son titre.

Dans le procès soumis le 19 février 1872 à la cour suprême, le matelot engagé au profit avait été remplacé à bord du bâtiment : la chambre civile ne tint aucun compte de cette circonstance. Toutefois on s'est demandé si les frais de remplacement sont, à proprement parler, des frais de maladie. Ce sont tout au moins, si je ne m'abuse, des frais extraordinaires de maladie : autrement ne faudrait-il pas, en effet, les imputer en tout ou en partie sur la somme qui doit être remise au matelot malade; et dès lors celui-ci ne supporterait-il pas, contrairement au vœu du législateur, une partie des dépenses causées par sa maladie ? Une convention avait été conclue à Cherbourg en 1864 entre Poulain, armateur, et Valet, capitaine de navire, ce dernier devant être rémunéré par une part proportionnelle du fret : Valet tomba malade et fut remplacé par un autre capitaine. La cour de Caen décida qu'il devait être exonéré de toute contribution *personnelle* aux frais de remplacement, puisque, « s'il en était autrement, le remplacement de Valet par M... « étant la conséquence nécessaire de la maladie du premier, « Valet supporterait partie des frais de sa maladie et ne se- « rait pas payé de ses loyers dans le sens de l'art. « 262 co. (1) ». On peut dire, sans doute, que l'objet du remplacement est d'accroître les bénéfices dans une proportion équivalente à la perte causée par l'interruption des services du marin malade et qu'il est injuste de répartir entre tous les intéressés ce surcroît de bénéfices, non la dépense du remplacement (2). Mais ce n'est pas, à proprement par-

(1) 3 février 1873. D. 74. 5. 48. Ce capitaine était en même temps copropriétaire du navire et par conséquent avait une double qualité : en tant que capitaine, il ne devait supporter aucune réduction sur la part proportionnelle du fret à lui allouée par la convention ; comme copropriétaire et au moment du règlement définitif des droits de l'armement, il devait supporter sa part de toutes les dépenses. C'est ce qu'implique le dispositif de l'arrêt de Caen, ainsi conçu : ..., « Dit que les frais de maladie du capitaine Valet doivent « être supportés par *le navire la Marthe* ; dit également qu'il ne sera « fait aucune réduction audit capitaine sur sa part dans les bénéfices « du voyage. » — (2) Conf. Filleau, p. 213.

ler, un surcroît de bénéfices qu'on cherche en remplaçant ce malade : il s'agit d'obvier au mal causé par l'absence du matelot, c'est-à-dire de remédier aux conséquences directes de la maladie.

727. Quand le matelot est blessé « en combattant contre « les ennemis et les pirates », il s'est exposé pour le salut commun : les frais de nourriture et de pansement doivent donc être supportés alors par le chargement et par le navire, (art. 263), c'est-à-dire réputés avaries communes.

Il n'importe à cet égard, dit Pothier (1), que le marin ait été blessé en combattant les armes à la main ou en faisant la manœuvre pendant le combat ; en l'un et l'autre cas, il travaillait pour le salut commun.

Le capitaine, s'il est blessé en donnant des ordres pendant le combat, l'a été de même pour le salut commun et peut invoquer les dispositions de l'art. 263. Il faut également les appliquer au passager qui, dans le combat, aurait, à la réquisition du maître, pris les armes.

Les loyers courent très-certainement, pendant toute la durée du voyage, au profit du matelot blessé en combattant, quoique l'article 263 n'en dise rien. Le législateur n'a pas voulu se répéter.

Le projet de révision imprimé en août 1867 mit sur la même ligne, c'est-à-dire au compte du navire et du chargement les loyers et les frais de maladie si le marin avait été blessé « en accomplissant un service commandé dans l'in- « térêt du navire et du chargement ». Mais l'article 263 est muet quant aux loyers.

Tout ce qu'il faut conclure de ce silence, dit M. Demangeat (2), c'est que lesdits loyers restent à la charge exclusive de l'armement (3). En effet l'article 400 § 6, qui classe parmi les avaries communes « les loyer et nourriture des « matelots pendant la détention », n'y comprend que « les « pansement et nourriture » des matelots blessés en défendant le navire. D'ailleurs ce loyer dû en vertu du contrat

(1) Louages marit., n. 143. — (2) IV, p. 302. — (3) *Sic* Bédarride, II, n. 605.

n'est pas une dépense extraordinaire faite pour le bien et le salut commun du navire et de la cargaison (1).

« Observez, dit enfin Pothier (2), que les marchands ne « sont tenus de cette contribution que lorsque le combat « dans lequel le matelot a été blessé a procuré la conserva- « tion des marchandises ; ils n'en seraient pas tenus si le « vaisseau avait été pris ». En effet, si le navire avait été pris ou coulé, c'est l'article 258 qu'il faudrait appliquer (3).

L'article 263 est une disposition d'ordre public à laquelle il ne peut être dérogé par des conventions particulières (décr. 4 mars 1852).

728. Enfin le matelot peut être blessé à terre. S'y trouvait-il sans autorisation ? Il prétendrait en vain avoir été blessé au service actuel du navire : il suffit, pour que les frais de son traitement restent à sa charge, qu'il soit sorti sans permission (4).

A-t-il quitté le navire avec autorisation ? Dans ce cas, d'après Valin (5), il faudrait distinguer : s'il est blessé autrement qu'au service du navire, les frais de son traitement restent à sa charge. Cette opinion a semblé trop dure aux commentateurs du code, qui proposent une autre distinction : a-t-il été, à terre, blessé par sa faute, par exemple dans une rixe ou dans une orgie ? il ne pourra être pansé ni traité aux frais du navire ; a-t-il été blessé sans sa faute ? il doit être classé parmi les marins qui tombent malades pendant le voyage et peut invoquer le bénéfice de l'article 262. C'est plus humain, mais peut-être moins rigoureusement juridique. Ce n'est pas aux malades, mais aux blessés de l'art. 262 qu'il faut comparer ce blessé : or ceux-ci ne peuvent être traités aux dépens du navire que s'ils ont été blessés à son service. Il faut donc faire un certain effort d'imagination et soutenir que le matelot, absent en vertu d'une permission régulière, doit être regardé comme étant toujours à son poste. Ainsi, s'il se promène pour son agrément dans

(1) Mais dans le cas où le matelot ainsi blessé devrait être remplacé, comment les frais de remplacement doivent-ils être classés ? C'est ce que nous examinerons en traitant des avaries. — (2) Ib., n. 191. — (3) *Sic* Bédarride, II, n. 605; Demangeat, IV, p. 302. — (4) *Sic* Valin, I, p. 745. — (5) Ib.

les rues d'une ville du littoral et qu'une tuile vienne le frapper au visage ou qu'un cheval emporté le renverse, il aura été blessé au service du navire. C'est peut-être aller un peu loin (1). Cette difficulté ne subsistait pas dans le projet de révision (août 1867), qui se contentait d'exiger que le matelot eût été blessé pendant la durée de son engagement.

Lorsque le matelot, sorti sans permission et blessé, est congédié et laissé à terre, ses loyers cessent de courir (art. 264 § 2). Mais le capitaine peut aussi garder ce matelot à bord : le traitement restant toujours à la charge du blessé, les loyers lui seront-ils payés ? Non, si le capitaine ne le garde que parce qu'il lui est interdit (2) ou impossible de le mettre à terre ; oui, s'il le garde volontairement, car alors l'engagement tient et, par conséquent, le loyer court.

729. Les réformateurs de 1867 pensèrent avec raison que le code avait sacrifié à l'excès les droits de l'armement. Pour éviter « des débats et même des manœuvres au su- « jet de l'époque précise du rétablissement », le projet de révision fixa comme délai maximum pendant lequel les gages seraient dus celui de quatre mois à dater du débarquement (3). La grande commission nommée en 1873 signala de son côté « l'imprévu, l'indéfini de ces dépenses, « dont le montant n'est quelquefois connu que tardivement « après que les coïntéressés dans un armement ont liquidé

(1) Cependant, parmi les jurisconsultes contemporains, M. Demangeat, seul, paraît éprouver quelques scrupules (t. IV, p. 303, note 2). — (2) P. ex. par l'art. 270 *in fine*. — (3) « Le matelot, disait « l'art. 266, est payé de ses loyers, traité, pansé et rapatrié aux frais « du navire s'il tombe malade ou s'il est blessé *pendant la durée* « *de son engagement*, à moins qu'il ne soit prouvé que la maladie « ou la blessure a été occasionnée par sa faute. Le matelot est éga- « lement *payé de ses loyers*, traité, pansé et rapatrié aux dépens « du navire et du chargement s'il est blessé en accomplissant un « service commandé dans l'intérêt du navire et du chargement. « Dans ces deux cas, si le malelot a été laissé à terre, il a droit, en « outre, au paiement de ses salaires jusqu'à son rétablissement sans, « toutefois, que la période durant laquelle ses gages lui sont al- « loués puisse dépasser quatre mois à dater de son débarquement.» « Si la blessure ou la maladie a été occasionnée par la faute du ma- « telot, ajoutait l'article 267, ou si, sorti du navire sans autorisation, « il est blessé à terre, les frais de ses pansement et traitement sont « à sa charge ; il peut, de plus, être congédié par le capitaine : ses « loyers, en ce cas, ne lui sont payés qu'à proportion du temps qu'il « a servi. »

« leur opération », et proposa de compléter ainsi qu'il suit l'article 262 :... « Le capitaine se libère de toutes les dé-
« penses résultant des frais de traitement pour maladies ou
« blessures ainsi que des frais de rapatriement en versant,
« entre les mains de l'autorité consulaire ou coloniale, pour
« l'homme qu'il laisse à terre au moment du départ du na-
« vire, une somme dont le montant, variable suivant la ré-
« gion, est fixé par un règlement d'administration publique.
« Ce tarif est révisé tous les trois ans. — Le marin malade
« ou blessé au service du navire qui l'a laissé à terre a droit,
« en sus des frais de traitement et de rapatriement, au
« paiement de ses salaires jusqu'à son rétablissement, sans
« toutefois que la période durant laquelle ses gages lui sont
« alloués puisse dépasser quatre mois à dater de son débar-
« quement. »

En 1876, la commission sénatoriale chargée d'examiner la proposition de MM. Grivart et Monjaret de Kerjégu mit à profit les travaux de 1867 et de 1873. Elle repoussa la demande du ministre de la marine, tendant à faire porter de quatre mois à six mois la période durant laquelle les propriétaires de navires resteraient chargés du paiement des loyers des marins débarqués pour cause de blessure ou de maladie (1), et soumit au Sénat, qui les vota, un nouvel article 262 et un nouvel article 263, ainsi conçus : art. 262.
« Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux
« frais du navire s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il
« est blessé au service du navire. Si le matelot a dû être
« laissé à terre, il est rapatrié aux dépens du navire ; tou-
« tefois le capitaine peut se libérer de tous frais de traite-
« ment et de rapatriement en versant entre les mains de
« l'autorité française une somme à déterminer d'après un
« tarif qui sera arrêté par un règlement d'administration
« publique, lequel devra être révisé tous les trois ans. Les
« loyers du matelot laissé à terre lui sont payés jusqu'à ce
« qu'il ait contracté un engagement nouveau ou qu'il ait
« été rapatrié. S'il a été rapatrié avant son rétablissement,
« il est payé de ses loyers jusqu'à ce qu'il soit rétabli. Tou-

(1) V. le rapport de M. Grivart (annexe au procès-verbal de la séance du 11 décembre 1876).

« tefois la période durant laquelle les loyers des matelots « lui sont alloués ne pourra dépasser en aucun cas quatre « mois à dater du jour où il a été laissé à terre ». Art. 263. « Le matelot est traité, pansé et rapatrié de la manière in- « diquée en l'article précédent, aux dépens du navire et du « chargement, s'il est blessé en combattant contre les en- « nemis et les pirates. »

730. Le loyer, dit l'art. 728 du code espagnol, ne cesse pas d'être dû au marin qui tombe malade pendant la navigation, à moins que la maladie n'ait une cause répréhensible. Dans tous les cas, les frais de maladie et de guérison seront payés sur le fonds commun du navire, le malade demeurant obligé de les rembourser sur son salaire et au besoin sur ses biens. Aucune autre législation n'est plus dure envers les gens de mer.

D'après le code hollandais, l'homme de l'équipage, en cas de mutilation, sera indemnisé, s'il y a contestation, selon l'arbitrage du juge (art. 423). Les frais de maladie et les indemnités sont à la charge du navire et du fret si le matelot est tombé malade ou a été blessé au service du navire ; mais si les blessures ont eu lieu dans un combat pour la défense du navire, ces frais seront considérés comme grosse avarie (art. 424). Le capitaine, lorsque le matelot blessé ou malade ne peut continuer le voyage, doit laisser avant son départ des fonds suffisants pour faire face aux frais de son entretien et de sa maladie (art. 425). Le matelot a droit en outre, jusqu'à sa guérison, à ses loyers qui lui seront payés le jour de son retour au lieu d'où le navire est parti ; ses frais de retour lui seront remboursés (art. 426). Si l'officier ou un autre homme de l'équipage sorti du navire sans autorisation, devient malade, est blessé ou mutilé à terre, les frais du traitement et du pansement sont à sa charge (art. 428). De même en droit portugais (1) : de même à Buenos-Ayres (2).

(1) Si ce n'est qu'à ces mots de l'art. 423 code holl., l'art. 1468 substitue ceux-ci : « ... Selon la gravité de la blessure ». « Le malade « blessé ou mutilé, dit encore l'art. 1471, a non seulement droit à « ses loyers jusqu'à la guérison, mais encore jusqu'au jour où il « pourra être de retour au lieu d'où le navire est parti : il recevra « en outre un dédommagement pour les frais de voyage de retour. « — (2) Art. 1174 code argentin.

Au Brésil (art. 560 code brésil.), le matelot qui tombe malade au service du navire est soigné aux frais de l'armement; mais si la maladie a été contractée en dehors du service, il cesse d'avoir droit à ses loyers et les frais de traitement sont prélevés sur son salaire échu; en cas d'insuffisance, il est tenu sur ses biens personnels et sur les gages qu'il peut gagner après sa guérison. Au Chili (art. 944 code chil.), le matelot qui tombe malade ou qui est blessé ou mutilé au service du navire est soigné (et rapatrié) aux frais de l'armement. Si la maladie ou la blessure résulte d'une faute, par exemple s'il a quitté le navire sans la permission du capitaine, il a encore le droit d'être soigné par l'armement; mais il doit le remboursement des frais de traitement sur ses loyers et, en cas d'insuffisance, sur ses autres biens; enfin il n'a pas droit aux frais de retour. Si la maladie ou la blessure est la suite de services extraordinaires rendus au navire ou à la cargaison, les frais de traitement sont répartis comme avarie commune.

Les rédacteurs du code turc et du code égyptien ont cette fois remanié le code français : « Toute personne de l'équi-
« page qui, pendant le voyage, tombe malade ou est blessée
« ou mutilée, dit l'art 77, soit au service du navire, soit
« dans un combat contre les ennemis et les pirates est payée
« de ses loyers, traitée et pansée et, en cas de mutilation,
« indemnisée à l'arbitrage du juge s'il y a constestation. Les
« frais du traitement et du pansement et l'indemnité en cas
« de mutilation sont à la charge du navire et du fret si la
« maladie, les blessures et la mutilation ont été occasionnées
« par le service du navire; et ils seront répartis sur le na-
« vire, le fret et le chargement par forme d'avarie grosse
« si elles ont eu lieu dans un combat pour la défense du na-
« vire ». « Si le marin malade, blessé ou mutilé (art. 78)
« ne peut poursuivre le voyage sans danger, le capitaine,
« avant son départ, est tenu de le débarquer dans un hôpi-
« tal ou autre lieu où il puisse recevoir le traitement conve-
« nable, et de pourvoir aux frais de sa maladie, de son en-
« tretien et de son retour si le malade vient à guérir (ou à
« son inhumation s'il décède). A cet effet, il déposera une

« somme suffisante (ou exhibera une caution) entre les mains « du chef de la chancellerie commerciale ou de l'autorité lo- « cale, si c'est en Turquie, ou du consul ottoman et à son « défaut du magistrat du lieu, si c'est à l'étranger. Dans ce « cas, indépendamment de ses frais de retour, le malade, « blessé ou mutilé a droit à ses loyers non seulement jusqu'à « sa guérison, mais jusqu'au jour où il pourra être de retour « au lieu d'où le navire est parti. » « Si le marin (art. 79), « se trouvant à bord ou sorti avec autorisation, a reçu des « blessures dans une rixe ou tombe malade par suite d'une « conduite désordonnée ou immorale, il ne sera pas moins « traité et pansé aux frais du navire comme ci-dessus, sauf « le recours contre lui pour le remboursement de ces dé- « penses. Si le marin, sorti du navire sans autorisation, est « blessé, mutilé ou tombe malade par rixe ou mauvaise « conduite, non seulement les frais de ses pansements sont « à sa charge, mais il pourra être congédié par le capitaine, « auquel cas il ne lui sera payé que ses loyers à proportion « du temps qu'il aura servi. »

Le législateur belge de 1879 a timidement innové. Il complète notre article 262 par un deuxième paragraphe, ainsi conçu : « Les salaires sont dus jusqu'à la fin du voyage « pour lequel l'engagement a été contracté, à moins qu'il « ne soit prouvé que le matelot a été rétabli avant cette « époque et aurait pu rejoindre le navire ou se procurer un « autre engagement. » Tandis que l'article 263 se borne à dire : « Le matelot est traité et pansé aux dépens du na- « vire et du chargement, etc », le législateur belge, s'appropriant le projet français de 1867, décide que le matelot est « *payé de ses loyers*, traité, pansé et rapatrié aux dé- « pens du navire et du chargement, s'il est blessé en com- « battant contre les ennemis et les pirates », et tranche ainsi une question délicate, qui peut encore être débattue en France. « Si la blessure ou la maladie, dit enfin la loi du « 21 août (art. 59), a été occasionnée par la faute du mate- « lot ou si, sorti du navire sans autorisation, il est blessé à « terre, les frais de pansement et de traitement sont à sa « charge; il pourra même être congédié par le capitaine.

« Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion « du temps qu'il aura servi. »

Si l'engagé se blesse (1) au service du navire de manière à ne pouvoir commencer le voyage, dit le code norwégien de 1860 (art. 32), il doit être soigné aux frais de l'armateur, mais pas plus de quatre semaines. Si un membre de l'équipage tombe malade ou se blesse après le départ, il doit être soigné à bord ou, si cela est nécessaire, être transporté à terre et, dans ce cas, confié aux soins d'un médecin par le capitaine. Si le malade n'est pas assez complètement guéri pour être réintégré à bord quand le navire repart, le capitaine doit le recommander au consul ou, s'il n'y a pas là de consul norwégien, pourvoir d'une façon quelconque à ce qu'il soit convenablement soigné et rapatrié en temps opportun. Sauf les cas réservés par l'art. 69 (2), les frais de maladie sont supportés par le navire. Si un membre de l'équipage tombe malade pendant la traversée de retour, il a le droit d'être soigné quatre semaines après ce retour. Tant que le malade suit le navire, la solde entière lui est due. S'il doit être laissé à l'étranger, il reçoit la solde mensuelle jusqu'au jour où le navire remet à la voile; le matelot engagé au voyage a droit à toute la solde s'il tombe malade quand le navire « est sur le retour », dans tout autre cas à la moitié de cette solde. S'il est malade ou blessé par sa faute, le capitaine doit encore avancer les dépenses du traitement sur les fonds du navire, mais peut lui réclamer et même retenir sur sa solde soit ces dépenses, soit les frais de remplacement.

Cette partie du code suédois est calquée sur le code norwégien.

D'après le code finlandais (art. 75), si un matelot tombe malade ou est blessé au service du navire, il aura droit à son salaire, à son entretien, aux soins et aux médicaments tant

(1) Notre traducteur traduit « se fait du mal ». — (2) L'article 69 § 12 classe parmi les avaries grosses les frais du traitement des marins qui auraient été blessés en jetant des marchandises ou en coupant des mâts ou en combattant contre des ennemis ou dans toute autre conjoncture où il se serait agi de sauver le navire et la cargaison en péril.

qu'il restera à bord. Dans le cas où le capitaine sera forcé de le faire transporter à terre et que ce soit en pays étranger, il le mettra sous la protection du consul ou, à son défaut, aux soins d'une personne sûre, et il paiera aussi, que ce soit en Finlande ou à l'étranger, outre le salaire qui lui est dû, tous les frais de maladie pendant un ou deux mois au plus. S'il s'est attiré sa maladie par sa propre faute, le matelot recevra ses loyers pour le temps de son service effectif, mais n'aura droit à aucune indemnité pour frais de maladie hors du navire. S'il est hors d'état de subvenir lui-même à ces dépenses, le capitaine lui avancera, à charge de remboursement, la somme nécessaire pour un mois de traitement.

Aux termes du code russe (art. 715 et 716), l'homme d'équipage qui, pendant l'exercice de ses fonctions, reçoit des blessures, des mutilations, etc, peut exiger du capitaine non seulement des secours, mais encore le montant de tous les frais qu'entraîne sa guérison ; et si, pour ce fait même, il ne peut continuer la traversée, le capitaine est obligé de lui payer son passage jusqu'au lieu de son engagement, en ayant soin de porter ces dépenses au compte de l'armateur et de l'affréteur. Outre les frais de guérison, le capitaine doit payer au compte de l'armateur double solde à l'homme d'équipage qui a perdu un membre dans l'exercice de ses fonctions.

Voici les prescriptions du droit allemand. Lorsqu'un homme de l'équipage, après être entré au service, tombe malade ou est blessé, l'armateur supporte les frais du traitement : 1° pendant trois mois à partir du commencement de la maladie ou à partir de la blessure si, par suite de l'une ou de l'autre, l'homme de l'équipage n'a pu commencer le voyage; 2° pendant trois mois, depuis le retour du navire, si l'homme de l'équipage commence le voyage et revient, avec le navire, dans un port allemand ; 3° pendant six mois après le retour du navire si l'homme de l'équipage commence le voyage et revient avec le navire, mais que le retour du navire ait lieu dans un port autre qu'un port allemand; 4° pendant six mois après le départ du navire pour la continuation du voyage si l'homme de l'équipage a dû être laissé

à terre pendant la durée du voyage... (art. 48 l. 27 déc. 1872). L'homme de l'équipage malade ou blessé touche les loyers : s'il ne commence pas le voyage, jusqu'au moment où il cesse le service ; s'il commence le voyage et revient avec le navire, jusqu'à la fin du voyage de retour ; s'il a dû être laissé à terre pendant le voyage, jusqu'au jour où il a quitté le navire. Si l'homme de l'équipage a été blessé en défendant le navire, il a droit à une indemnité qui, au besoin, est fixée par le juge (art. 49). Les articles 48 et 49 ne s'appliquent point à l'homme de l'équipage qui a été blessé ou est devenu malade par suite d'un fait illicite ou qui est atteint d'une affection syphilitique (art. 50).

D'après l'édit autrichien de juillet 1774 (ch. VII), le capitaine qui tombe malade ou qui est blessé, qu'il reste à bord ou descende à terre, n'est pas privé de son traitement jusqu'au départ du navire. A cette époque, son compte étant rendu, il lui sera laissé des fonds et des vivres suffisants jusqu'à son retour dans un des ports de l'Empire (art. 5). Les dispositions de l'article précédent reçoivent encore leur application s'il s'agit d'un officier ou d'un homme de l'équipage malade ou blessé ; mais si l'officier ou l'homme de l'équipage est étranger, on lui paiera les frais de sa maladie jusqu'à sa guérison et deux mois de salaires (art. 6). Si les blessures ou la maladie proviennent de leur faute ou de leur conduite déréglée, ces dispositions ne sont plus applicables (art. 7). Enfin les gens de l'équipage qui se sont distingués dans un combat « seront récompensés » (art. 10).

Les articles 363 et 364 du code italien sont copiés sur les articles 262 et 263 du code français. « Dans les cas prévus « par les deux articles précédents, ajoute l'article 365, si le « marin doit être débarqué, le capitaine remet aux mains du « consul la somme évaluée nécessaire pour le traitement et « le rapatriement. » « Si le marin est blessé dans une rixe « ou s'il faut imputer sa maladie à sa mauvaise conduite, il « est néanmoins soigné aux frais du navire, mais sauf le « recours ouvert contre lui au représentant du navire » (art. 366). Enfin « si le marin, sorti du navire sans autorisation, « est, à terre, atteint d'une maladie ou blessé, il peut être

« congédié. Ses loyers ne lui seront alors payés qu'à pro-
« portion de ses services, déduction faite des frais de mala-
« die (1) » (art. 367).

A Malte, si un marin tombe malade autrement que par sa faute, il est payé de ses gages pendant tout le voyage et soigné aux frais du navire. Si ce marin est blessé au service du bâtiment ou en combattant contre les ennemis, il doit toujours être payé de son salaire et traité aux frais du navire (2).

Ce qui caractérise la législation anglaise, c'est un luxe extraordinaire de mesures préventives : le point important, aux yeux des Anglais, est d'empêcher les maladies de naître à bord. L'*act* de 1854 avait minutieusement réglé non seulement l'embarquement, la distribution, l'emploi des médicaments et des substances médicales (3), mais encore l'installation des marins *(accommodation on board)*. Tout cela parut insuffisant au gouvernement de la reine et l'*act* du 10 août 1854 fut, à ce point de vue, complètement remanié par l'*act* du 20 août 1867 (4). Par exemple la loi nouvelle prévoit le cas où les gens de mer auront refusé ou négligé de prendre le citron, le jus de citron ou les antiscorbutiques règlementaires : ce fait (assez fréquent, paraît-il) doit être mentionné sur le journal officiel du bord et la mention doit être signée tant par le capitaine ou le second que par le médecin du navire. L'amende (de vingt livres au *maximum)* édictée contre le propriétaire ou le capitaine pour défaut d'embarquement ou d'entretien à bord des antiscorbutiques et des médicaments, l'amende (de cinq livres au *maximum)* édictée pour distribution insuffisante de ces mêmes substances ne sont pas encourues s'il est prouvé que l'inaccomplissement des

(1) Il n'y a pas antinomie entre l'art. 367 du code de comm. et l'art. 452 du code spécial à la marine marchande qui punit seulement d'une peine disciplinaire « l'absence du bord sans autorisation du « capitaine et pendant moins de vingt-quatre heures ». C'est seulement au cas où le marin absent pendant vingt-quatre heures sans permission a été blessé (ce qui peut causer un préjudice à l'armateur) que le capitaine est investi du droit de congédiement. Cf. L. Borsari, II, p. 156. — (2) V. A. de St-Joseph, Concord., p. 307. — (3) V. notre tome II, n. 393. — (4) Complété lui-même sur quelques points secondaires par l'*act* du 21 août 1871.

prescriptions règlementaires ne saurait être attribué à la mauvaise volonté ou à l'incurie de ceux qui doivent les faire exécuter. Toutes les fois qu'il est prouvé qu'un marin n'a pas reçu, grâce à la négligence de l'armateur ou du capitaine, la nourriture et l'eau potable auxquelles il avait droit d'après son engagement ou les médicaments et antiscorbutiques en la quantité déterminée soit par l'*act* de 1854, soit par l'*act* de 1867, l'armateur ou le capitaine (à moins que la maladie ne dérive d'autres causes) paiera tous les frais de maladie jusqu'à concurrence d'une somme égale à trois mois de gages, qu'ils aient été avancés par le marin lui-même ou par un représentant quelconque de l'autorité, et le recouvrement s'en opèrera comme celui des gages eux-mêmes; le tout sans préjudice des autres responsabilités que la loi impose à l'armateur ou au capitaine (1). L'*act* de 1867, en effet, n'a pas abrogé l'art. 228 de l'*act* principal (1854), aux termes duquel : 1° si le capitaine, un matelot ou un apprenti reçoit une blessure ou un coup dans son service à bord, les frais de consultations chirurgicales ou médicales (2) nécessaires ainsi que des soins et des médicaments; ceux de son entretien pendant sa maladie jusqu'à son rétablissement, son décès ou son retour dans le Royaume-Uni, s'il y a été embarqué, et, s'il a été embarqué dans un port d'une possession anglaise, jusqu'à son retour audit port; ou, s'il y a lieu, les frais de sépulture seront payés par le propriétaire de ce navire, sans aucune déduction pour ce motif sur les salaires dudit capitaine, marin ou apprenti; 2° si le capitaine, un marin ou un apprenti est, pour cause de maladie, temporairement débarqué de son navire en vue de prévenir la contagion ou pour la convenance du navire

(1) *Act* du 20 août 1867, art. 7. — (2) Ces expressions sont assez larges pour s'appliquer non seulement au cas de blessure résultant d'un accident, mais encore au cas de maladie contractée par un marin alors qu'il faisait son devoir au service du navire. Ainsi jugé par la Haute Cour, division du Banc de la Reine, le 28 juin 1879. Il s'agissait de sept mois de traitement à l'hôpital de Port-Stanley, à la suite d'une maladie causée par la mauvaise qualité des provisions fournies à l'équipage (V. le journal du droit intern. privé, t. VII, n. 603).

et qu'il reprenne ensuite son service, les frais de déplacement, de consultation, de soins et de médicaments, ainsi que ceux d'entretien pendant son absence du bord, seront acquittés de la même manière ; 3° les frais de médicaments, consultations médicales et chirurgicales et soins à un capitaine, marin ou apprenti, pendant qu'il est à bord de son navire, seront acquittés de la même manière : dans tous les autres cas (sauf exception établie par les lois postérieures), les dépenses raisonnables supportées par le propriétaire à l'occasion de la maladie (ou de l'inhumation d'un marin si ce marin ou apprenti est mort pendant la durée de son service) seront, sur preuves suffisantes, déduites des gages dudit marin ou apprenti. L'article 229 ajoute que, si les dépenses à la charge du propriétaire pour cause de maladie, blessure ou coups ont été payées par un agent consulaire ou toute autre personne représentant Sa Majesté ou si d'autres dépenses de même nature, faites pour un marin dont les gages n'ont pas été remis audit agent, ont été acquittées par cet agent ou toute autre personne, elles lui seront remboursées par le capitaine ; faute de remboursement, le montant, y sompris les frais, sera mis à la charge du navire et exigible du capitaine ou de l'armateur, comme dette à l'Etat *(as a debt due to Her Majesty)*. Le recouvrement se poursuivra soit par les procédures légales ordinaires, soit par les moyens que les marins ont à leur disposition pour recouvrer leurs gages.

Aux Etats-Unis, si un marin tombe malade pendant le voyage ou est mis hors de service *(disabled)* par un accident, sans que ce soit par sa faute, tous les loyers lui sont payés pendant sa maladie comme s'il était à même de continuer son service (1). Mais quand un marin contracte en vue d'un service déterminé à bord d'un navire et que sa mauvaise santé le rend incapable d'accomplir entièrement sa charge, le capitaine peut opérer une retenue « raisonnable » sur ses salaires, eu égard aux circonstances (2). Le marin qui tombe malade après le départ et qu'il faut lais-

(1) The Ship Hazard, Bee's Adm. R., 441. — (2) V. Dixon, c. XVIII, n. 285.

ser dans un port étranger a droit à tous ses salaires jusqu'à la fin du voyage (1). Même droit au marin qui, sorti du navire pour un service déterminé, tombe malade à terre (2). Mais celui qui revient à la santé et qui, pouvant regagner son bord, ne l'a pas fait, ne peut réclamer ses loyers (3) que jusqu'au moment où il lui a été loisible de reprendre son service (4).

Le législateur allemand, sans déployer ce luxe extraordinaire de mesures préventives qui caractérise la législation anglaise, est moins silencieux que les rédacteurs de notre code. Non seulement il veille à ce que les gens de mer ne puissent employer qu'à leur usage personnel les aliments et les boissons qui leur sont donnés (5), à ce qu'ils aient à bord du navire un espace bien clos et suffisamment aéré (6), mais il a soin de spécifier que les lois locales en vigueur au port d'attache détermineront, en cas de doute, le minimum des médicaments à emporter (7). Il autorise un officier du navire ou trois hommes de l'équipage au moins à porter une plainte auprès d'un fonctionnaire préposé aux gens de mer à raison de ce que les approvisionnements en aliments et en boissons pour les besoins de l'équipage sont insuffisants ou gâtés (8) : ce fonctionnaire doit faire alors une enquête sur les approvisionnements (9), mentionner dans le journal de bord le résultat de cette enquête et prendre les mesures nécessaires quand la réclamation est reconnue fondée (10).

731. VII. *Captivité.*

Il arrivait autrefois que des corsaires ou des pirates, sans

(1) Chandler *v.* Grieves, 2 H. Black, 606 note; Hainey *v.* The Tristram Shandy, Bee's Adm. R., 414; Ex parte Giddings, 2 Gallis, 56; Brooks *v.* Dorr, 2 Mass., 39. — (2) Hart *v.* The Ship Little John, 1 Peters Adm., 117. — (3) Williams *v.* The Hope, 1 Peters Adm., 138; The Brig Elizabeth, Ibid., 128. — (4) Conf. quant aux mesures préventives notre tome II, n. 393. — (5) L. 27 décembre 1872, art. 43. — (6) Art. 44. — (7) Art. 45. — (8) Ou de ce que le navire n'est pas navigable. — (9) Ou sur l'état du navire. — (10) Art. 47. Cette disposition est vivement critiquée, disent les traducteurs du code allemand (p. 224, note 1). On dit qu'avec elle un concurrent des chargeurs, en corrompant trois hommes de l'équipage, peut retarder le départ d'un navire. V. Lewis, tome 1, sur l'art. 47, note 1, p. 172.

capturer le navire lui-même, y prissent un ou plusieurs matelots et les emmenassent en esclavage. Un matelot français fut pris de la sorte en 1621 par les Turcs qui relâchèrent le bâtiment et les autres marins, gardé captif pendant quatre ans et racheté d'aumônes moyennant 780 livres : il demanda ses salaires « tant pour le temps précédant sa captivité que « pour le temps qui avait couru pendant son esclavage, en « outre le remboursement de sa rançon et ses dommages « et intérêts » : le parlement de Bordeaux, par arrêt du 16 avril 1630, lui alloua « pour tous salaires, rachat et rançon, dépens, dommages et intérêts » la somme de mille livres (1).

Cette jurisprudence ne fut pas approuvée par les rédacteurs de l'ordonnance : « Les matelots pris dans le navire « et faits esclaves, dit l'article 16, tit. IV du livre III, ne « pourront rien prétendre contre les maîtres, les propriétaires « ni les marchands pour le paiement de leur rachat ».

Si dans le désordre de la prise, dit à ce propos Valin (2), des matelots sont enlevés du vaisseau pour passer dans celui du pirate et être faits esclaves, c'est un malheur pour eux, et qui les regarde uniquement. C'est bien dur. Toutefois Pothier répète (3) : « c'est un pur accident, qui ne regarde « que lui (le matelot fait prisonnier), et on ne peut pas dire « que ce soit pour le service du navire qu'il a été pris ». Au contraire, on peut le dire. Ajoutons que l'ordonnance ne parlait pas des loyers.

Le code, au moins, parla des loyers : « Le matelot pris « dans le navire et fait esclave, dit l'article 266, ne peut rien « prétendre contre le capitaine, les propriétaires ni les affré- « teurs pour le paiement de son rachat. Il est payé de ses « loyers jusqu'au jour où il est pris et fait esclave ». Il faut, bien entendu, pour que ce dernier alinéa soit applicable, que le navire lui-même n'ait pas été pris, puisque les matelots ne peuvent, si le navire est perdu, prétendre aucun loyer (art. 258).

Les Turcs eux-mêmes se sont adoucis, et la commission nommée en janvier 1865 n'hésita pas à penser « que l'état

(1) Cleirac, sur l'art. 6 des rôles d'Oléron. — (2) I, p. 748. — (3) Louag. marit., n. 221.

« de la civilisation universelle permettait de purifier la loi « de cette hypothèse de l'esclavage (1) » L'article 271 § 1 du projet énonçait purement et simplement que « le mate- « lot pris dans le navire et fait prisonnier est payé de ses « loyers jusqu'au jour où il est pris ».

Un belligérant peut, en temps de guerre maritime, s'emparer non-seulement d'un navire, mais encore des marins qui le montent, pour empêcher son ennemi de les utiliser. Nous croyons avec Filleau (2) que ces prisonniers de guerre devraient être traités comme les captifs dont parle l'article 266.

732. Le chapitre CXXXVII du consulat est intitulé : *De mariner tramés per lo senyor, si es prés* (3) : il prévoit une tout autre hypothèse : « Si le patron, dit il, envoie un « matelot quelque part, il doit y aller ; et s'il est fait captif « ou s'il en reçoit quelque dommage, le patron en est res- « ponsable ; même s'il est fait captif, il doit le racheter. « .... Si le matelot est pris par des corsaires ou par force, « il doit avoir son salaire de même que s'il eût fait son « voyage ».

« Mais si aucun d'eux, dit à son tour l'ordonnance (l. III, « tit. IV, art. 17), est pris étant envoyé en mer ou à terre, « pour le service du navire, son rachat sera payé aux dé- « pens du navire ; et, si c'est pour le navire et la cargaison, « il sera payé aux dépens de tous les deux pourvu qu'ils « arrivent à bon port ; le tout néanmoins jusqu'à concur- « rence de trois cents livres, sans préjudice de ses loyers ». « Le règlement (art. 18) des sommes destinées au rachat « des matelots sera fait à la diligence du maître incontinent « après l'arrivée du vaisseau, et les deniers seront déposés « entre les mains du principal intéressé, qui sera tenu de « les employer incessamment au rachat, à peine du qua- « druple, au profit des matelots détenus ».

Le matelot, disait à ce propos Valin (4), est fondé alors à prétendre le paiement de sa rançon : la raison est que, choisi pour faire ce service qui regardait tout autre de l'é-

(1) Note explicative, p. 60. — (2) n. 59. — (3) « Du cas où le ma- « telot envoyé par le patron est pris. » — (4) I, p. 749.

quipage aussi bien que lui, il ne serait pas juste que son malheur lui fût personnel et fût pour son compte particulier. Ce cas est, en effet, tout différent de celui de la prise du navire, où il plaît au pirate de prendre quelques-uns pour les emmener en esclavage et de laisser les autres.

Telle est l'origine historique et logique des articles 267, 268, 269 co., ainsi conçus : art. 267. « Le matelot pris et « fait esclave, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le « service du navire, a droit à l'entier paiement de ses loyers. « Il a droit au paiement d'une indemnité pour son rachat si « le navire arrive à bon port ». Art. 268. « L'indemnité est « due par les propriétaires du navire si le matelot a été en- « voyé en mer ou à terre pour le service du navire. L'in- « demnité est due par les propriétaires du navire et du char- « gement si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour « le serviée du navire et du chargement ». Art. 269. « Le « montant de l'indemnité est fixé à six cents francs. Le re- « couvrement et l'emploi en seront faits suivant les formes « déterminées par le gouvernement dans un règlement re- « latif au rachat des captifs ».

L'ordonnance, moins précise que le consulat, avait dit : « ... sans préjudice de ses loyers ». Valin ne laissait d'ailleurs planer aucun doute sur le sens de cette phrase : « Il « gagne outre cela ses loyers en entier, écrivait-il (1), « comme s'il avait servi tout le voyage; le défaut de service « ne pouvant pas plus lui être imputé dans l'occurrence que « s'il était tombé malade au service du navire, auquel cas « ses gages lui sont dus sans déduction pour le temps de « sa maladie ». Le code s'inspira de ce commentaire en énonçant nettement que le matelot avait droit à l'entier paiement de ses loyers.

Valin avait dit encore : « Il faut néanmoins, pour qu'il « puisse prétendre sa rançon, que le navire arrive à bon « port. » Il a droit au paiement d'une indemnité pour son rachat, répète le code, si le navire arrive à bon port.

Aura-t-il donc, quoi qu'il advienne, droit à l'entier paie-

(1) Ib., p. 750.

ment de ses loyers ? Il ne faudrait pas tirer un argument *a contrario* de notre texte : ainsi entendu, l'article 267 serait en contradiction flagrante avec les articles 258 et suivants. S'il y a perte entière du navire et des marchandises, les loyers de ce matelot sont perdus comme ceux des autres marins : il peut n'en obtenir qu'une partie si l'on a sauvé des débris ou des marchandises. Mais, dans ce dernier cas, ne pourra-t-il rien prétendre pour l'indemnité de rachat ? Non, d'après M. Bédarride (1), parce que « la condition à « laquelle son exigibilité était attachée ne s'est pas réali- « sée ». C'est résoudre la question par la question. Valin, que les rédacteurs du code ont ici copié, suppose formellement (2) que la rançon peut être payée sur les débris du navire et sur les marchandises sauvées. Nous préférons à l'interprétation judaïque du texte une interprétation équitable et conforme à la tradition.

Qui doit l'indemnité de rachat ? Le navire seul ou bien le navire et le chargement suivant que la prise a eu lieu à l'occasion du premier ou du second de ces deux services. Comme il s'agit ici, dit Valin, d'une indemnité due au matelot indépendamment de ses loyers, ce n'est pas sur le fret des marchandises seulement qu'il faut en régler le paiement, mais sur la valeur réelle des marchandises sauvées ; de sorte que la répartition de la rançon se fera comme en matière de jet et de contribution sur la valeur des débris du navire et sur celle des marchandises sauvées indistinctement, déduction faite du fret néanmoins, le tout au sol la livre (3).

Il peut arriver très-exceptionnellement qu'un homme soit envoyé à terre pour le service de la cargaison seule, par exemple, pour s'assurer si telle marchandise se vendrait dans le pays, pour en opérer la vente, etc. Dans ce cas, ainsi que le reconnaissent tous les commentateurs du code, l'indemnité doit être supportée par la cargaison seule.

Le montant de l'indemnité, fixé à 300 livres par l'ordonnance, est porté à 600 francs par le code. On a craint de décourager les expéditions maritimes en laissant les arma-

(1) II, n. 618; *Sic* Demangeat, IV, p. 312. — (2) I, p. 749. — (3) Cf. Ruben de Couder, v° Gens d'équipage, n. 371 et 372.

teurs sous le coup d'une obligation indéterminée. Le règlement relatif au rachat des captifs, annoncé par l'article 269, n'a jamais paru. Il faut donc se référer, pour les formes du recouvrement et de l'emploi, aux prescriptions de l'ordonnance (1). Le capitaine serait toujours obligé de provoquer, incontinent après l'arrivée du vaisseau, le règlement (2) de l'indemnité et d'en déposer le montant entre les mains du principal intéressé au navire ; celui-ci serait tenu de procéder immédiatement au rachat, à peine du quadruple au profit du matelot détenu.

La commission de 1865, qui entendit purifier la loi « de « l'hypothèse de l'esclavage », réduisait les trois articles que nous venons de commenter à l'alinéa suivant (art. 271 du projet) : « Si le matelot est pris lorsqu'il a été envoyé à « terre ou en mer pour le service du navire, il a droit à l'en- « tier paiement de ses loyers jusqu'au jour de la cessation « des services de l'équipage ».

Le premier alinéa de l'art. 267 serait encore applicable au cas où, en temps de guerre, un matelot serait envoyé en mer ou à terre pour le service du navire et fait prisonnier de guerre. Mais l'article 267 § 2, les articles 268 et 269 seraient inapplicables à ce matelot, car ils n'ont trait qu'à l'indemnité de rachat et les prisonniers de guerre ne sont pas rachetés, comme autrefois les esclaves (3).

733. Le code hollandais s'est approprié les dispositions du nôtre, mais en laissant au pouvoir royal le soin de déterminer le montant de l'indemnité (art. 435). Le code portugais (art. 1477 à 1480) reproduit le code hollandais.

En droit espagnol (art. 721 § 2), le marin pris *en défendant le navire* est payé de ses salaires et profits jusqu'à la fin du voyage. De même au Brésil, à Buenos-Ayres, au Chili (art. 562 code brés., art. 1178 et 1179 code arg., 945 et 946 code chil.)

(1) *Sic* Bédarride, II, n. 621 ; Demangeat, IV, p. 314. — (2) Le règlement dont parle l'article 18, tit. IV du livre III suppose, dit judicieusement Valin, que la cargaison doit contribuer au rachat comme le navire : car, lorsqu'il n'y a que le navire qui soit chargé du rachat, le règlement est tout fait, quoiqu'il y ait plusieurs propriétaires. — (3) Filleau, p. 225.

« Néanmoins, ajoute le code espagnol (art. 721 § 3), s'il « a été fait prisonnier par sa négligence ou par tout autre « accident sans rapport avec le service du navire, il recevra « seulement les salaires dus jusqu'au jour de sa capture ».

Les rédacteurs du code turc (art. 81 à 84) et du code égyptien (art. 81 à 83) n'ont pas cru qu'il fallût encore même en 1864, même en 1875 purifier la législation musulmane « de « l'hypothèse de l'esclavage ». Ils ont copié le code français, en fixant le montant de l'indemnité à vingt-cinq livres turques en or et sans transcrire, bien entendu, le second alinéa de notre article 269.

Le législateur belge a, au contraire, réformé nos articles conformément au projet français de 1867. « Le matelot fait « prisonnier à bord, dit la loi du 21 août 1879 (art. 61), est « payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris. S'il est pris « lorsqu'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du « navire, il a droit à l'entier paiement de ses loyers ».

Il n'est question ni d'esclavage ni de captivité soit dans le code norwégien, soit dans le code suédois, soit dans le code finlandais, soit dans le code allemand.

Mais l'édit autrichien du 25 juillet 1774 (ch. VII, art. 42 et 43) s'exprime en ces termes : « Le capitaine ou patron, « les officiers et les matelots qui seront faits prisonniers « même pour le salut du navire et du chargement n'auront « aucun recours, à titre de prix de rachat ou autre, contre « les propriétaires, chargeurs ou affréteurs du navire. Mais « si un capitaine, un officier ou un matelot détaché en mer « ou à terre pour le service du navire est fait prisonnier, sa « rançon devra être payée jusqu'à concurrence de deux cents « florins; le prix en sera prélevé sur le navire et sur le char- « gement si le matelot, l'officier ou le capitaine a été detaché « pour le service du chargement ou du navire (dans le cas, « bien entendu, d'arrivée en bon état). »

Le code italien s'est approprié les dispositions du nôtre, mais en élevant le *maximum* de l'indemnité à douze cents *lire*.

Ce sont là, pour les jurisconsultes contemporains d'outre-Manche, des questions surannées qu'il est inutile de débattre.

734. VIII. *Mort.*

La compilation rhodienne (ch. XLVI) allouait les salaires de l'année aux héritiers du matelot mort au service du navire (1). Les rôles d'Oléron (art. 7), après avoir énoncé que le matelot malade « doit avoir son louyer tout à long », ajoutaient : « et s'il moerge, sa femme ou ses privés le « doibvent avoir pour li ». Le consulat de la mer avait prévu la mort du matelot et en réglait minutieusement les conséquences : « Le patron, dit le chapitre 83, est encore « obligé envers le matelot de manière que, si celui-ci « tombe malade et meurt à bord, tout son salaire doit être « payé : s'il y a sur le navire quelqu'un de ses parents, les « effets du défunt doivent lui être délivrés ; et même, que le « défunt l'ait ordonné ou non, il faut les rendre à ses enfants « ou à sa femme, si elle demeurait avec son mari pendant « qu'il vivait : mais si elle ne lui était pas fidèle ou si elle « n'était pas avec lui quand il a quitté son pays ou si elle « a pris la fuite après le départ de son mari, le patron, « de concert avec l'écrivain et avec le consentement « de la justice, doit les donner aux parents les plus « proches ». Le chapitre 84 poursuivait ainsi : « Si un « matelot engagé au voyage meurt avant que le navire ait « mis à la voile, le quart de son salaire doit être assigné et « donné à ses héritiers. S'il meurt après que le navire a mis « à la voile et avant d'être arrivé au lieu de destination, la « moitié du salaire doit être donnée aux héritiers du défunt. « S'il avait reçu le salaire intégral avant de mourir, le tout « doit lui appartenir et doit être remis à ses héritiers, et le « patron ne peut rien leur disputer ni réclamer. » Enfin (ch. 85) « si le matelot est engagé au mois et meurt, ses hé- « ritiers seront payés de tout le temps qu'il aura servi ». On va voir que le droit maritime, en ce point comme en beaucoup d'autres, ne s'est pas beaucoup modifié depuis le quatorzième siècle.

L'ordonnance de 1681 se relie directement au consulat : « Les héritiers du matelot engagé par mois, dit-elle

(1) Il est probable, remarque Pardessus (Collect. I, p. 257, n. 1), que les matelots dont il s'agit étaient loués à l'année.

« (l. III, tit. IV, art. 13), qui décèdera pendant le voyage, « seront payés des loyers jusqu'au jour de son décès ». « La « moitié des loyers du matelot engagé par voyage sera due « (art. 14), s'il meurt en allant, et le total si c'est au retour; « et s'il navigue au fret ou au profit, sa part entière sera « acquise à ses héritiers pourvu que le voyage soit com- « mencé ». « Les loyers du matelot tué en défendant le na- « vire (art. 15) seront entièrement payés comme s'il avait « servi tout le voyage, pourvu que le navire arrive à bon « port. »

Telle est l'origine historique de l'article 265 co., ainsi conçu : « En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, « si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa « succession jusqu'au jour de son décès. Si le matelot est « engagé au voyage, la moitié de ses loyers est due s'il « meurt en allant ou au port d'arrivée. Le total de ses loyers « est dû s'il meurt en revenant. Si le matelot est engagé au « profit ou au fret, sa part entière est due s'il meurt le « voyage commencé. Les loyers du matelot tué en défen- « dant le navire sont dus en entier pour tout le voyage si le « navire arrive à bon port. »

Cet article a été déclaré d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852.

L'ordonnance du 19 avril 1670 énonçait que la veuve et les héritiers du matelot décédé durant la campagne au service des vaisseaux du roi devaient toucher ses gages en plein comme s'il eût achevé la campagne. Mais on n'appliqua pas cette disposition « généreuse » (1) à la marine marchande et l'on cessa de l'appliquer, à vrai dire, aux vaisseaux du roi dès 1689 (2). Aujourd'hui même, d'après le décret du 11 août 1856 portant règlement sur la solde et la comptabilité des équipages de la flotte, « la solde due par « l'Etat aux officiers mariniers, marins ou autres, décédés « ou disparus est acquise, jusqu'au jour inclus de leur dé- « cès ou de leur disparition constatée, à leurs héritiers ou « ayant droit sous la déduction des reprises dont cette solde

(1) Expression de Valin. — (2) Art. 5, tit. III, l. VIII de l'ord. de 1689.

« peut être passible en vertu des règlements » (art. 22). Les familles des matelots appartenant à la marine marchande sont mieux traitées, si ce n'est dans le cas d'engagement au mois.

Matelot engagé au mois. Tandis que le matelot malade, quel que soit son engagement, reçoit, s'il tombe malade après le voyage commencé, les loyers dus pour le voyage entier, les héritiers du marin engagé au mois ne peuvent réclamer ses salaires que jusqu'au jour du décès. Filleau (1) fait ressortir cette contradiction. Il était cependant difficile d'admettre que le matelot, dont le loyer s'acquiert mois par mois, pût encore, un certain nombre de mois après sa mort, gagner des salaires et, s'il n'a pas pu les gagner, il était encore plus difficile que le législateur en fît hommage aux héritiers sur la bourse de l'armateur.

Toutefois et bien qu'il soit interdit de déroger à l'article 265 par des conventions particulières, j'incline à penser, d'accord avec le même auteur, que si, d'après l'engagement, les héritiers du matelot enrôlé au mois devaient toucher ses gages en plein, cette clause devrait être exécutée. Il est trop évident que l'objet du décret-loi du 4 mars 1852 est de protéger non l'armateur contre les matelots, mais les matelots contre l'armateur.

Matelot engagé au voyage. Tandis que le matelot malade, qu'il tombe malade en allant ou en revenant, touche son salaire entier, ses héritiers n'en touchent que la moitié s'il meurt en allant ou au port d'arrivée. Cette fois, dit Filleau, il y a une contradiction manifeste entre l'article 262 et l'article 265 : le législateur présumait tout à l'heure que le matelot s'était loué pour l'aller et le retour : il ne le présume donc plus ? Il a sans doute pensé que, l'engagement devenant définitivement inexécutable par la mort, il était inique que l'armateur fût seul astreint à l'exécuter indéfiniment : il répugne évidemment aux rédacteurs du code de pousser jusqu'au bout l'application d'un principe juridique pour faire payer les services de gens qui ne servent plus. Après tout

(1) n. 58.

ces héritiers sont mieux traités que ceux des marins de l'Etat.

Voilà donc le voyage une fois de plus scindé en voyage d'aller et voyage de retour. Mais il se peut aussi que le matelot doive accomplir cinq ou six traversées différentes avant de revenir au port d'armement. Filleau (1) propose alors de diviser la durée présumée du voyage total en deux périodes dont la première correspondrait à l'aller, la seconde au retour. C'est, à notre avis, de la pure fantaisie. Il faudrait bien plutôt, comme le propose M. Laurin (2), diviser la somme stipulée à forfait en autant de parties distinctes qu'il y a de traversées à faire et attribuer à la succession les fractions correspondant aux traversées déjà accomplies et à celle en cours d'exécution au moment où est survenu le décès.

Si le marin ne s'était engagé que pour une traversée, la somme entière qui lui aurait été promise ou comptée serait évidemment acquise à ses héritiers (3).

Matelot engagé à profits éventuels. Ses héritiers sont encore mieux traités : sa part leur est acquise à la seule condition que le voyage ait été commencé. Il y a là, sans nul doute, une disposition exceptionnelle, tout à l'avantage des marins (4). Mais enfin, dit Valin, la loi étant portée en leur faveur, il faut s'y conformer et dire que c'est un moyen qu'elle a imaginé pour encourager les matelots à former ces sortes de sociétés et d'entreprises en donnant à chacun cette assurance que, s'il vient à mourir dans le cours de l'entreprise, sa part entière passera à ses héritiers (5).

La plupart des conventions particulières dérogeaient autrefois à cette prescription de l'article 265 dans les engage-

(1) p. 318. — (2) I, p. 557. — (3) Sentence de l'amirauté de Marseille du 31 juillet 1753, citée par Valin, I, p. 746. — (4) *Sic* Valin, I, p. 746; Laurin, I, p. 558. V. néanmoins Filleau, p. 220. — (5) V. toutefois une judicieuse et savante note de M. Levillain (D. 80. 2. 235), d'après laquelle l'application de l'article 265 est subordonnée à celle de l'article 262, c'est-à-dire, ne peut avoir lieu qu'autant que la maladie s'est déclarée pendant la durée de la traversée. Les loyers, dit très-bien M. Levillain, dont le cours a été arrêté du jour où le matelot malade a dû quitter son emploi, ne peuvent pas, par cela seul qu'il est ensuite décédé, être considérés comme ayant continué de courir au profit de ses héritiers.

ments pour la pêche de la morue : on n'attribuait aux héritiers du matelot décédé que la part réalisée au jour de son décès. C'est ce qu'il n'est plus possible de faire sous l'empire du décret-loi du 4 mars 1852.

« ... Les frais de l'enterrement neantmoins, s'il y en a, « desduits », disait Cleirac (1). Valin (2) répète qu'il est juste de les déduire aux héritiers (3). Toutefois l'arrêté du 5 germinal an XII (art. 3) et le décret du 7 avril 1860 (art. 3) déclarent que les capitaines, s'ils laissent dans les hôpitaux des gens débarqués malades, sont tenus de pourvoir à la dépense nécessaire pour fournir, en cas de mort, à leur sépulture, et Filleau en conclut (4) que les frais de sépulture sont à la charge de l'armement. Cette conclusion, je le sais, n'est pas forcée. L'ordonnance du 1er août 1743 (art. 3) contenait la même prescription, et cela n'avait pas semblé décisif à Valin. L'armement avance seul, dans certains cas, des frais de traitement et de pansement qui sont à la charge de la cargaison comme du navire (5). Le législateur aurait pu décider que les frais d'inhumation resteraient, comme en Suède et en Autriche, à la charge de l'armateur dans le cas unique où les gages du matelot ne suffiraient pas à les couvrir. Mais il vaut mieux, dans le doute, interpréter comme Filleau l'arrêté de germinal an XII. D'ailleurs d'après la convention conclue le 5 novembre 1879 entre la France et la Grande-Bretagne, d'après la convention conclue le 16 mai 1880 entre la France et l'Allemagne, l'assistance à donner aux marins français et britanniques délaissés comprend, en cas de mort, les dépenses des funérailles. Les armateurs de Marseille, que j'ai questionnés sur ce point, m'ont répondu qu'ils ne disputaient pas sur tous ces textes et qu'ils se chargeaient sans balancer des frais funéraires. C'est entendre humainement et sainement la loi (6).

(1) Sur l'art. 7 des rôles d'Oléron. — (2) I, p. 747. — (3) *Sic* Boulay-Paty, II, p. 243; Dalloz, v° Droit marit., n. 755; Ruben de Couder, v° Gens d'équipage, n. 384. Conf. Rouen, 8 déc. 1841. D. v° Droit mar., n. 754. — (4) n. 112. Il ne cite, à vrai dire, que le décret de 1860; mais il est manifeste qu'un simple décret, en 1860, n'aurait pu mettre les frais de sépulture à la charge de l'armement. — (5) Conf. De Clercq et Vallat, II, p. 154. — (6) Anvers, 13 nov. 1852 et 29 nov. 1880 (Rec. d'Anv., 1880. 1. 336), et Rouen, 24 déc. 1879 (D. 80. 2. 238).

Mais ces prescriptions de l'article 265 sont-elles applicables au cas de suicide ? Le tribunal de commerce du Havre l'avait ainsi jugé parce qu'il n'y a pas de distinction dans la loi. C'est avec raison, selon nous, que la cour de Rouen infirma ce jugement le 8 décembre 1841 (1), pensant que la loi n'avait pas voulu assimiler l'une à l'autre deux hypothèses aussi dissemblables et accorder indistinctement la même faveur « à celui qu'on peut supposer mort victime de « son zèle et à la famille de celui qui cause un préjudice à « l'armement en le privant de ses services ». La cour décida même que, le marin ne pouvant pas plus se soustraire à ses engagements par le suicide que de toute autre manière, elle devait rechercher quelles conséquences dommageables cette mort volontaire avait pu avoir pour l'armement. Comme il s'agissait d'un capitaine et qu'il avait fallu le remplacer, les héritiers du suicidé durent tenir compte aux propriétaires du navire de la somme payée au nouveau capitaine.

La loi alloue aux héritiers du matelot tué en défendant le navire « tous ses loyers comme s'il avait servi tout le « voyage (2) », quel que soit le mode d'engagement. Il était naturel d'assurer ce surcroît d'avantages à la famille de celui qui avait sacrifié sa vie pour le salut commun.

Les mots « en défendant le navire » doivent être entendus *lato sensu*. Valin les applique au matelot qui, *durant le combat*, faisant simplement le service se serait tué en tombant. Ce matelot, en effet, concourait à la défense du navire.

Le même jurisconsulte, se référant à l'article 9 du règlement du 25 novembre 1693, ajoutait : « Ce qui est décidé « ici par rapport aux loyers du matelot tué en combattant « est applicable à la part qu'il aurait dû avoir dans la prise « que le navire aurait faite, cette part devant passer tout de « même à sa veuve et à ses héritiers avec ce qui lui était dû « pour reste de ses avances, comme tenant lieu de loyers ». Cette ancienne disposition législative est remplacée par l'article 103 de l'arrêté du 2 prairial an XI, ainsi conçu : « Le règlement des parts assignera sur le produit des prises

(1) Dall., ib. — (2) Valin.

« une somme aux officiers et autres gens de l'équipage qui « auront été blessés et estropiés dans les combats, *et aux « veuves et enfants de ceux qui auront été tués ou qui se- « ront morts de leurs blessures*. Lesdites sommes seront « payées à ceux auxquels elles auront été accordées *en sus « de leurs parts de prises*, pourvu que ces gratifications « n'excèdent pas le double de la valeur desdites parts. »

« ... Si le navire arrive à bon port », dit notre article : à moins encore, comme le fait observer Valin, que ce que l'on sauvera du naufrage ne suffise à tout. Autrement les héritiers auront le sort des gens de l'équipage pour ne toucher que concurremment avec eux « au sol la livre » le produit des débris du navire et du fret des marchandises sauvées ; ou si tout périt, ils n'auront rien à prétendre : car enfin, dit encore Valin, ils ne peuvent pas être de meilleure condition que les autres matelots.

D'après Filleau (1), l'article 265 *in fine* a en vue non le port marqué pour la fin du voyage ni même celui pour lequel le navire était expédié, mais le lieu quelconque « où le bâ- « timent aborderait après avoir échappé à la prise ». C'est une évidente exagération. Ce port est celui qu'aborde le bâtiment soit après le voyage d'aller, soit après une traversée définie si le voyage total a dû se subdiviser en un certain nombre de traversées (2).

Ainsi que le faisait déjà remarquer Valin (3), la portion qui excède les loyers dus en cas de mort naturelle doit être payée aux dépens du navire et du chargement. Il faut appliquer ici, par une irrésistible raison d'analogie, la règle écrite dans l'article 263.

Le Sénat avait, sur la proposition de MM. Grivart et Monjaret de Kerjégu, modifié ainsi qu'il suit le dernier paragraphe de l'article 265 : « Les loyers du matelot tué en défendant le « navire sont dus en entier pour tout le voyage si le navire « arrive à bon port ; et, en cas de prise, naufrage ou décla- « ration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessation des « services de l'équipage ». Mais la Chambre des députés n'a pas statué sur ce projet.

(1) p. 223. — (2) V. ci-dessus n. 712. Conf. Laurin, I, p. 560. — (3) I, p. 747.

735. Le code espagnol, après avoir reproduit les prescriptions énoncées aux premiers alinéas de l'article 265, ajoute : « Si l'engagement a eu lieu à la part, on paiera à ses « héritiers la part qui lui revenait *au jour du décès* s'il est « mort depuis le commencement du voyage ; mais les héri- « tiers n'y auront aucun droit s'il est mort auparavant » (art. 720 *in fine*). « Quel que soit l'engagement du matelot « mort pour la défense du navire, il sera considéré comme « vivant pour ses salaires et ses profits jusqu'à la fin du « voyage » (art. 721).

Le code hollandais (art. 431) et le code portugais (art. 1476) n'ont pas, sur ce point, modifié la législation française. Mais le code portugais décide expressément (art. 1474) que, si un homme de l'équipage vient à mourir, les frais de sépulture sont à la charge du navire. Le code hollandais tranche la question dans le même sens (1).

Le code brésilien (art. 562) reproduit les dispositions du code portugais. L'article 1178 du code argentin complète les prescriptions du code brésilien par la disposition suivante : « Les héritiers du marin engagé à part et profit ont droit à « tout ce qui aurait été attribué au marin, s'il avait terminé « le voyage, lorsque la mort est survenue pendant le voyage ; « mais ils n'ont aucun droit lorsque la mort survient avant « le départ ». De même au Chili (art. 945 et 946 code chil.).

Les codes égyptien et turc (art. 80) n'ont rien changé aux dispositions du nôtre.

La loi belge du 21 août 1879 (art. 60) n'a pas non plus modifié le code de 1807.

Après avoir énoncé que, tant que le malade suit le navire, la solde entière lui est due ; que, s'il est laissé à l'étranger, la solde mensuelle lui est due jusqu'au départ du bâtiment et que le malade engagé au voyage a droit à toute la solde si le navire est sur le retour, jusque-là seulement au demi-loyer, l'article 32 du code norwégien ajoute : « Les héritiers pour- « ront exiger le paiement des salaires d'après les mêmes

(1) Art. 429. « Le cadavre d'un des gens de l'équipage décédé pen- « dant le voyage sera inhumé ou mis hors de bord selon la décision « du capitaine et aux frais du navire. »

« règles si un membre de l'équipage meurt pendant le « voyage : il leur sera fait déduction des frais d'enterre- « ment ». Le code suédois ne contient aucune disposition spéciale en faveur des héritiers du matelot décédé et met à sa charge, s'il meurt à l'étranger des suites d'une maladie qui l'a contraint de quitter le navire, les frais de son enterrement, mais en ajoutant que, si ses gages ne pouvaient les couvrir, l'armateur devra pourvoir à l'excédant de la dépense. Il est procédé de même en droit finlandais (1) quand un matelot meurt « pendant le voyage ».

En Russie, quand un matelot meurt après avoir été mutilé dans l'exercice de ses fonctions, ses héritiers ont le droit de réclamer la double solde qui lui serait due (2) : si les héritiers sont absents, cette solde et les effets du défunt sont envoyés au bureau de la société générale de bienfaisance pour leur être remis (art. 716 du code russe). Le capitaine doit en outre remettre ou faire remettre, par l'intermédiaire du bureau général de surveillance, aux héritiers du matelot décédé naturellement à bord par suite de maladie sa solde et tous les effets qui lui appartiennent.

D'après la loi allemande du 27 décembre 1872 (art. 51), si l'homme de l'équipage meurt après avoir commencé son service, l'armateur doit payer les loyers jusqu'au jour du décès, et les frais funéraires. Si l'homme de l'équipage est tué en défendant le navire, l'armateur doit, en outre, payer une indemnité qui, au besoin, est fixée par le juge. Quand l'homme de l'équipage décédé laisse des biens à bord (art. 52), le capitaine doit veiller à l'inventaire et à la conservation et, au besoin, à la vente de ces biens. L'inventaire doit être fait avec l'assistance de deux officiers du navire ou d'autres personnes dignes de foi. Les biens laissés à bord par le défunt, le prix en provenant, le reliquat des loyers, s'il y a lieu, doivent être remis, avec l'inventaire ci-dessus mentionné et l'acte de décès, au premier fonctionnaire préposé aux gens de mer qu'on rencontre. Si, à l'étranger, le fonctionnaire préposé aux gens de mer refuse, par des motifs

(1) Art. 76 § 1 code finl. — (2) V. ci-dessus, n. 730.

spéciaux, de recevoir les objets de la succession, le capitaine doit en faire la remise au fonctionnaire préposé aux gens de mer entre les mains duquel il peut l'opérer. Si le capitaine est mort pendant le voyage (art. 53), ces mesures sont prises par le pilote *(steuermann)*.

Les prescriptions de la loi autrichienne (édit de 1774, ch. VII, art. 37 à 41) sont analogues à celles de la loi française. Il est spécialement énoncé que, si le voyage n'était pas commencé lors du décès, les héritiers n'auraient aucun droit à exercer, et que les frais d'inhumation seront supportés par les armateurs, si les gages des matelots sont insuffisants.

L'article 368 du code italien est calqué sur notre article 265.

A Malte, si le marin engagé au profit meurt avant que le navire ait commencé le voyage, ses héritiers doivent percevoir le quart des bénéfices qui lui seraient revenus : il n'y a pas d'autre dérogation au droit écrit dans l'ordonnance de 1681.

La loi anglaise (1) pose cette règle élémentaire : la mort du matelot n'infirme pas ses droits au salaire qu'il avait gagné. Rien de plus quant au fond du droit.

Toutefois l'*act* du 29 juillet 1862 (art. 21) énonce que les salaires des marins morts dans le naufrage d'un navire sont dus et peuvent être réclamés comme dans les cas de mort ordinaire.

Aux Etats-Unis, il a été jugé plusieurs fois (2) par la cour de district de Pensylvanie que les salaires étaient dus non pas seulement jusqu'au décès, mais jusqu'à la fin du voyage, comme si le matelot avait vécu et accompli jusqu'au bout son engagement. Un de ces jugements a été confirmé sur appel (3). Ces décisions s'appuyaient avant tout sur l'ancienne pratique maritime attestée par l'article 7 des rôles d'Oléron. D'un autre côté la cour de district de la Caroline du sud a jugé que les salaires étaient dus seulement jusqu'au

(1) *Merch. ship. act* de 1854, art. 184. — (2) Walton *v.* The Neptune, 1 Peter's Adm. R., 142; Scott *v.* The Greenwich, ib. 165; Jackson *v.* Sims, ib. 157. — (3) Jackson *v.* Sims, 1 Wash. C. C. R., 441

jour du décès (1). Le juge Davis s'est aussi livré à un examen critique des anciennes ordonnances et notamment des rôles d'Oléron : il a conclu que le droit au salaire ne pouvait survivre au décès, rappelant d'ailleurs que tel était l'usage constant du Massachussets (2).

Mais on trouve en outre, à la troisième partie du *merchant shipping act* de 1854, section XII, de minutieuses dispositions relatives *au salaire et aux effets des marins décédés* (3). La loi américaine du 7 juin 1872 (art. 43 et suiv.) contient une série de prescriptions analogues.

Les capitaines prennent charge des effets des matelots décédés au cours d'un voyage qui doit se terminer en Angléterre (ou aux Etats-Unis) ou les font vendre s'ils le jugent convenable; ils doivent détailler au journal officiel du bord les effets ou valeurs pris en charge par eux comme aussi tous les objets vendus et le prix qu'ils ont obtenu, avec le montant du salaire acquis et des retenues s'il y en a (4). Ces effets et ce salaire doivent être remis entre entre les mains du contrôleur d'embarquement (5) en Angleterre (ou aux Etats-Unis), du consul à l'étranger (6), avec un état détaillé : le capitaine reçoit un certificat constatant cette remise (7). Une amende n'excédant pas cinquante livres en Angleterre, deux cents dollars aux Etats-Unis est infligée au capitaine qui néglige de prendre charge, de faire remise ou de tenir compte desdites valeurs ou hardes, etc. (8). Les consuls et les agents des douanes (l'*agent commercial*, dit la loi américaine) sont tenus de prendre charge des effets et valeurs laissés a terre par les marins qui meurent en cours de voyage

(1) Carey *c.* The Kitty, Bee's R., 225. — (2) Natterstrom *c.* The Hazard, Bee's adm. R., 441. Il a été en outre jugé que si un marin s'embarque atteint d'une maladie mortelle et décède après le voyage commencé, il n'est dú aucun salaire (2 Peter's Adm., 263). — (3) Telle est la rubrique même de la section. — (4) Loi angl., art. 194; loi américc., art. 43. — (5) *Shipping master* en Angleterre, *shipping commissioner* aux Etats-Unis. — (6) La remise est faite au consul d'après la loi américaine toutes les fois que le navire aborde et séjourne *(touches and remains)* dans un port étranger, d'après la loi anglaise quand un navire séjourne quarante-huit heures dans un port étranger. — (7) Loi angl., art. 195; loi américc., art. 44. — (8) Loi angl., art. 196; loi américc., art. 45.

hors du Royaume-Uni (ou des Etats-Unis) ailleurs qu'à bord de leurs navires : ils en sont comptables au conseil du commerce en Angleterre, aux juges de district en Amérique (1). Le salaire et les effets des marins qui meurent dans le Royaume-Uni (ou aux Etats-Unis) est remis en Angleterre au conseil du commerce ou au contrôleur d'embarquement du lieu où ils ont été (ou allaient être) débarqués, en Amérique au *shipping commissioner* du même lieu (2). Aux Etats-Unis, le commissaire d'embarquement qui, dans la semaine de la réception des effets, sommes, etc., néglige de les remettre, déduction faite de ses déboursés, à la cour de circuit dans le ressort de laquelle il réside, peut être condamné à payer (au *maximum)* le triple de leur valeur (3). Si ces effets, sommes etc., ne dépassent pas cinquante livres en Angleterre, trois cents dollars en Amérique, ils peuvent être remis sans formalité judiciaire (en Angleterre par le conseil du commerce ou ses agents, en Amérique par la cour de circuit) à toute personne paraissant fondée à les réclamer (veuve, enfants, légataires, héritiers du sang, etc) : s'ils dépassent ce taux, ils doivent être remis aux représentants légaux (4). Si le salaire d'un marin n'est pas réclamé pendant six années, le conseil du commerce en Angleterre (la cour de circuit aux Etats-Unis) est autorisé à recevoir ou à rejeter d'une manière absolue toute réclamation subséquente, et les sommes provenant des salaires impayés sont versées, en Angleterre, au fonds consolidé *(consolidated fund)*, en Amérique au trésor public des Etats-Unis où elles forment un fonds affecté au soulagement des marins malades, hors de service, etc (5).

736. Le code français de 1807, qui touche à bien moins d'objets que le *merchant shipping act* de 1854, ne s'est occupé des décès en mer qu'au point de vue du droit aux loyers. Au contraire l'ordonnance de 1681 consacrait un titre entier (le titre XI du livre III) aux « testaments et à la succession « de ceux qui meurent en mer ». Nous sommes naturelle-

(1) Loi angl., art. 197; loi américc., art. 46. — (2) Loi angl., art. 198; loi américc., art. 47. — (3) Art. 48. — (4) Loi angl., art. 199; loi américc., art. 49. — (5) Loi angl., art. 202; loi américc., art. 50.

ment amené, après avoir commenté l'article 265 co., à dire quelques mots des successions maritimes.

Il est d'abord bien entendu que la succession dite *maritime* se compose non d'un patrimoine entier, mais des biens, meubles, effets que les marins ou passagers avaient avec eux. C'est ce qui résulte du texte des articles 4, 5, 6, 7 du titre XI du livre III de l'ordonnance, combiné avec la rubrique même de ce titre. Par *effets*, d'après l'interprétation traditionnelle, il faut entendre les « billets, obligations, con- « trats de constitution de rentes, etc (1) ».

J'ai dit plus haut (t. II, n. 532) que le capitaine devait procéder d'abord à un inventaire : telle est, en effet, la première obligation que l'ordonnance lui impose : « Incontinent après le décès de ceux qui mourront sur mer, l'é- « crivain fera l'inventaire des effets par eux délaissés dans « le vaisseau en présence des parents, s'il y en a, sinon de « deux témoins qui signeront, et à la diligence du maître. » Depuis qu'il n'y a plus d'écrivain sur les navires, disait déjà Valin, c'est au maître de faire l'inventaire : le règlement général de 1866 (art. 246 § 1) n'a donc pas changé la loi en confiant l'inventaire au capitaine lui-même.

L'inventaire, cela va sans dire, doit être exact et complet. L'instruction du 2 juillet 1828 prescrit d'y mentionner les testaments ou papiers présumés tels et papiers cachetés trouvés parmi les effets du défunt en rapportant textuellement l'acte de suscription ainsi que la forme extérieure des paquets, celle du cachet, les signatures, etc.

Le chirurgien ou le médecin commissionné (v. notre tome II, n. 386) peut assurément, même sur les bâtiments de commerce (2), lorsqu'il le croit nécessaire pour la santé de l'équipage, exiger (3) que les vêtements et les fournitures de lit d'une personne décédée soient jetés à la mer : le capitaine doit alors les décrire au préalable avec toute l'exacti-

(1) Valin, II, p. 431. — (2) Ce pouvoir n'est expressément reconnu (par le décret du 15 août 1851, art. 673) qu'au chirurgien-major à bord des vaisseaux de guerre. — (3) Ne fût-ce que par application de la règle générale écrite dans l'article 24 du décret du 22 février 1876.

tude possible sur l'inventaire ou sur un procès-verbal particulier. Dans tout autre cas, il est tenu de les mettre en lieu sûr après les avoir inventoriés.

Valin (1) suppose que le matelot embarqué pour l'aller et le retour, après être arrivé au lieu de la destination pour l'aller, y a fait décharger des marchandises et meurt ensuite sur le navire ou à terre : le capitaine, pense-t-il, devrait alors, après avoir inventorié ce que le défunt a laissé dans le vaisseau, se charger à la suite de cet inventaire des autres effets étant à terre, appartenant aussi au défunt, et les faire porter dans le navire pour en rendre compte à qui il appartiendra, « parce qu'en cette partie tout ce qu'avait le défunt « dans le navire en arrivant dans le lieu est censé y être « encore comme dépendant de sa succession maritime ». Il en en doit être encore ainsi : les successions maritimes comprenant tous les objets, même débarqués, que les gens de l'équipage avaient dans le navire, la curatelle du capitaine et son obligation d'inventorier les comprennent aussi.

Alors même qu'un décès est survenu pendant le mouillage, un consul excèderait ses attributions en dressant lui-même l'inventaire : son rôle se borne à le recevoir du capitaine, à le récoler et à en transmettre sans retard une expédition au ministre de la marine afin que celui-ci, au vœu de l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 38), puisse faire donner les avis et communications utiles à la famille des intéressés.

737. L'ordonnance (art. 5, même tit.) disait : « Le « maître demeurera chargé des effets du défunt et sera tenu, « après son retour, de les remettre avec l'inventaire entre « les mains des héritiers, légataires ou autres qu'il appar- « tiendra ». Ce système avait beaucoup d'inconvénients, et Valin (2) atteste que tantôt on suscitait aux intéressés « des délais affectés et de mauvaises difficultés », tantôt on blessait les droits des uns ou des autres par des préférences injustes ou erronées. C'est pourquoi il fut enjoint aux capitaines par le règlement du 23 août 1739 (art. 2 et 3) de remettre au trésorier des invalides le montant de la solde des

(1) II, p. 435. — (2) Ib.

gens de mer décédés, ensemble le produit de leurs hardes ou effets qui auraient été vendus dans le cours du voyage, avec défense aux officiers des classes de délivrer un nouveau rôle d'équipage qu'il n'eût été satisfait à cet engagement, et, quant aux effets des gens de mer qui n'auraient pas été vendus et à ceux des passagers, d'en faire le dépôt avec l'inventaire au greffe de l'amirauté. C'est à l'amirauté (1) que les créanciers, les héritiers, légataires devaient s'adresser pour obtenir la délivrance des effets et gages du défunt.

Aujourd'hui les amirautés n'existent plus, et le règlement du 23 août 1739 a été lui-même remplacé par le règlement royal du 17 juillet 1816, qui s'exprime ainsi qu'il suit. Art. 21. « Les effets et hardes provenant d'individus embarqués « sur les navires du commerce sont déposés, avec l'inven- « taire, au bureau des classes du port où le désarmement a « eu lieu. » Art. 22. « Les espèces monnayées trouvées sur « les décédés et le produit de leurs effets et hardes qui au- « raient été vendus dans le cours du voyage pour cause de « dépérissement ou pour tout autre motif sont remis, lors « du désarmement, au caissier des gens de mer. » Art. 23. « Les effets et hardes déposés au bureau des classes et qui « n'ont point été réclamés sont vendus après un an de dépôt « ou plus tôt, s'il est jugé nécessaire, d'après les ordres de « l'administrateur en chef de la marine, par les soins et en « présence du commissaire des classes, qui dresse un pro- « cès-verbal où les différents articles sont consignés sépa- « rément. Le produit de la vente est également remis au « caissier des gens de mer. »

Quel va donc être, une fois l'inventaire fini, le rôle du capitaine ?

A. D'abord, aux termes de l'art. 6, tit. XI, l. III de l'ordon- « nance, si les effets délaissés par ceux qui n'ont point testé « sont chargés pour les pays étrangers, le maître pourra les « négocier et en rapporter le provenu au retour ; auquel cas, « outre son fret, il sera payé de sa provision (2) ». Ce n'est

(1) C'est-à-dire aux tribunaux institués dans les ports, sous l'ancien régime, pour connaître des affaires maritimes. — (2) C'est-à-dire de son droit de commission.

qu'une faculté : si la négociation doit être désavantageuse, il rapportera les effets dans son navire. Mais, s'il en dispose, puisqu'il est tenu d'en rapporter le « provenu », il ne doit pas vendre à crédit ou, s'il le fait, c'est à ses risques (1).

B. La vente en pleine mer des hardes et meubles *à l'usage* du défunt *peut* être faite au pied du grand mât, au profit du plus offrant et dernier enchérisseur, conformément à l'article 7 du même titre, ainsi conçu : « *Pourra* aussi vendre « les hardes et meubles des mariniers et passagers, les « faire apporter pour cet effet au pied du mât et les délivrer « au plus offrant, dont sera tenu état par l'écrivain et compte « par le maître. » Valin dissuadait déjà les capitaines de procéder à ces sortes de ventes, qui se font presque toujours à vil prix. Filleau (2) va jusqu'à leur demander de ne jamais vendre ainsi les hardes et meubles des passagers. En effet, sauf en ce qui touche les provisions, on ne conçoit plus, aujourd'hui que les relâches sont si fréquentes, l'utilité de semblables adjudications (3). Quels seront les adjudicataires ? Des matelots. Ont-ils de quoi payer ? Le règlement de 1739 (art. 19) était obligé d'enjoindre aux capitaines de « donner « une note des gens qui n'auraient pas payé lesdites hardes « pour leur en faire la retenue sur leur solde au désarme- « ment du navire ».

C. L'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 16) s'exprime d'ailleurs en ces termes : « Les effets et le prix de ceux qui, « en exécution de l'article 7 du titre XI du livre III de l'or- « donnance de 1681, auraient été vendus et payés comptant « seront, ainsi que les papiers, déposés à la chancellerie du « consulat. Un procès-verbal de ce dépôt sera rédigé et une « expédition en sera donnée au capitaine pour sa décharge. » Ces effets, s'ils sont périssables, le consul peut à son tour les faire vendre sur le champ, en rendant préalablement une décision motivée qui sera inscrite sur les registres : les fonds

(1) ... « N'étant pas recevable à faire contenter les héritiers ou « autres intéressés des billets ou reconnaissances des acheteurs ». — (2) p. 380. — (3) Toute vente de ce genre est interdite à partir du moment où le bâtiment est arrivé au mouillage (De Clercq et Vallat, II, p. 119).

provenant de ces ventes seront versés à la caisse de la chancellerie (art. 39 même ord.).

Ces mots « seront déposés » ne doivent pas être entendus à la lettre : d'une part les consuls gardent leur liberté d'action et peuvent accepter ou décliner l'offre des capitaines (1); d'autre part ceux-ci ne sont pas astreints à faire le dépôt (2). Les successions maritimes devant être mises le plus promptement possible à la disposition des intéressés, ces effets, sommes, papiers doivent, en général, rester à bord quand le navire opère directement son retour en France, être déposés en chancellerie quand il a une destination lointaine. Le consul ne devrait même, dans l'opinion de Filleau (3), exiger le dépôt des effets des marins ou passagers décédés pendant la durée de leur embarquement que lorsque ces effets, étant conservés à bord du bâtiment, ne pourraient arriver au port d'armement ou dans tout autre port de la métropole avant le terme d'une année accordé pour la réclamation en nature par l'article 39 de l'ordonnance d'octobre 1833.

D'après les circulaires du ministre des affaires étrangères du 19 juin et du 31 août 1869, les capitaines des paquebots à vapeur sont tenus de conserver à leur bord les effets des décédés jusqu'à ce qu'ils aient pu les remettre, après leur rentrée en France, à l'autorité maritime.

D. Lorsque les héritiers ou légataires se trouvent ou sont représentés au port d'arrivée, les commissaires de l'inscription maritime aux colonies, les consuls à l'étranger doivent intervenir au même titre et dans les mêmes termes que le commissaire de l'inscription maritime du port de désarmement, à l'effet de faire tenir aux intéressés les produits de la succession.

E. Les héritiers ou légataires ne se trouvent pas et ne sont pas représentés au port d'arrivée.

Hardes et autres meubles à l'usage du défunt. S'ils

(1) Beaussant, I, n. 158; De Clercq et Vallat, II, p. 120. — (2) Car, remarque Beaussant, l'ordonnance de 1833, en imposant le dépôt à la chancellerie du consulat, dérogerait au règlement législatif de 1739, d'après lequel le dépôt doit être fait au port de désarmement. — (3) p. 374.

peuvent être transmis aux ayant droit dans l'année, l'autorité du lieu les maintient sur le navire à bord duquel la succession s'est ouverte ou en ordonne le transbordement sur un autre navire et les adresse, avec une expédition de l'inventaire, au port le plus voisin du domicile du décédé (1). S'ils ne peuvent être transmis aux ayant droit, cette autorité les tient à leur disposition ou les fait vendre.

Marchandises, numéraire, effets de commerce et autres valeurs. En ce qui touche l'envoi dans un port français des objets précieux, l'autorité du lieu s'adresse soit au navire à bord duquel la succession s'est ouverte, soit à tout autre navire de commerce, soit même à un bâtiment de l'Etat. C'est au capitaine de ce bâtiment (2) qu'il appartient de prendre livraison, personnellement ou par un délégué, des caisses contenant les objets précieux; en cas de perte non justifiée, il est responsable. Quant aux marchandises dont le capitaine ne s'est pas directement occupé conformément à l'article 6, tit. XI, l. III de l'ordonnance : 1° si elles sont adressées à des consignataires ou correspondants établis dans ce port d'arrivée, elles leur sont remises (3); 2° si elles n'ont pas de consignataire à l'arrivée, le capitaine *peut* en rester chargé pour en rendre compte soit au port de désarmement, soit dans un port de relâche où siègerait une autorité française; 3° s'il ne s'en charge pas ou si l'on ne veut pas l'en charger, la vente par les soins de l'autorité locale ne peut être évitée (4).

Salaires. Dans le système organisé par l'arrêté ministériel du 22 mars 1862 (v. ci-dessus n. 686), les salaires des marins décédés devraient être réglés après le voyage auquel il ont concouru et payés en une traite sur l'armateur à l'ordre du trésorier des invalides du port d'armement (5). Il en doit

(1) Un récépissé est alors donné au capitaine du premier navire et une seconde expédition de l'inventaire est adressée par une autre voie au ministre de la marine. — (2) Circul. du 30 janvier 1875, B. off. mar. 1875. 1. 79. — (3) Et le versement des produits réalisés est ensuite effectué à la caisse des gens de mer sous toutes déductions légales et justifiées. — (4) Cf. Filleau, p. 378. — (5) Il est à peine utile de faire remarquer que, si les consuls doivent généralement s'abstenir de remettre au capitaine, à titre de dépôt, le montant

être ainsi, sans nul doute, selon nous, après chacun des désarmements qui peuvent s'opérer au cours d'une expédition maritime (v. ci-dessus, ib.), quoique la résistance des armateurs ait empêché l'exécution et provoqué l'abrogation de cet arrêté ministériel (v. encore ci-dessus, ib.). Il faut, bien entendu, que le montant des sommes dues au défunt soit appréciable et que le décompte des gages acquis puisse être établi ; mais il ne s'agit pas ici d'une liquidation partielle puisque le désarmement, en ce qui touche le règlement des droits des matelots, marque assurément le terme d'un voyage (1).

Le consul fera vendre aux enchères, au bout d'un an, les effets non réclamés. Les sommes provenant de la vente, qu'elle ait eu lieu ou non avant cette date, passent de la caisse de la chancellerie dans celle des gens de mer et sont transmises dans les trois mois au ministère de la marine en traites à l'ordre du trésorier général des invalides, caissier des gens de mer (2).

738. Enfin le capitaine arrive au port de désarmement.

Conformément à l'article 21 du règlement de juillet 1816, il dépose au bureau de l'inscription maritime, avec l'inventaire, les hardes, effets, etc : on note la date du dépôt par une apostille faite sur le rôle d'équipage et on lui donne un récépissé (3).

Les valeurs et objets précieux sont versés à la caisse des gens de mer.

Les traites et autres effets en portefeuille sont présentés à l'acceptation et au paiement par le trésorier des invalides : on en verse le montant à la même caisse.

des salaires des marins débarqués, il y a même raison pour qu'ils s'abstiennent de lui remettre le montant des salaires des marins décédés (v. ci-dessus, n. 686, note). — (1) Les chancelleries, disent avec raison MM. de Clercq et Vallat (II, p. 122), doivent soigneusement s'abstenir de toute liquidation partielle ; car il pourrait se faire que si, avant la fin du voyage, le bâtiment venait à se perdre, l'équipage survivant perdît tout droit à ses salaires et qu'alors les héritiers du défunt, qui ne sauraient être mieux traités que les matelots ayant couru les chances de la navigation jusqu'à l'époque du sinistre, n'eussent également plus rien à réclamer. — (2) Circul. du min. de la mar. du 31 juillet 1845, du 31 août 1848 et du 30 avril 1861. — (3) Instr. décembre 1859, art. 14.

Les bijoux, leslivrets de caisses d'épargne, les reconnaissance du mont-de-piété sont déposés dans une caisse de sûreté après qu'il en a été dressé un inventaire descriptif en deux expéditions dont l'une est remise avec les objets au trésorier des invalides, et tenus pendant un an à la disposition des ayant droit.

Le montant des salaires du défunt est établi au rôle de désarmement pour être versé à la caisse des gens de mer, à la conservation des droits de ses héritiers ou ayant cause (1).

La vente des objets non réclamés a lieu au bout d'un an (2) ou même plus tôt, s'il est nécessaire (art. 23 règl. 1816), sans l'intervention de commissaires priseurs ou autres agents étrangers à la marine, mais par les soins et en présence du commissaire de l'inscription maritime, au plus offrant et dernier enchérisseur.

La caisse des gens de mer garde le produit de cette vente pendant deux ans et, si les intéressés ne se présentent pas, le transmet à la caisse des invalides. Celle-ci a, d'ailleurs, l'ordre de n'opposer aucune prescription aux demandes, appuyées par des pièces justificatives, qui lui sont ensuite adressées (3).

Enfin les produits de successions déposés dans la caisse des gens de mer sont remis aux parties sans prélèvement et sans retard à partir du moment où elles ont justifié de leur droit. Celles-ci doivent produire : 1° le mandat comptable quittancé par tous les héritiers ou leurs représentants; 2° une expédition de l'acte de décès du marin (4); 3° un extrait de l'intitulé d'inventaire ou à défaut un acte de notoriété (5) constatant le nombre, la qualité, les droits des héritiers;

(1) Ib., art. 15, 16, 17, 35. — (2) Il en est ainsi même pour les bijoux (à moins qu'il n'y ait correspondance engagée avec les parents pour la remise en nature des objets). — (3) Instr. déc. 1859, art. 16, 22, 50. — (4) Si le décès n'est pas constaté, on n'a pas besoin de recourir aux formalités du titre IV du livre I du code civil, quand il s'agit de sommes inférieures à 300 francs : au vu d'un certificat de notoriété constatant le décès présumé, le ministre de la marine peut permettre de passer outre au paiement. — (5) Qui peut être délivré sur papier libre par les syndics des gens de mer pour les sommes n'excédant pas 150 francs.

4° le testament, s'il en existe ; 5° toutes les autres pièces établissant, selon le cas, le droit des tuteurs, etc.

Aux termes d'une circulaire du 25 mai 1846, les agents du département de la marine peuvent admettre en dépense, dans les liquidations, les dettes privilégiées énumérées par l'article 2101 c. civ., mais celles-là seulement ; car si l'on acquittait trop promptement les dettes du défunt sur les produits réalisés, les héritiers ne pourraient plus discuter utilement les titres des créanciers ; or leur intérêt à ce que les créances ne soient pas soldées sans leur participation est manifeste (1).

SECTION VI.

DU RAPATRIEMENT.

739. Il est superflu de démontrer la légitimité, la nécessité du rapatriement. Nul ne peut contester que les matelots partent en général pour revenir : ils ont par conséquent le droit d'être ramenés.

Il est non moins clair que les matelots ne peuvent pas être, en thèse, ramenés à leurs frais. Leurs pauvres salaires seraient bien vite absorbés. L'armateur, lorsqu'il les embarque, contracte naturellement l'obligation de les rendre au sol natal ou, pour parler un langage plus précis, au port qu'ils ont quitté.

L'Etat lui-même a son rôle à jouer ; quand il n'y aurait plus de capitaine, d'armateur ni de navire, il faut encore que les gens de mer soient rapatriés. Chargé d'assurer la sécurité de tous les nationaux, spécialement chargé de veiller au maintien de notre marine militaire, partant à celui de notre marine marchande, pépinière de l'autre, l'Etat interviendra, si les secours privés manquent, remplacera l'armateur et saura réparer au besoin la faute même des événements.

(1) Cf. Filleau, p. 385. V. pour de plus amples détails tout le chapitre VIII de son traité de l'engagement des équipages des bâtiments de commerce.

On avait reconnu dès le moyen-âge la nécessité de pourvoir au rapatriement des marins. Le Consulat de la mer (ch. 222) énonce que, si le patron congédie le matelot dans un pays étranger où celui-ci ne veuille pas rester, il est obligé de lui fournir « place et nourriture » dans un navire pour qu'il puisse retourner au lieu où il l'avait embarqué, à moins qu'il ne s'accorde avec lui, si le matelot y consent.

L'ordonnance de 1681 parle du rapatriement dans les articles 3 et 10 du titre IV du livre III, pour l'imposer aux armateurs dans deux hypothèses : la rupture du voyage et l'indû congédiement.

Les ordonnances royales du 14 février 1686, du 15 juillet 1698 et du 9 avril 1704 obligèrent, sous peine d'amende, les capitaines des navires du commerce français à recevoir à leur bord, sans indemnité, pour les rapatrier, les marins naufragés ou délaissés en pays étranger. Mais l'ordonnance du 25 juillet 1719 (1), en maintenant cette obligation, fonda le principe d'une indemnité pour le passage des marins naufragés, *sans distinction de grades*.

Le code de la matière fut, sous l'ancien régime, l'ordonnonnance du 1er août 1743, « portant règlement pour les « frais de conduite à payer aux gens de mer congédiés dans « d'autres ports que ceux où les vaisseaux auront été ar- « més ». Le préambule déclare qu'il arrive de fréquentes contestations pour raison des frais de conduite prétendus par les gens de mer et « qu'il n'a pas été suffisamment « pourvu par les ordonnances à diverses circonstances qui « forment des difficultés sur ces prétentions ». En conséquence il est énoncé en principe (art. 1) que les gens de mer seront payés « de la conduite ou des frais pour leur re- « tour dans les lieux de leur département » s'ils sont congédiés par les capitaines dans les pays étrangers ou dans les ports du royaume « autres que ceux où les navires au- « ront été armés », soit pour raison du désarmement, soit « pour d'autres causes ». La conduite dut être pareillement payée (art. 2) à ceux qui seraient débarqués en cours de

(1) Confirmée en ce point par une autre ordonnance du 3 mars 1781.

voyage par ordre des consuls ou des officiers des classes. Les capitaines qui laisseraient à l'avenir dans les hôpitaux des matelots débarqués malades durent pourvoir « à la dé- « pense nécessaire pour les mettre en état de se conduire « chez eux » comme aux frais de maladie (art. 3). Un tarif des frais de conduite fut établi (art. 4) à proportion du che- min que les gens de mer auraient à faire lorsqu'ils seraient obligés de se rendre par terre chez eux. Il fut décidé (art. 5) que les matelots ne seraient point payés de la conduite s'ils pouvaient gagner des salaires dans les navires où ils se- raient embarqués : s'ils n'y étaient reçus que comme passa- gers, les capitaines furent tenus de payer « les frais de leur « subsistance et de leur passage » au prix « dont il convien- « draient ». Si ces navires ne devaient pas revenir au port même d'armement (art. 6), les gens de mer durent recevoir « indépendamment des frais de leur passage par mer » de quoi se conduire chez eux depuis le lieu où ils seraient dé- barqués, conformément au tarif établi par l'article 4. Les matelots durent être d'ailleurs, autant que possible, renvoyés par mer (art. 7). L'article 8 était ainsi conçu : « En cas de « naufrage des navires, le produit des débris, agrès et ap- « paraux et le fret sur les marchandises sauvées étant spé- « cialement affecté aux gages des équipages et aux frais de « leur retour, les officiers mariniers, matelots et autres gens « de mer desdits navires seront traités pour raison de la « conduite dont ils auront besoin pour retourner chez eux « conformément aux dispositions portées par les articles « précédents, tant qu'il y aura des fonds provenant desdits « navires ; ce qui sera exactement vérifié par les officiers « qui prendront connaissance des naufrages ». Aux termes de l'article 9, les gens de mer congédiés *sur leur demande* pendant le cours d'un voyage n'ont rien à prétendre pour leur conduite ; il peut seulement leur être payé à compte de leurs gages une somme suffisante pour les mettre en état de se rendre chez eux. Enfin (art. 10) S. M. enjoint à tous ses officiers de renvoyer les gens de mer dans leurs dépar- tements « le plus promptement qu'il sera possible ».

Il est à peine utile de faire observer que cette ordonnance,

destinée à compléter la grande ordonnance de 1681 et d'ailleurs rendue par Louis XV dans la plénitude de sa souveraineté, avait force législative et reste encore à l'état de loi (art. 2 décret-loi 4 mars 1852) sur tous les points auxquels il n'a pas été dérogé législativement.

La matière étant législative, c'est au pouvoir législatif qu'il appartenait naturellement de remanier ou même de rajeunir en l'accommodant aux changements opérés depuis plus d'un demi-siècle l'ordonnance de 1743. Toutefois un arrêté consulaire du 5 germinal an XII fit ce qu'aurait dû faire alors le législateur. Mais il en est de cet « arrêté » comme de tous les décrets législatifs rendus sous l'empire de la constitution de l'an VIII et non attaqués dans un délai de dix jours pour cause d'inconstitutionnalité : ils ont eux-mêmes, en vertu d'une jurisprudence fondée sur des considérations pratiques (1), force de loi.

Le code de commerce, comme l'ordonnance de 1681, parle du rapatriement pour l'imposer aux armateurs dans deux hypothèses : la rupture du voyage (art. 252) et l'indû congédiement (art. 270). « Les matelots loués au voyage ou au « mois reçoivent en outre, dit l'article 252, leur conduite de « retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le « capitaine, les propriétaires ou affréteurs ou l'officier d'ad- « ministration ne leur procure leur embarquement sur un « autre navire revenant audit lieu de leur départ. » « L'in- « demnité, dit l'article 270 § 3, est fixée à la totalité des « loyers et *aux frais de retour* si le congé a lieu pendant le « cours du voyage. »

L'article 36 de l'ordonnance du 29 octobre 1833 régla les allocations pour frais de passage et distingua, quant au taux de l'indemnité, entre les capitaines et les marins de leurs équipages à rapatrier.

(1) Ce n'est pas ici le lieu de démontrer que cette jurisprudence est absolument contraire aux articles 21 et 37 de la constitution de l'an VIII. Nous rappelons, pour l'honneur des principes, qu'elle a refait, non interprété la loi, tout en reconnaissant qu'on ne peut plus en secouer le joug, maintenant que depuis plus de cinquante ans tous les décrets inconstitutionnels du Consulat et de l'Empire sont appliqués comme actes législatifs.

Une ordonnance royale des 12-28 mai 1836, en sept articles, fixa « les allocations pour frais de passage et de con-« duite des capitaines, officiers et marins du commerce nau-« fragés ou délaissés en pays étranger ».

Enfin parut le décret des 7 avril-4 juin 1860, en dix-huit articles, destiné à remplacer l'ordonnance de 1743 et l'arrêté de germinal an XII. Il n'en est pas, on le sait, des décrets rendus à cette époque comme des décrets rendus sous la constitution de l'an VIII : leur illégalité n'a pu être couverte. Aussi doit-on regretter que les deux chambres n'aient pas été appelées, en 1860, à légiférer sur la question. Comme le décret du 7 avril succède à l'ordonnance du 1er août 1743, loi véritable, et à l'arrêté *législatif* de l'an XII, les jurisconsultes ont à se poser incessamment cette embarrassante question : la disposition du nouveau décret qui remplace une disposition de l'ordonnance ou de l'arrêté est-elle rendue en exécution des textes législatifs antérieurs et n'en est-elle que le développement ou les modifie-t-elle ? Si elle se borne à en assurer l'exécution, elle est obligatoire pour les tribunaux ; sinon, non.

740. A qui le rapatriement est-il dû ? Le décret du 7 avril 1860 (art. 1) répond en ces termes : « Tout inscrit ma-« ritime et tout Français provenant de l'équipage d'un bâti-« ment de l'Etat ou d'un navire de commerce qui se trouve « délaissé, pour quelque cause que ce soit, à l'étranger ou « dans une des possessions françaises d'outre-mer, doit être « rapatrié dans le plus bref délai possible... »

D'après ce texte général, les marins du commerce doivent être rapatriés, même quand la cause du débarquement leur est imputable : d'ailleurs, ce qui ne laisserait subsister aucun doute, le décret parle expressément, dans son article 6, de l'homme « délaissé à l'étranger par sa faute », dans son article 15 des déserteurs et des individus débarqués en cours de voyage pour passer en jugement ou pour subir une peine. D'après l'article premier de l'arrêté du 5 germinal an XII, il est vrai, les gens de mer n'avaient droit à une conduite que s'ils étaient congédiés « soit pour raison du désarmement « des navires, soit pour d'autres causes non procédant du

« fait ni de la volonté desdits marins » ; mais l'article 2 du même arrêté, après avoir parlé du congédiement rendu nécessaire par des faits d'indiscipline ou de désordre, énonce que les frais de rapatriement peuvent être ou non déduits des gages, et ne permet pas de douter que le rapatriement ne soit dû dans tous les cas. D'ailleurs l'article 16, tit. XIV du grand édit d'octobre 1784, qui a force de loi, enjoint formellement aux commissaires des classes et aux consuls de faire rapatrier les déserteurs et défend aux capitaines de « refuser de recevoir ceux qui leur seront ainsi donnés « par les commissaires et les consuls ». Donc, d'après la lettre de cet édit, d'après la lettre et dans l'esprit de l'arrêté législatif, ceux qui ont été débarqués par leur faute ont droit, comme les autres, au rapatriement, et l'article premier du décret d'avril 1860, décidant non qui devait supporter les frais de conduite, mais qui avait droit à la conduite, a, sur ce point, éclairci et résumé les anciennes dispositions législatives sans y déroger.

Mais, ainsi que le fait d'ailleurs remarquer la circulaire ministérielle du 10 avril 1860, l'ordonnance du 12 mai 1836 s'appliquait exclusivement aux marins provenant des navires du commerce (1) : le décret du 7 avril concerne aussi les marins provenant des bâtiments de l'Etat. Il a paru juste, dit le ministre de la marine, d'obliger le commerce à rapatrier ces derniers aux mêmes conditions que les autres marins, en retour de l'avantage dont il jouit quand les marins des navires marchands sont rapatriés sur les bâtiments de l'Etat, qui donnent le passage gratuitement (2). Rien n'est plus juste, en effet ; mais cette nouvelle obligation pouvait-elle être imposée au commerce par un simple décret ? J'en doute fort.

Il n'y avait pas non plus dans l'ordonnance du 12 mai 1836

(1) Conf. circul. minist. 26 juin 1838. — (2) « Je n'ai sans doute pas « besoin, ajoute la circulaire du 10 avril 1860, de faire remarquer « qu'il ne s'agit ici que de marins *délaissés* et que, conséquemment, « les commandants des bâtiments de guerre ne pourront exciper des « dispositions du présent article pour renvoyer en France les hommes « de leurs équipages qui auraient accompli la période de service « exigée pour être congédiés. »

un seul mot concernant les passagers de l'ordre civil. Aujourd'hui, d'après le décret de 1860, les agents de l'Etat peuvent non seulement requérir les capitaines de recevoir à leur bord des passagers provenant de l'*équipage* d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire de commerce à raison d'un homme par cinquante tonneaux de la jauge officielle du navire (art. 4 § 1), mais encore imposer à ces capitaines, dans la limite d'un homme par cent tonneaux, l'obligation de recevoir à leur bord, pour les rapatrier, des passagers de l'ordre civil, pourvu qu'il n'ait pas encore été usé à leur égard de la faculté ouverte par le paragraphe précédent (art. 4 § 2). C'est là, dit expressément la circulaire du 10 avril 1860, une « obligation nouvelle ». N'appartenait-il pas au pouvoir législatit d'imposer cette autre charge au commerce ? J'incline à le penser.

En ce qui touche les marins étrangers, le ministre de la marine s'est ainsi exprimé le 10 avril 1860 : « Le décret que « je vous notifie, Messieurs, ne concerne que les inscrits « maritimes français et étrangers (car vous savez qu'un « étranger peut, dans certains cas, être inscrit sans avoir « obtenu le bénéfice de la naturalisation) et les Français, « inscrits ou non inscrits, provenant de l'équipage d'un bâ« timent de l'Etat ou du commerce, ainsi que les Français de « l'ordre civil rapatriés par ordre. Quant aux étrangers non « inscrits en France qui peuvent se trouver à bord de na« vires du commerce, vous n'avez pas d'autre mesure à pren« dre à leur égard que de les remettre au consul de leur « nation ». « Cependant, ajoute une autre circulaire (du 4 « septembre 1860), s'il résultait des circonstances de l'em« barquement de ces étrangers que les armateurs ou capi« taines se fussent obligés à leur fournir les moyens de se « rendre dans leur pays ou ailleurs, les chefs du service de « la marine et les consuls devraient tenir la main à l'accom« plissement de cette obligation, sauf à renvoyer les parties « devant les tribunaux de commerce en cas de contestation. »

En l'absence, sur les lieux, d'un consul de leur nation qui prenne ces étrangers sous sa protection et lorsqu'il n'est pas justifié que leur gouvernement serait disposé à rembourser

les avances qui leur auraient été faites (1), les autorités françaises doivent se borner à leur accorder, si cela est indispensable, de simples secours de subsistances jusqu'à ce que les intéressés aient pu trouver des ressources dans « la « localité » ou bien recevoir de leurs familles les moyens de subvenir à leur rapatriement (2).

Le 24 juillet 1873, le ministre de la marine, informé du rapatriement à bord d'un paquebot de quatre marins qui, s'étant embarqués sur un bâtiment français dans un port étranger et en se déclarant étrangers, avaient refusé le service, déserté dans un autre port, puis au moment de leur arrestation, prétendu être Français sans donner de renseignements précis sur leur compte, envoya une circulaire aux consuls « au sujet du rapatriement des marins dont la na- « tionalité est douteuse ». « Dans des circonstances sem- « blables ou analogues, leur disait-il, vous ne devez pas hé- « siter à refuser le bénéfice du rapatriement à des marins « dont la nationalité n'est pas nettement établie (3) ».

« Lorsqu'il y aura lieu, dit l'article 16 du décret du 7 avril, « d'embarquer dans les possessions françaises d'outre-mer, « à titre de complément d'équipages, des hommes, marins « ou autres, non domiciliés en France, les autorités char- « gées de constater les engagements veilleront à ce que les « intérêts de ces hommes soient sauvegardés pour le cas « où ils ne trouveraient pas à effectuer leur retour avec sa- « laires ». Rien de plus équitable : les colons doivent être rapatriés comme les habitants de la mère-patrie, pourvu, bien entendu, qu'ils fassent réellement partie des équipages.

(1) Ce cas s'est présenté en 1860 : il s'agissait d'émigrants, présumés napolitains, recueillis dans une de nos colonies après un naufrage. — (2) Il n'en pourrait être autrement que si la présence de ces étrangers venait à compromettre la sécurité publique ; mais, dans ce cas, les frais de rapatriement seraient supportés par la caisse locale (circul. 18 juin 1860, bull. off. mar. 1862. I. 243). — (3) « Cette « règle, ajoutait la circulaire, dont l'observation offre un sérieux « intérêt principalement dans les consulats lointains, ne doit « pas être appliquée toutefois avec une telle rigueur qu'il faille re- « fuser d'une manière absolue le rapatriement, d'un port d'Europe « en France, de marins dont les déclarations seraient appuyées de « preuves certaines. Il y a là une question d'appréciation qui est « laissée à votre prudence. »

Je ne place pas au nombre des gens ayant droit au rapatriement d'après l'article 16 du décret les domestiques créoles qui, le plus souvent en dépit des prescriptions règlementaires (1), sont venus en France *avec leurs maîtres* : leur droit ne peut dériver en effet que d'une convention explicite ou implicite (2). L'Etat refuse avec raison de les considérer, le cas échéant, comme des indigents et de leur accorder le passage gratuit sur un de ses vaisseaux, parce qu'il ne veut assumer à aucun point de vue la responsabilité d'un semblable contrat (3).

Ce n'est pas seulement le marin, c'est encore le coffre et les effets à son usage qu'il faut rapatrier, puisqu'ils sont inséparables du marin lui-même. Ainsi l'a décidé à bon droit le tribunal de commerce du Havre par un jugement du 11 décembre 1868, inséré au bulletin officiel de la marine (4).

Enfin le rapatriement est d'ordre public. Dès le 18 mars 1832, la chambre des requêtes l'affirmait incidemment (5). Le décret-loi du 4 mars 1852 rangea parmi les dispositions d'ordre public auxquelles il est interdit de déroger par des conventions particulières les prescriptions des articles 1, 5, 8 de l'arrêté du 5 germinal an XII (6) et 252 § 5 du code de commerce.

(1) Conf. art. 171 décr. 11 août 1856. — (2) V. les circul. du 29 décembre 1860 (B. off. 1862, I, 143) et du 20 août 1873 (B. off. mar. 1873, II, 173). — (3) Même circul. du 26 août 1873. — (4) 1er semestre de 1869, p. 298. Par suite le capitaine est responsable de la perte de ces objets occasionnée par le défaut de précautions suffisantes (même jugement). — (5) Attendu que l'article 218 co. ne déroge nullement aux dispositions d'*ordre public* et de nécessité établies dans l'intérêt des armateurs eux-mêmes par ledit arrêté (du 5 germinal an XII). S. 1832. 1. 257. — (6) Il est donc indispensable de citer le texte même de ces articles. Art. 1. Les gens de mer naviguant pour le commerce auront droit à une conduite pour se rendre dans leurs quartiers s'ils sont congédiés par les armateurs, capitaines, maîtres ou patrons dans les pays étrangers ou dans les ports de la république autres que ceux où les navires auront été armés soit pour raison du désarmement desdits navires, soit pour d'autres causes non procédant du fait ni de la volonté desdits marins. Art. 5. Si les navires sur lesquels passeront lesdits gens de mer ne reviennent point dans les ports de l'armement des bâtiments d'où ils auront été débarqués, mais seulement dans les ports qui en seront à portée, lesdits gens de mer recevront, indépendamment des frais de leur passage par mer, la conduite nécessaire pour se rendre dans leurs

Il est à peine utile de faire observer que, si l'on doit toujours le rapatriement, on ne doit pas nécessairement, même à titre provisoire, une indemnité de rapatriement. Par exemple dans le cas où les marins sont embarqués à titre de remplaçants ou de passagers gagnant leur passage (art. 5 décr. 7 avril 1860), ils ne peuvent pas cumuler le droit à une indemnité de rapatriement avec la rémunération de leur travail : on ne leur avait pas promis de les laisser oisifs durant le trajet de retour et si, parce qu'on peut les employer utilement, ce retour ne coûte rien, ceux qui en auraient supporté les frais en sont tout simplement déchargés; il ne saurait y avoir là, pour les gens de mer, l'occasion d'un bénéfice.

741. Quelle est l'étendue du droit au rapatriement?

L'ordonnance de 1743 supposait, nous l'avons vu, que les navires auxquels on avait confié les rapatriés revenaient non au port de l'armement, mais « seulement dans des pro-« vinces qui en seraient à portée » et allouait à ces marins, outre les frais de leur passage, « de quoi se conduire chez « eux ». C'est ce qu'on nomme, à proprement parler, la conduite, bien qu'on emploie quelquefois aussi ce mot dans un sens plus général. Le marin qui n'est pas ramené au port d'armement n'est qu'incomplètement rapatrié : il a droit à la conduite du port d'arrivée au port d'armement.

C'est ce qu'explique l'article 11 du décret du 7 avril 1860, ains conçu : « Les gens de mer naviguant pour le commerce « ont droit à une indemnité de route pour se rendre dans « leurs quartiers s'ils ne sont pas ramenés dans le port d'ar-

foyers, à proportion du chemin qu'ils auront à faire par terre, depuis le lieu où ils devront être débarqués, conformément à ce qui est fixé par l'article 8 ci-après. Art. 8. La conduite sera réglée à proportion du chemin que les gens de mer auront à faire lorsqu'ils seront obligés de se rendre par terre chez eux; et il leur sera payé tant pour conduite que pour leur tenir lieu de logement en route et port de hardes, savoir : aux capitaines au long cours et au cabotage par myriamètre ou 2 lieues, 3 fr.; aux capitaines en second, lieutenants, subrécargues, chirurgiens et écrivains, 2 fr.; aux maîtres de navire du petit cabotage et premiers maîtres dans les navires au long cours, 1 fr. 50; aux officiers mariniers, pilotes-côtiers et maîtres ouvriers, 80 cent.; aux matelots et ouvriers marins, 60 cent.; aux volontaires, novices, mousses, coqs, surnuméraires, 50 cent.

« mement du navire à bord duquel ils étaient embarqués. « Les gens de mer débarqués hors de France et rapatriés et « ceux qui ont été embarqués en cours de voyage peuvent « exiger l'indemnité de route pour se rendre dans leurs « quartiers, lors même qu'ils sont ramenés au port d'arme- « ment du navire. Les chirurgiens, subrécargues, cuisiniers, « domestiques et autres personnes ou agents non inscrits « faisant partie de l'équipage d'un navire du commerce ont « droit à une indemnité de route pour se rendre dans le « port d'armement du navire si le navire ne les y ramène « pas ou s'ils sont débarqués en cours de voyage pour une « cause indépendante de leur volonté ». Cette disposition, qui se borne à expliquer et à développer soit l'article 6 de l'ordonnance d'août 1743, soit l'article 5 de l'arrêté du 5 germinal an XII est évidemment légale.

Mais l'article 5 de l'arrêté consulaire est, nous venons de le dire, une disposition d'ordre public (décret-loi du 4 mars 1852).

Cependant une décision impériale du 22 mars 1862 énonce que « ces frais de conduite peuvent, comme d'autres condi- « tions de l'engagement, être laissés à la liberté des stipu- « lations entre les armateurs et les gens de mer (1) ».

Cette décision est illégale, l'empereur Napoléon III n'ayant pu modifier en 1862, sans le concours du pouvoir législatif, un décret-loi du 4 mars 1852. Aussi la cour de Rennes a-t-elle jugé le 31 mai 1869 (2) qu'une renonciation à la *conduite* serait contraire à des lois d'ordre public et frappée d'une nullité radicale, même dans les rapports des matelots avec l'armateur. C'est très-juridique (3).

(1) « Ces dispositions (art. 11 et 12 du décret du 7 avril 1860) ont, « dit la décision impériale, en ce qui concerne les gens de mer se « rendant dans leurs quartiers, donné naissance à des réclamations « assez vives fondées sur ce que, dans bien des cas, les marins dé- « barqués dans un port autre que celui où le navire avait été armé, « trouvaient à se rengager dans ce port ou dans un port voisin et « qu'ainsi l'armateur était grevé de frais de conduite qui n'étaient « nullement motivés. Présentées d'une manière générale, ces pres- « criptions peuvent, en effet, entraîner des abus, etc. » — (2) D. 70. 2. 197. — (3) Il n'en serait autrement que si les marins étaient engagés dans un autre quartier que celui du port d'armement. « Tous

Un matelot débarqué avec droit à la « conduite » peut ne pas vouloir se rendre dans son quartier : la conduite, en pareil cas, ne lui est plus due, c'est très-clair. Mais il peut omettre, en passant la revue de désarmement, de déclarer que son intention est de se rembarquer sur les lieux et s'y rembarquer ensuite (ou s'embarquer dans un autre port quelconque) sans s'être présenté dans son quartier. Il devrait alors, sans nul doute, rembourser la conduite à l'armateur au compte duquel il l'aurait reçue. C'est pourquoi (1) il est indispensable de mentionner toujours la conduite payée sur les permis ou ordres de retour délivrés aux marins à leur débarquement (2).

L'article 13 du décret du 7 avril 1860 est ainsi conçu : « Les sommes dues aux gens de mer à titre d'indemnité de « route pour rejoindre leurs quartiers ne peuvent être at« ténuées ou compensées par celles qu'ils doivent à l'arme« ment. Il en est de même des frais de subsistance, d'entre« tien et de rapatriement. » L'auteur du décret, se lançant dans une interprétation qui n'appartient pas d'ailleurs au pouvoir réglementaire, et qui, par conséquent, reste discutable, place évidemment les frais de rapatriement et de conduite sous l'égide de l'ordonnance du 1er novembre 1745 (3) : les jugeant insaisissables comme les loyers, il en conclut « marins qu'un armateur aura engagés dans un autre quartier que « celui du port d'armement de son navire, dit l'art. 10 de l'arrêté du « 5 germinal an XII, auront droit à une conduite qui devra être payée « suivant le tarif fixé par l'art. 8 du présent arrêté, à moins que l'ar« mateur n'ait fait avec les marins et en les engageant des conven« tions qui le dispensent de payer cette conduite ». Cet article suppose que l'armateur, *lorsqu'il arme son navire,* fait venir des matelots d'un quartier autre que celui du port d'armement. Il s'agit des frais de conduite du quartier de ces marins au port d'armement. non de frais quelconques de rapatriement ou de retour. V. ci-dessus n. 645. — (1) Filleau, n. 99. — (2) Cette conduite n'étant réellement due aux gens de mer que lorsqu'ils s'en servent pour se rendre dans leurs quartiers, dit la circulaire du 10 avril 1860 aux chefs de service de la marine, vous devrez vous prêter à en effectuer la reprise et le remboursement à l'armateur dans les circonstances qui comporteront cette mesure. — (3) Aux termes d'un jugement du tribunal de commerce de Dunkerque du 27 novembre 1860 (cité par Filleau, p. 335), la conduite des marins, sans excepter celle du capitaine, est insaisissable comme leurs salaires, dont elle n'est que le complément.

que les sommes dues à ce titre ne peuvent être atténuées ni compensées. Cette interprétation est-elle légale ? J'incline à le penser non pas précisément parce qu'on peut, à la rigueur, regarder ces indemnités comme la rémunération finale et la conséquence nécessaire des services rendus à bord, mais par application du décret-loi du 4 mars 1852. Puisqu'il n'est pas permis de déroger par des conventions particulières aux articles 1, 5 et 8 de l'arrêté du 5 germinal an XII, c'est que la créance du matelot ne doit pas être entamée par sa dette : dès qu'on *doit* le rapatrier, on ne peut pas lui couper les vivres. Le droit indéfectible au rapatriement et à la conduite s'évanouit, si les moyens du rapatriement peuvent jamais manquer.

742. Mais cela ne signifie pas que les frais de rapatriement et de conduite doivent être nécessairement ajoutés aux loyers (1). Valin disait déjà : « ... Ceux qui auront été « congédiés sur la demande qu'ils en auront faite ne pourront « rien prétendre pour leur conduite ; il pourra seulement leur « être payé à compte des gages qui leur seront dus une somme « suffisante pour se rendre chez eux », et un peu plus loin : « Lorsque le matelot est congédié pour mutinerie, etc., je « pense qu'il ne lui est dû que ses gages et que ses frais de « conduite ne lui sont payés qu'à valoir sur ses gages, tout « comme lorsqu'il obtient son congé (2). »

De même aujourd'hui, quand le débarquement d'office aura été jugé « absolument nécessaire » pour des « causes « particulières », aux termes de l'arrêté législatif du 5 germinal an XII (art. 2), « suivant les motifs qui y auront « donné lieu et dont il devra être fait mention sur le rôle « d'équipage, l'ordre de débarquement statuera si la con- « duite sera déduite sur les gages des marins ou si elle sera « payée en sus au compte des armateurs et chargeurs ». L'article 9 du même arrêté ajoute que, si les gens de mer demandent et obtiennent leur congé pendant le cours du

(1) Nous avons déjà cité l'article 252 co. (v. ci-dessus n. 739), aux termes duquel une conduite de retour n'est pas due s'il a été procuré aux gens de l'équipage une conduite de retour sur un autre navire revenant au lieu de départ. — (2) I, p. 707.

voyage, il ne sera point alloué de conduite aux marins ainsi congédiés; « il pourra seulement leur être payé, à compte « des gages qui leur seront dus, une somme suffisante pour « se rendre chez eux ». Le décret du 7 avril 1860 a plutôt restreint qu'étendu ces exceptions en disposant que, dans les colonies et les consulats, les commissaires de l'inscription maritime et les consuls apprécient les causes invoquées à l'appui de la demande de débarquement d'un marin et « décident si les frais de retour doivent être déduits des sa- « laires dus à l'homme débarqué ou laissés à la charge de « l'armement » (art. 2) (1).

Les matelots débarqués de *gré à gré* ont donc droit non seulement à leur rapatriement, mais à leur conduite en sus de leurs salaires (à moins qu'ils ne gagnent un salaire sur le navire qui les rapatrie).

743. Aux cas exceptionnels où les frais de rapatriement restent à la charge des matelots, il faut ajouter les cas exceptionnels où ils sont dus par l'Etat.

La dette du rapatriement est supportée sans recours possible par l'Etat dans les hypothèses prévues par l'article 15 et par l'article 7 § 1 du décret du 7 avril 1860.

Art. 15. Sont à la charge de l'Etat les frais de subsistance, d'entretien, de rapatriement et de retour au quartier des individus provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat et des déserteurs des navires du commerce, et les mêmes frais occasionnés par le rapatriement des passagers de l'ordre civil. Sont également à la charge de l'Etat, à moins qu'ils n'incombent aux hommes débarqués en vertu d'une décision prise par l'autorité compétente, conformément à l'article 2 du présent décret, les frais de subsistance, d'entretien, de rapatriement et de retour au quartier des individus provenant de l'équipage d'un navire du commerce débarqués en cours de voyage pour passer en jugement ou pour subir une peine.

Ce texte est très-clair et se passe de commentaire.

Art. 7 § 1. *A bord des bâtiments de l'Etat* le passage est

(1) Quant à la question de savoir si la décision du consul est définitive, v. ci-dessus n. 633.

gratuit pour les hommes provenant des navires du commerce.

Des doutes s'élevèrent dans certains ports sur la question de savoir si les frais de nourriture à bord des bâtiments de l'Etat devaient être, comme les frais de passage proprement dits, supportés sans répétition par le trésor public. « Les « dépenses-vivres occasionnées par le rapatriement à bord « des bâtiments de la flotte des marins délaissés, répondit « le ministre de la marine (circul. du 16 février 1870) (1), « restent à la charge du budget de la marine et ne donnent « lieu à aucune répétition envers les armateurs intéressés. »

Une seconde circulaire (16 août 1878) (2) expliqua quelle était, aux yeux du gouvernement, la portée de l'article 7 § 1. Parmi les gouverneurs et les consuls, les uns, ne considérant pas comme « délaissés » ceux qui ne sont pas complètement dénués de ressources, spécifiaient sur leurs réquisitions que le prix du passage serait remboursé soit par ces marins eux-mêmes, soit par leurs armateurs et en faisaient quelquefois verser le montant à l'avance par les capitaines ou les consignataires : les autres pensaient que le rapatriement par les bâtiments de l'Etat est gratuit en toute conjoncture. Le ministre condamne ces deux interprétations. Suivant les termes formels de l'article 1, dit-il, le décret ne s'applique dans son ensemble qu'aux hommes délaissés : ce sont donc ceux-là seuls que les bâtiment de l'Etat doivent rapatrier gratuitement. Or « sont délaissés, sans qu'il y ait « à rechercher s'ils ont ou non des ressources, les hommes « provenant d'un navire naufragé ou vendu à l'étranger pour « innavigabilité, ainsi que les hommes débarqués malades « ou n'ayant pu rejoindre leur bord pour une cause indé- « pendante de leur volonté. » Ceux-là ont droit au rapatriement gratuit. Au contraire on ne saurait ranger dans la catégorie des hommes délaissés les gens de mer débarqués à l'étranger ou dans les colonies soit pour leurs convenances personnelles et sur leur demande, soit pour les convenances de l'armement, par exemple à la suite d'une vente volontaire du navire.

(1) Bull. off. mar. 1870. I. 104. — (2) Bull. off. mar. 1878. II. 202.

744. Hors les cas formellement exceptés par la loi, c'est l'armateur qui doit les frais de rapatriement.

Ce principe n'a été contesté qu'une fois, à notre connaissance ; c'est le 2 décembre 1873, à l'une des séances de la commission instituée par un décret du 15 octobre précédent. Je crois, a dit un membre de la chambre de commerce de Nantes (M. Polo), que l'obligation du rapatriement dérive uniquement des lois sur l'inscription maritime ; les armateurs ne devraient donc pas contribuer aux frais de rapatriement : le délaissement d'un ou de plusieurs marins à l'étranger est un malheur pour l'armement parce que le capitaine se trouve forcé de remplacer à grands frais les hommes ainsi délaissés (1) ; pourquoi ajouter à ce surcroît de frais une charge qui « n'est pas une obligation d'équité ni « de droit commun » ? Cette thèse devait être et fut, en effet, répudiée par la commission. Quant à l'obligation du rapatriement, imposée à l'armateur, dit-elle dans son rapport général (2), elle est la conséquence naturelle de l'engagement ; il est de l'essence (3) du contrat de louage de service de rapatrier celui qu'on emmène en pays étranger : cette obligation existe donc en vertu du droit commun sans qu'il soit besoin de la considérer comme une conséquence de l'inscription maritime.

La règle qui met à la charge de l'armement les frais de rapatriement et de conduite s'applique évidemment au cas où les gens de l'équipage sont engagés à la part ou au fret aussi bien qu'au cas d'un engagement contracté avec un autre salaire ; les portions de fret ou parts attribuées à l'équipage, étant considérées comme salaires, ne peuvent être d'ailleurs affectées à ces dépenses qui ne concernent que l'armement et auxquelles ne sont affectées par privilège que les portions de fret ou parts afférentes à l'armateur (4).

Ces prémisses étant données, bien qu'en rapatriant les

(1) « Bien souvent, ajoute M. Polo, il ne pourra remplacer tel « homme qui lui coûtait 55 francs par mois que par un homme qui « lui coûtera 75 francs et même plus ». — (2) Proc.-verb., p. 446. — (3) Il y a quelque exagération dans ces mots : « Il est de l'essence, « etc. » — (4) Civ. cass. 28 novembre 1866, D. 66. 1. 500.

marins délaissés l'administration de la marine agisse aussi dans un intérêt d'humanité envers des gens de mer qui, souvent dénués de tout pécule, ne trouveraient aucun moyen de retour, et dans un intérêt national, afin de reconduire dans leurs quartiers pour les besoins des flottes et des arsenaux des hommes appartenant à l'inscription maritime, comme elle agit directement dans l'intérêt des armateurs en ramenant des marins destinés à former les équipages de leurs navires, elle peut, en principe (et sauf, bien entendu, les cas exceptés par la loi) (1) répéter contre l'armement les dépenses du rapatriement. L'armateur en est tenu non seulement envers son équipage, mais envers l'Etat.

Mais l'Etat agit-il en vertu d'une prérogative qui lui soit propre ou n'est-il que subrogé aux droits des matelots ? Le 2 juin 1829 (2), la cour de cassation lui reconnut pour la première fois une action directe : elle la lui reconnut avec une énergie toujours croissante le 27 novembre 1866 (3) et par un arrêt très-longuement motivé des chambres réunies (6 février 1877) (4).

Tout marin inscrit, disait en 1866 la cour suprême, est tenu de servir sur nos vaisseaux de guerre ou dans les arsenaux de l'Etat toutes les fois qu'il en est requis : donc, s'il lui est permis de s'engager dans la marine marchande pendant le temps que lui laisse le service public, c'est à la condition d'être, après l'expiration de son engagement, rendu par l'armateur à l'Etat dans le port ou le quartier d'inscription auquel il appartient ; ainsi le rapatriement des gens de mer engagés sous cette condition au service du commerce maritime et leur conduite à leur quartier d'inscription sont une dette de l'armement non seulement envers ces hommes de mer qui ne sauraient être abandonnés sans ressources loin de leur pays et de leurs familles, mais aussi envers l'Etat qui, pour le recrutement de sa marine ou de ses arsenaux, peut avoir à requérir leur service : l'action de l'Etat qui réclame de l'armateur les frais de rapatriement n'a donc pas son principe dans une subrogation aux droits des matelots ; elle

(1) V. ci-dessus n. 743. — (2) D. v° Droit marit., n. 722. — (3) Civ. cass. 27 novembre 1866. D. 66. 1. 499. — (4) D. 77. 1. 120.

dérive directement de l'obligation de l'armateur envers lui et de la condition même sous laquelle tout marin inscrit s'engage au service de la marine marchande.

Cette proposition, un peu trop absolue, a été contestée le 2 décembre 1873, à l'une des séances de la commission instituée par un décret du 15 octobre précédent, par M. Derche, chef du bureau de l'inscription maritime. Nous ne sommes plus, s'est écrié M. Derche (1), au temps où M. de Pontchartrain a pu dire : « Le marin appartient à l'Etat, qui le « prête au commerce » : non, le marin n'appartient pas à l'Etat : à vingt-sept ans, il est libre de sa personne ; il l'est déja même à vingt-trois ans, encore bien qu'il ne doive avoir son certificat de congédiement définitif que quatre ans après. La cour de cassation n'a pas tenu compte des dispositions du décret de 1863 (remanié et complété par celui du 31 décembre 1872).

Nous avons expliqué nous-même (v. ci-dessus n. 600) comment, aux termes du décret du 31 décembre 1872, la première période obligatoire de service était, pour les inscrits maritimes, de cinq ans après lesquels ils demeurent, pendant deux autres années, en état de congé renouvelable. Mais on ne saurait méconnaître que, même aujourd'hui, d'après la loi fondamentale du 3 brumaire an IV (art. 10), « tout marin inscrit est tenu de servir sur les bâtiments et « dans les arsenaux de la République toutes les fois qu'il en « est requis » : le décret du 22 octobre 1863 adoucit assurément les condition de cette disponibilité, mais ne l'effaça pas : encore a-t-il été lui-même singulièrement atténué, sur certains points par la circulaire du 11 juin 1878 (v. ci-dessus n. 600). En tout cas un marin, dût-il n'obéir à la réquisition, après la première période de sept ans, qu'en cas d'armement extraordinaire et s'il est appelé par un décret, peut encore être requis.

Mais il ne peut l'être que jusqu'à cinquante ans et peut encore néanmoins, après cette époque, être employé sur un navire (2). C'est l'objection la plus grave que j'adresse à l'ar-

(1) Proc.-verb., p. 82. — (2) Loi du 3 brumaire an IV, art. 24 : « Tout marin qui aura atteint l'âge de 50 ans révolus sera, de droit,

rêt du 27 novembre 1866. Si l'action directe de l'Etat dérive de l'obligation contractée par l'armateur en vertu de la disponibilité du marin, quel est le fondement de l'action directe quand le rapatrié a plus de cinquante ans ?

Aussi vaut-il mieux s'en tenir à l'argumentation qui prévalut le 2 juin 1829 (1) : « Attendu, dit alors la chambre « civile, qu'il résulte de ladite ordonnance (du 31 octobre « 1784, tit. XIV, art. 16) et dudit arrêté (du 5 germinal an « XII, art. 3) que l'administratiou de la marine est princi- « palement et directement obligée de venir au secours des « marins congédiés et d'opérer leur retour en France ; que « lorsque l'administration a rempli cette obligation princi- « pale et directe qui est à sa charge, elle a une action pour « répéter des armateurs les sommes dont elle a été tenue « de faire l'avance pour ces objets ; que cette action n'a pas « son principe dans la subrogation aux droits des matelots ; « qu'elle dérive de l'obligation principale qui est imposée à « l'administration et du droit que la loi lui donne de con- « traindre les capitaines, maîtres ou patrons à déposer les « sommes nécessaires ou à donner caution... ».

Après douze ans écoulés, la réflexion nous conduit à croire que ce raisonnement est juridique (2). En recevant du roi Louis XVI l'ordre formel de faire rentrer dans leurs quartiers les marins délaissés, l'administration de la marine a reçu, en effet, une mission principale et directe : elle n'agit pas en leur nom et comme leur mandataire. Elle ne se substitue pas davantage aux matelots lorsqu'elle fait exécuter l'article 3 de l'arrêté du 5 germinal an XII ; car c'est à elle seule qu'il appartient de contraindre les capitaines à déposer les sommes nécessaires ou à donner caution. Il est donc naturel qu'elle n'ait pas à se cacher derrière les gens de mer pour réclamer à l'armateur le montant de ses dépenses.

« exempt de la réquisition pour le service des vaisseaux et arse- « naux de la République, sans néanmoins perdre la faculté de con- « tinuer la pêche ou la navigation même sur les bâtiments de l'Etat.»

— (1) Nous ne nous arrêtons pas à la rédaction de l'arrêt des chambres réunies, qui nous paraît un peu moins ferme et moins juridique.

— (2) Nous abandonnons l'opinion contraire que nous avions soutenue devant la cour d'Aix le 24 juin 1869 (v. la *Gazette des trib.* du 15 sept. 1869).

Nous nous permettons toutefois de faire observer que le décret du 7 avril 1860 n'a rien à faire ici. Il est absolument insignifiant qu'il ait ou n'ait pas tranché cette question, puisqu'elle ne regardait pas le pouvoir règlementaire.

La jurisprudence ayant ainsi caractérisé la créance de l'Etat, nous verrons plus loin (en commentant l'art. 433) quelle conséquence elle en a tirée quant à la prescription de l'action en remboursement des frais du rapatriement.

745. L'obligation de rapatrier, qu'on l'envisage dans les rapports de l'armement avec les gens de mer ou dans ses rapports avec l'Etat est-elle personnelle et l'armateur en est-il tenu sur tous ses biens indistinctement? n'affecte-t-elle au contraire que sa fortune de mer?

Il est évident que le décret du 7 avril 1860 n'a rien à faire ici : s'il innove, il est illégal; s'il n'innove pas, les textes suffisent.

S'il en était autrement, la solution de la question posée serait très-simple, puisque l'article 14 § 1 du décret s'exprime ainsi : « Les frais de subsistance, d'entretien, de rapatrie-« ment et de retour au quartier des individus provenant de « l'équipage d'un navire du commerce sont à la charge de « l'armement au même titre que les loyers de l'équipage, « quel que soit le mode d'engagement des hommes ». S'il y avait là, je le répète, au lieu d'une simple consultation donnée aux tribunaux, une véritable règle, tout serait tranché : dès que le concours de l'armateur à l'engagement des hommes de l'équipage pourrait être légalement présumé, il serait tenu, même envers les gens de mer, personnellement, c'est-à-dire indistinctement sur tous ses biens des frais de rapatriement comme des loyers. Mais la consultation est-elle exacte?

« A la vérité, dit l'arrêt précité du 27 novembre 1866 « (rapp. M. Laborie), l'armateur n'est pas tenu à cet égard « d'une obligation personnelle et sur tous ses biens indis-« tinctement; son obligation est purement réelle et affecte « seulement sa fortune de mer. » Cette phrase est transcrite mot à mot dans l'arrêt des chambres réunies du 6 février 1877. Mais il ne suffit pas d'énoncer ce principe juridique; il faut

encore le justifier : or, pour le justifier, la cour suprême invoque purement et simplement l'article 7 de l'arrêté du 5 germinal an XII d'après lequel l'obligation de l'armateur se limite, en cas de naufrage, à la valeur des débris du navire naufragé et du fret des marchandises sauvées. Mais comme il a été statué de même quant aux loyers, en cas de naufrage, par le code de commerce, on n'aperçoit pas le moyen de déduire une règle générale d'une disposition exceptionnelle.

Aussi la cour de Rouen a-t-elle déclaré hardiment le 2 août 1873 (1) que « la dette des frais de rapatriement comme « celle des loyers constitue une obligation personnelle des « armateurs propriétaires du navire, signataires du rôle « d'équipage (2) ». Où est la vérité ?

Si l'on nous montrait un texte qui limitât, hors le cas de naufrage, l'obligation des armateurs, nous l'appliquerions bien volontiers. Mais nous n'apercevons pas ce texte. Dès lors nous restons sous le joug de ce principe, énoncé par Valin lui-même (3) : il est impossible, toutes les fois qu'une dette est propre et personnelle à l'armateur, d'en limiter l'effet à sa fortune de mer. Comment donc l'armateur ne serait-il pas tenu personnellement des frais de rapatriement même envers les gens de mer lorsque son concours à leur engagement doit être légalement présumé ? J'admets qu'il en pourrait être autrement, dans les rapports de l'armement avec les marins, lorsque son concours à leur engagement ne pourrait pas être légalement présumé. Mais je ne vois pas en quoi cela pourrait lui servir puisque l'Etat se présente

(1) D. 74. 2. 180. — (2) On peut se demander si la cour de cassation elle-même, par ses arrêts du 10 juin 1879 (D. 79, I, 340) n'a pas consacré cette doctrine. Après avoir rappelé que, en cas de naufrage, les loyers des voyages précédemment achevés sont dus personnellement par l'armateur si les matelots ont été engagés par lui dans le lieu de sa demeure et que l'armateur, aux termes de l'art. 2092 c. civ., en est même tenu sur tous ses biens, elle dit : « Attendu que « les mêmes principes sont applicables aux frais de rapatriement des marins *naufragés*. » Mais comme il n'est pas possible de décomposer les frais de rapatriement et d'en affecter une partie aux voyages achevés avant celui où s'est produit le sinistre, je ne crois pas que la pensée de la cour ait été d'assimiler dans l'espèce et *à ce point de vue* les loyers aux frais de rapatriement. — (3) I, p. 568.

alors, en vertu de la prérogative qui lui est propre. Est-ce qu'on peut opposer l'article 216 à l'action de l'Etat, venant dire à l'armateur : j'ai rapatrié en votre lieu et place, conformément à l'injonction expresse qui m'est adressée par l'ordonnance de 1784; remboursez-moi (1)? Donc il faut reconnaître, ce me semble, que, hors le cas de naufrage, l'armateur peut être tenu sur tous ses biens des frais de rapatriement.

746. Mais l'article 7 de l'arrêté du 5 germinal an XII, à peu près calqué sur l'article 8 de l'ordonnance d'août 1743 (2), s'exprime en ces termes : « En cas de naufrage « des navires, le produit des débris, agrès et apparaux et le « fret sur les marchandises sauvées étant spécialement af- « fectés aux gages des équipages et aux frais de leur re- « tour, les officiers mariniers, matelots et autres gens de « mer seront traités, pour raison de la conduite dont ils au- « ront besoin pour retourner chez eux, conformément aux « dispositions du présent arrêté, tant qu'il y aura des fonds « provenant desdits navires ; ce qui sera exactement véri- « fié par les officiers ou fonctionnaires publics qui auront « fait procéder au sauvetage et réglé le compte du produit « des effets sauvés. »

Cette disposition législative implique que le navire et le fret sont affectés par privilège aux frais du rapatriement (3). Le sinistre n'est pas le fait générateur du droit réel.

Supposons d'abord que le navire sombre dans son trajet d'aller ou dans sa première traversée : l'armateur est entièrement affranchi des frais de rapatriement si tout a péri ;

(1) V. Rennes, 31 mai 1869. D. 70. 1. 196. — (2) V. ci-dessus n. 739. — (3) V. notre tome I, n. 128. En disant alors : « C'est encore une « rénumération du même labeur et l'exécution du même engage- « ment » nous avons plutôt indiqué la raison philosophique que déterminé rigoureusement l'origine juridique du privilège. Le tribunal civil d'Anvers a jugé le 28 mars 1879 (Rec. d'Anvers 1879. 1. 201) que l'indemnité allouée pour frais de rapatriement est privilégiée comme les loyers eux-mêmes, parce qu'elle est un accessoire de ces loyers et une conséquence de l'engagement. Nous approuvons la solution tout en faisant nos réserves sur les motifs, d'une portée un peu trop générale. Le tribunal de commerce d'Anvers a également, le 28 juillet 1877 (Rec. d'Anv. 1877. 1. 302), assimilé, quant au privilège, les loyers et les frais de rapatriement.

son obligation, si l'on a sauvé quelque chose, se limite à la valeur des débris du navire naufragé et du fret des marchandises sauvées. C'est ce qu'avait affirmé Valin (1); c'est ce qu'a redit expressément la cour de cassation le 27 novembre 1866 et le 6 février 1877. La seule question qu'on puisse se poser est celle de savoir si, comme pour les loyers, l'obligation personnelle subsiste, quoique limitée. Nous nous référons à nos développements antérieurs (2).

Mais l'obligation de l'armateur subsiste-t-elle et par conséquent l'Etat peut-il se faire rembourser par lui de ses dépenses sur l'ensemble des frets gagnés depuis le départ du port d'armement jusqu'à la traversée dans laquelle le navire a péri?

Le décret du 7 avril 1860 (art. 14 § 2) s'est exprimé en ces termes : « Ces frais, de même que les loyers des gens de « mer, sont imputés sur le navire et subsidiairement sur « l'ensemble des frets gagnés depuis que le navire a quitté « son port d'armement et n'incombent au trésor qu'après « entier épuisement de cette double garantie. » Il est hors de doute que les rédacteurs du décret ont eu la colossale prétention d'innover sur ce point : « *Vous savez qu'il n'en* « *était pas ainsi jusqu'à ce jour*, dit la circulaire ministé- « rielle du 10 avril 1860; les frais de rapatriement et autres « n'étaient garantis en cas de naufrage que par les débris « du navire et par le fret des marchandises sauvées, et il en « résultait que le trésor était trop souvent obligé de sub- « venir à l'insuffisance de ces deux produits. » *Il n'en était pas ainsi jusqu'à ce jour*, rien de plus certain : « cette dis- « position (de l'art. 7 de l'arrêté de germinal), disait « M. Grivart au Sénat (annexe à la séance du 11 décembre « 1876), fut constamment entendue et appliquée en ce sens « que le propriétaires du navire naufragé n'étaient tenus de « subvenir à la conduite des gens de l'équipage que jusqu'à « concurrence du produit des débris et du fret du dernier « voyage, c'est-à-dire de celui dans lequel le navire a péri. « L'armement n'était donc point obligé de rapporter, pour « solder les dépenses de rapatriement, les frets des voyages

(1) I, p. 707. — (2) V. notre tome II, n. 285 et surtout le présent tome, n. 714.

« antérieurement accomplis par le navire depuis son départ « du port d'armement. Mais le décret du 7 avril 1860 ap- « porta à cet état de chose une modification profonde ».

Si le décret du 7 avril 1860 a, sur ce point, innové, ses auteurs ont méconnu les principes les plus élémentaires de notre droit public et commis une énorme illégalité. Je disais à la cour d'Aix le 24 juin 1869 (1) et je répète encore : « On « se demandait si le budget du pays devait être affranchi ou « grevé d'une certaine dette. Quoi ! le chef de l'Etat pourrait « résoudre à lui seul une semblable difficulté ! L'Etat pour- « rait, par un simple acte de sa volonté, se décharger d'une « obligation pareille et la rejeter sur une classe de citoyens ! « Quand l'intervention du pouvoir législatif a-t-elle été plus « nécessaire ? Elle le serait si l'Etat, dans le silence absolu « des textes, voulait s'assujettir à ce fardeau, car le poids « en retomberait, au demeurant, sur les contribuables. Elle « le sera si l'Etat veut s'en démettre, car il ne peut pas non « plus dépendre de son chef d'alléger au préjudice de quel- « ques-uns de ses membres le budget des dépenses pu- « bliques. »

Donc il faut, pour résoudre la question, faire abstraction du décret de 1860. C'est ce qu'a fini par faire, au demeurant, la cour de cassation, chambres réunies, le 6 février 1877, donnant un démenti formel à la circulaire de l'amiral Hamelin : « Attendu, a-t-elle dit, que le décret du 7 avril 1860, sur « lequel l'administration de la marine fondait sa demande « et que le jugement attaqué a repoussé comme illégal, n'a « en rien innové à la législation antérieure... »

Le décret de 1860 une fois jeté hors du débat, l'argumentation des juristes qui se sont imaginé, depuis vingt ans, d'imposer ce surcroît de charges à l'armement français peut se résumer en trois propositions.

1. Ce droit étendu de l'Etat est écrit tout au long dans l'article 7 de l'arrêté de germinal an XII : on l'avait oublié pendant plus d'un demi-siècle, mais on s'en est ressouvenu tout-à-coup, aussitôt après la confection du décret du 7 avril

(1) V. la *Gaz. des Trib.* du 15 septembre 1869.

1860, bien que les auteurs de ce décret ne s'en fussent pas doutés.

En effet l'article 7 de l'arrêté (comme l'article 8 de l'ordonnance d'août 1743) énonce que les gens de mer seront traités pour raison de la conduite « tant qu'il y aura des « fonds provenant des navires » (1). Mais il s'agit de savoir dans quelle limite les fonds sont légalement réputés provenir du navire. L'administration de la marine, enhardie par quelques arrêts, eut l'inconcevable idée de soutenir que cette expression embrassait même les frets gagnés (par le même navire) dans une précédente campagne de mer, réglés et liquidés : cette prétention fut repoussée non-seulement par le tribunal de commerce de Nantes, mais par la cour de cassation (2). La phrase incidente de l'article 7 de l'arrêté consulaire doit avoir le même sens que la même phrase, écrite dans l'article 8 de l'ordonnance d'août 1743 : or Valin (3) n'hésitait pas alors à cantonner le droit des matelots, conformément au texte littéralement interprété, sur le « fret des marchandises sauvées » et n'a pas été, que je sache, contredit sur ce point spécial. L'arrêté consulaire emploie évidemment, comme l'ordonnance, une formule elliptique pour signifier « tant qu'il y aura des fonds provenant des « débris et du fret des marchandises sauvées » ou plus simplement « tant qu'il y aura des fonds provenant du sau- « vetage » : autrement il n'aurait pas réservé la « vérifica- « tion » aux officiers qui « auront fait procéder au sauve- « tage et réglé le compte du produit des effets sauvés ». Est-ce que ces officiers ont des moyens directs d'information et de contrôle pour s'assurer des frets précédemment gagnés dans la même campagne de mer (4)?

2. Les frais de rapatriement ne sont que l'accessoire des loyers : en tout cas, le législateur les assimile aux loyers. Donc tous les frets gagnés dans la même campagne de mer, « c'est-à-dire dans l'espace de temps qui s'est écoulé entre

(1) V. notamment civ. cass. 14 février 1870 (Marine C. Legal). D. 70. 1. 325. — (2) Civ. rej. 14 février 1870 (Marine C. Allard). D. 70. 1. 326. — (3) I, p. 707. — (4) V. sur ce point et dans ce sens une dissertation de M. Cazalens (D. 70. 1. 325).

« l'époque où le navire a quitté son port d'armement et ce-
« lui où, son expédition étant terminée, il a désarmé et li-
« quidé son opération commerciale » (1), doivent être affectés par privilège au paiement des dépenses de rapatriement et de conduite comme au paiement des loyers.

Les frais de rapatriement ne sont pas, répondons-nous, l'accessoire des loyers ; ils sont même, à proprement parler, comme l'a dit la cour de Rennes le 31 mai 1869 (prés. M. Aucher) (2), « d'un ordre différent ». Le droit au rapatriement n'est pas, comme le droit aux salaires, l'équivalent direct d'un service rendu. Il est indépendant des conditions et des salaires que les matelots stipulant dans leur intérêt privé, et l'on peut dire jusqu'à un certain point (ce qui ne saurait être dit des salaires) qu'il « appartient essentielle-
« ment aux rapports de l'armateur avec l'Etat » (3). Enfin tandis que le droit aux salaires dérive directement et nécessairement de l'engagement, le droit au rapatriement n'en est qu'une suite éventuelle et médiate, et naît à l'occasion d'un autre évènement, par exemple du naufrage. Il faudrait donc que le législateur (et non pas seulement, bien entendu le pouvoir règlementaire) eût dit expressément : les frais de rapatriement sont, par la toute puissance de la loi, assimilés aux loyers, de telle sorte qu'en cas de naufrage les mêmes frets soient affectés par privilège au paiement des uns et des autres.

L'a-t-il dit ? J'en doute. L'arrêté consulaire dit simplement, dans une phrase incidente : ... « le produit des dé-
« bris, agrès et le fret sur les marchandises sauvées étant
« spécialement affectés aux gages des équipages et aux
« frais de leur retour.. ». N'est-il pas indubitable que le fret des marchandises sauvées est affecté par privilège aux salaires des marins ? De ce que ce fret spécial servira tout à la fois de gage aux salaires du dernier voyage et aux frais de rapatriement faut-il conclure que, si les marins gardent en outre, pour leurs salaires des voyages précédents, accom-

(1) Civ. rej, 14 février 1870 (précité). — (2) D. 70. 2. 196. — (3) Même arrêt de la cour de Rennes.

plis dans la même campagne de mer, un droit réel sur les frets gagnés depuis le port d'armement, ils pourront encore exercer ce droit pour les frais de rapatriement ? Il faudrait démontrer que l'ordonnance de 1743 et l'arrêté de l'an XII ont, en parlant des gages, entendu trancher la question des droits afférents aux traversées antérieures. Or c'est ce qui n'est ni démontré ni présumable puisqu'on y parle exclusivement du « fret sur les marchandises sauvées ».

Il y a en outre une raison tirée de la nature même des choses pour qu'il n'en soit pas ainsi. L'équipage a, je le suppose, gagné 10,000 francs de salaires dans le voyage de retour : mais, à la suite d'un terrible naufrage, le droit réel des matelots, limité pour ce dernier voyage aux débris et au fret des marchandises sauvées, est réduit à cent francs. Qu'arrivera-t-il ? L'équipage ne touchera, pour le second trajet, que cent francs, sans pouvoir exercer le droit réel afférent à la seconde traversée sur une partie quelconque des frets perçus pendant la première. Il touchera sans doute, outre ces cent francs, une autre somme parce qu'on scinde les voyages : les loyers de chaque trajet antérieur à celui qui a vu s'accomplir le sinistre sont, à raison de cette division, conservés avec affectation privilégiée sur les frets acquis. Mais est-ce que tout ce mécanisme est applicable aux frais de rapatriement ? Les loyers sont corrélatifs à chaque voyage : donc, si les frais de rapatriement leur sont assimilables, ils sont aussi corrélatifs à chaque voyage et ne sont pas dus en bloc sur l'ensemble des frets. Dans ce cas les marins ne pourraient pas plus réclamer sur les frets antérieurs les frais de rapatriement corrélatifs au dernier voyage que les loyers de cette même période. Mais cette corrélation n'est admise par personne. Pour arriver à la solution qu'a provoquée l'administration de la marine depuis 1860, il faut donc soutenir que la campagne de mer, divisible quant au recouvrement des loyers, redevient indivisible quant au recouvrement des frais de rapatriement. C'est le comble de l'inconséquence. Au demeurant le système à l'aide duquel on maintient le droit aux loyers sur les frets antérieurs cesse d'être applicable, les frais de rapatriement ne sont plus du tout

assimilables aux loyers, et tout le fondement juridique de l'argumentation que je réfute s'est écroulé.

3. Tout cela, dit-on enfin, n'a trait qu'aux rapports directs de l'armement et des matelots ; mais l'administration de la marine a son action directe qui subsiste entière, même au cas de naufrage, et l'armateur ne saurait invoquer, pour s'y soustraire, l'article 7 de l'arrêté de germinal, qui ne règle pas ses rapports juridiques avec l'Etat.

Nous répondons d'abord qu'il était bien inutile, si ce raisonnement doit prévaloir, de réduire dans l'intérêt de l'armement, par une disposition formelle, le droit des matelots aux débris du navire et au fret des marchandises sauvées : si l'administration peut toujours, quoi qu'il advienne, exiger le paiement intégral des frais de retour, l'ordonnance de 1743 et l'arrêté de l'an XII ont parlé pour ne rien dire. Nous concevrions, d'ailleurs, qu'on essayât de soustraire l'action de l'Etat aux règles écrites dans un code de pur droit privé. Mais ni l'ordonnance royale ni l'arrêté consulaire ne sont des lois de pur droit privé ; tous deux tracent incessamment des devoirs aux consuls et aux officiers d'administration préposés à l'inscription maritime : il est donc naturel de penser que l'article 8 de l'ordonnance et l'article 7 de l'arrêté posent une règle générale. Enfin pourquoi le droit de l'Etat n'aurait-il pas été soumis, dans l'intérêt de la marine marchande, aux mêmes conditions résolutoires que le droit des matelots ? Il est bien plus dur de sacrifier au développement de l'industrie maritime l'intérêt pécuniaire des matelots eux-mêmes que l'intérêt pécuniaire du trésor public, parfaitement solvable et dont les charges ne seront pas sensiblement aggravées par l'application de la loi commune. Le législateur de l'an XII a-t-il voulu, oui ou non, quand il a ainsi restreint l'obligation des armateurs en cas de naufrage, protéger la marine marchande ? Oui sans doute : eh bien ! s'il faut admettre l'interprétation que nous repoussons, il se serait joué d'elle au lieu de la protéger.

Donc l'obligation de l'armateur ne subsiste et l'Etat ne peut se faire rembourser de ses dépenses en cas de naufrage que sur la valeur des débris du navire et sur le fret des mar-

chandises sauvées. La cour de cassation s'est, il est vrai, prononcée dans un autre sens (1); mais, quelque respect que nous inspirent ses décisions, nous ne pouvons nous incliner devant cette jurisprudence.

Les propriétaires de navires, vaincus sur le terrain judiciaire, n'ont cessé, disait M. Grivart au Sénat (2), de réclamer par l'organe des chambres de commerce contre l'aggravation de charges qui « résultait pour eux du décret de « 1860 ». Personne, à coup sûr, ne pourrait les blâmer de cette résistance.

En présence de ces réclamations vives et générales, poursuivait l'éminent rapporteur, il n'est pas surprenant que la la commission de la marine marchande de 1873 se soit prononcée « pour l'abrogation de l'article 14 du décret du 7 avril 1860 et pour le *retour* à la législation de germinal an XII ».

... « Ce qu'il est équitable d'accorder à l'industrie mari-
« time, disait enfin M. Grivart, c'est le *retour* aux disposi-
« tions de l'arrêté de germinal qui ont été appliquées pen-
« dant plus de cinquante ans sans provoquer de plaintes sé-
« rieuses. L'*administration de la marine y souscrit;* ses re-
« présentants l'avaient déclaré à la commission de la ma-
« rine marchande, et M. le ministre de la marine l'a répété
« devant nous... Nous vous proposons donc d'adopter le
« dernier paragraphe de l'article 258, tel qu'il a été rédigé
« par le Conseil d'Etat, portant que *dans tous les cas le ra-*
« *patriement des gens de l'équipage est à la charge de*
« *l'armement, mais seulement jusqu'à concurrence de la va-*
« *leur du navire et de ses débris et du montant du fret des*
« *marchandises sauvées* ». L'article ainsi conçu fut adopté par le Sénat.

Chose remarquable! Le Conseil d'Etat et le Sénat, pour décider que les frais de rapatriement ne pourraient plus être, à l'avenir, répétés sur l'ensemble des frets gagnés depuis le

(1) Civ. cass. 27 nov. 1866 (déjà cité); civ. cass. 27 février 1867. D., 67. 1. 77; civ. cass. 14 février 1870 (1re, 2e et 6e espèces), D. 70, 1. 325 et 326; civ. cass. 30 août 1871, D. 71. 1. 139; civ. cass. 24 mars 1875, D. 75. 1. 199; civ. cass. 25 août 1875, D. 76. 1. 472; cass. ch. réun. 6 février 1877 (déjà cité), etc. — (2) Annexe à la séance du 11 décembre 1876.

départ du port d'armement jusqu'à la traversée dans laquelle le navire a péri, ont cru ne pouvoir mieux s'expliquer qu'en empruntant les expressions mêmes dont s'étaient servis l'ordonnance de 1743 (art. 8) et l'arrêté de germinal an XII (art. 7), tant ce langage leur a paru catégorique ! Quel argument contre la thèse des jurisconsultes qui disent aux rédacteurs du décret de 1860 : vous aviez cru innover ! vous l'aviez dit expressément ! Erreur ! vous n'innoviez pas ! en tenant un tout autre langage que les législateurs de 1743 et de l'an XII, vous vous étiez purement et simplement approprié leur pensée !

747. Mais il faut, dans la pratique, compter avec la jurisprudence qui a prévalu. Nos lecteurs auraient le droit de se plaindre si nous ne leur en faisions pas suivre le développement.

Que décider en matière de navigation au petit cabotage ? L'administration de la marine soutint que ces termes du décret d'avril 1860 : « depuis que le navire a quitté son port « d'armement » devaient être entendus comme si le décret portait : « depuis la délivrance du rôle ». Le tribunal de commerce de St-Martin (île de Ré) prétendit soustraire à l'action de l'Etat les frets gagnés par le sloop le *Prosper* depuis l'émission du rôle (1er août 1863), ces frets ayant été d'ailleurs réglés et l'équipage ayant reçu les parts qui lui en revenaient jusqu'au jour (15 décembre 1863) où il avait quitté pour une dernière expédition son port d'armement. Cette distinction était plausible. Le jugement fut néanmoins cassé (28 novembre 1866) (1). La chambre civile s'expliqua très-complètement sur ce point dans un second arrêt de cassation (2) : il n'est pas exact, dit-elle, de prétendre que, pour le cabotage, il y a un voyage particulier et distinct à chaque sortie et à chaque rentrée au port, que chacune de ces sorties constitue une campagne de mer, dont les bénéfices et les pertes se liquident chaque jour pour laisser place le lendemain à une campagne nouvelle, tout-à-fait indépendante dans ses conséquences de celle de la veille ; ce qui constitue

(1) D. 66. 1. 500. — (2) Civ. cass. 14 février 1870 (6e espèce) D. 70. 1. 326.

la campagne de mer, c'est la durée du rôle d'équipage qui, pour le cabotage, est d'une année, aux termes de l'article 2 du décret du 19 mars 1852.

Nous n'approuvons pas cette jurisprudence. En effet 1° elle s'appuie sur une disposition illégale du décret d'avril 1860; 2° elle étend outre mesure la portée de cette disposition, qui devrait être interprétée *stricto sensu;* 3° elle grève la navigation au cabotage d'une charge terrible en soumettant, le cas échéant, à une action réelle et privilégiée les frets d'une expédition quelconque gagnés depuis un an, quand le législateur, dans l'hypothèse d'un sinistre, a concentré cette action sur le fret des marchandises sauvées.

Si l'on met de côté, comme on est absolument obligé de le faire, le décret de 1860, il faut un nouvel et prodigieux effort d'imagination pour soutenir que ces expressions de l'arrêté consulaire « le fret des marchandises sauvées » signifient « le fret de toutes les autres marchandises qui au- « raient pu périr dans un autre voyage ».

La navigation au cabotage est traitée encore plus durement que la navigation au long cours.

748. La cour de Montpellier avait subordonné le remboursement dû à la marine à une vérification à faire sur les livres des armateurs, sous prétexte que, ceux-ci ayant fait des dépenses de *mise dehors* pour leur navire, il fallait que le fret réalisé fût d'abord employé à les couvrir de ces dépenses, le surplus seulement pouvant être abandonné à l'Etat pour l'indemniser de ses frais de rapatriement. Mais cet arrêt fut cassé le 18 mai 1870 (1) : les sommes qu'un armateur emploie à la construction, à la réparation et au ravitaillement de son navire entrent en effet dans sa fortune de mer : elles ont, comme lui, fait partie de ce que risquait l'armateur et suivi le sort de l'entreprise : donc, dans aucune hypothèse, les dépenses faites pour l'armement et le ravitaillement du navire et en général pour sa *mise dehors* ne sauraient enlever à l'Etat pour ses frais de rapatriement, pas plus qu'aux matelots pour leurs salaires, l'affectation

(1) D. 70. 1. 325 (3e espèce).

spéciale que la loi leur accorde sur le fret, en raison de la coopération que les gens de mer ont apportée à la réalisation de ce bénéfice. Dans le langage ordinaire du droit maritime, le fret est « la somme brute du nolissement (1) ».

Toutefois il y aurait lieu de déduire du montant des frets bruts le montant des loyers de l'équipage. C'est ce qu'a reconnu l'administration de la marine devant la cour de Montpellier le 26 juin 1872 (2). La cour de Rennes avait déjà jugé le 31 mai 1869 qu'il fallait commencer par « prélever » tous les loyers et salaires de l'équipage.

749. Les copropriétaires du navire sont-ils tenus solidairement des frais de rapatriement? Je le crois. La cour de Rennes l'a formellement décidé par un arrêt du 30 août 1866 (3) sans donner, selon moi, de motifs juridiques à l'appui de sa décision. Mais s'il y a nécessairement société de commerce entre les copropriétaires d'un navire qui l'emploient à la navigation maritime; s'ils sont, par conséquent, tenus solidairement des engagements pris par eux ou en leur nom pour ce qui concerne le navire et son expédition (4), comment enlever à l'équipage ou à l'Etat, créancier des frais de rapatriement, le bénéfice de cette solidarité?

On conçoit donc très-bien que, même dans le cas d'un armement au tiers franc ou aux cinq huitièmes (5), l'administration de la marine, à laquelle sont d'ailleurs étrangères les stipulations particulières intervenues entre l'armement et le capitaine (6), ait pu légitimement actionner un des propriétaires du navire (7).

Il s'agit seulement de savoir si, dans cette hypothèse, le propriétaire actionné garde un recours contre le capitaine. Cela dépend d'abord, à notre avis, de la convention, que le juge du fait interprètera souverainement. Mais quelle inter-

(1) Expressions d'un arrêt de la cour de Rennes du 31 mai 1869 (prés. M. Aucher), déjà cité. — (2) D. 73. 2. 32. — (3) D. 68. 2. 26. — (4) V. notre tome II, n. 260. — (5) V. notre tome II, n. 267. — (6) C'est ce qu'explique très-bien un jugement du tribunal de commerce de Nantes du 10 avril 1867, publié au *Bull. off de la mar.*, 1867, I, 467. — (7) C'est ce qu'impliquent encore un jugement du tribunal de commerce de Nantes (du 20 août 1864) et un jugement du tribunal de commerce du Havre (du 16 juillet 1866), cités par M. Caumont, v° Armateur, n. 107.

prétation proposer au juge du fait dans le cas où il est stipulé, par exemple, que le capitaine, percevant les deux tiers ou les cinq huitièmes du fret, « reste chargé des gages de « son équipage »? Le tribunal de commerce de Nantes a répondu le 10 avril 1867, dans un jugement que l'amiral Rigault de Genouilly a, par une circulaire du 28 mai 1867, notifié aux chefs de service de la marine : « Attendu que, si « les frais de rapatriement sont assimilés aux loyers de l'é- « quipage par le décret du 7 avril 1860, c'est seulement en « ce qui concerne la garantie et les gages affectés au paie- « ment de ces frais ; mais qu'il n'en résulte pas que celui « qui doit payer les uns doive aussi supporter les autres. » En effet les loyers et les frais de rapatriement sont, nous venons de l'expliquer « d'un ordre différent ». Ceux-ci étant d'ailleurs avant tout, dans l'esprit de l'ordonnance d'août 1743 et de l'arrêté du 5 germinal an XII, une dette de l'armement, on peut se demander avec la cour de Caen (1) s'il ne faudrait pas, pour en imposer la charge au capitaine, une stipulation formelle.

750. Quel est le mode de rapatriement adopté par le législateur français ?

Le rapatriement doit être opéré « dans le plus bref délai « possible » : ainsi l'a prescrit formellement le décret du 7 avril 1860 (art. 1).

Les gouverneurs des colonies et les consuls sont astreints (2) à ouvrir une enquête sur les circonstances du naufrage. « Mais cette enquête ne doit jamais faire man- « quer une occasion de rapatriement. Si le temps presse, il « convient d'y procéder très-rapidement, en interrogeant « les hommes présents, sans se préoccuper d'attendre ceux « qui manquent ou les pièces qu'on n'aurait pas sous la « main. Il ne faut pas oublier en effet que les enquêtes ef- « fectuées dans les colonies ou les consulats sont purement « préparatoires... »

(1) 6 mars 1871. D. 72. 2. 42. V. en sens contraire Caumont, v° Armateur, n. 107, qui cite à l'appui de son opinion les jugements de Nantes (20 août 1864) et du Havre (16 juillet 1866). — (2) Circ. 18 mai 1860.

Il peut être pourvu directement par l'armement au rapatriement des marins du commerce.

Mais, le rapatriement étant d'intérêt général et d'ordre public, il etait naturel que le décret du 7 avril 1860 en confiât la direction (ou tout au moins la surveillance, s'il y est pourvu directement par l'armement) aux consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires de France à l'étranger; aux gouverneurs, commandants particuliers et commissaires de l'inscription maritime dans les possessions françaises d'outre-mer. Il est à peine utile de faire observer que nous sommes ici dans le domaine purement règlementaire et que l'auteur du décret d'avril 1860 agit dans la plénitude de son droit.

Dans tous les cas où l'un de ces agents doit assurer le rapatriement de marins français, il pourvoira à leurs besoins les plus urgents tant en subsistances que vêtements, chaussures et autres objets indispensables (1). Ces dépenses, auxquelles doit présider la plus stricte économie, lui seront remboursées sur état nominatif par le département de la marine (2).

L'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 51) dit : « Tout na« vire français prêt à faire voile pour l'un des ports du « royaume ou pour une colonie française *sera tenu*, à la ré« quisition du consul, de recevoir les matelots naufragés « ou délaissés à rapatrier.. ». « Ils ont le droit de *requérir* « les capitaines des navires du commerce...; ils ont éga« lement le droit d'*imposer* aux capitaines des navires du « commerce... », reprend le décret du 7 avril 1860 (art. 4). Quelque impératives que soient ces expressions, on admet généralement que les consuls et les commissaires n'ont pas de pouvoir coercitif direct sur les capitaines récalcitrants : « en cas de représentations de la part des capi« taines, dit l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 52), les « consuls dresseront un procès-verbal qu'ils transmettront « au ministre de la marine ». De même dans le cas de désobéissance proprement dite. Mais le capitaine délinquant,

(1) Ord. 29 octobre 1833, art. 35. — (2) Circul. du 31 mars 1849 et du 28 avril 1853.

à son retour en France, sera puni d'une amende de cinquante à trois cents francs, à laquelle pourra être ajouté un emprisonnement de dix jours à six mois (art. 85 décr. 24 mars 1852)(1).

Les hommes délaissés à l'étranger doivent être renvoyés en France par la voie de mer plutôt que par la voie de terre; par les bâtiments de l'Etat plutôt que par les navires du commerce; par les navires du commerce français plutôt que par les navires de commerce étranger (2).

En disposant que la voie de mer devrait être préférée à la voie de terre, le législateur, ainsi que le remarque Filleau (3), n'a pu avoir l'intention de réduire les marins à l'inaction pendant plus de temps qu'il n'en faudrait pour accomplir leur retour. Toutefois si, quoique plus court quant à la durée, le voyage par terre était, quant à la dépense, hors de proportion avec le voyage par mer, il appartiendrait à l'autorité maritime ou consulaire de décider suivant les circonstances et l'intérêt respectif des parties (4).

Parmi les bâtiments du commerce français, il en est à bord desquels le passage est très-onéreux, par exemple les paquebots-poste, dont les tarifs, approuvés par diverses lois de finances, sont plus élevés que ceux du décret d'avril 1860. « Vous aurez soin, dit aux fonctionnaires chargés du rapa-
« triement la circulaire ministérielle du 15 février 1864 (5),
« de ne faire embarquer les gens de mer à bord de ces pa-
« quebots qu'en cas d'absolue nécessité, c'est-à-dire lorsque
« l'entretien des hommes à terre, en attendant une autre oc-
« casion de rapatriement, vous paraîtrait devoir entraîner
« des frais plus considérables encore qu'un prompt renvoi
« par les voies les plus coûteuses. Dans ce cas même vous
« ferez bien, pour mettre votre responsabilité à couvert, de
« réclamer le consentement par écrit du correspondant de
« l'armateur intéressé, et vous joindrez cette pièce à l'ordre
« d'embarquement adressé au capitaine du paquebot par
« lequel le rapatriement aura lieu (6) ». Il doit être donné

(1) Conf. de Clercq et Vallat, II, p. 282. — (2) Décr. 7 avril 1860, art 5, développant l'article 4 de l'arrêté du 5 germinal an XII. — (3) p. 344. — (4) Ib. — (5) Bull. off. mar. 1864. 1. 127. — (6) *Junge* circul. 22 janvier 1864, 13 janvier 1867, 7 mai 1870.

avis *direct* au ministre de la marine des motifs qui ont pu déterminer, par exception, le rapatriement par paquebot-poste.

On peut encore, quand il n'y a pas moyen de renvoyer directement les marins en France, les embarquer sur un navire qui se rend dans un port étranger à proximité de la frontière française : c'est le rapatriement par voie indirecte. Le passage se règle alors de gré à gré ou conformément au tarif, suivant la nationalité du navire ; mais les gens de mer ainsi rapatriés par voie indirecte doivent toujours être adressés et consignés à l'agent consulaire de France établi sur les lieux, avec invitation écrite d'assurer leur rapatriement définitif (1).

751. Suivant la circulaire du 17 octobre 1837, qui atténuait, à ce point de vue, les exigences de l'ancienne législation (2), les capitaines devaient recevoir les marins qu'ils étaient requis de rapatrier à raison de deux hommes par cent tonneaux de la jauge de leur navire. Cette proportion est maintenue par le décret d'avril 1860, mais sous une autre forme : la cinquantaine est prise pour unité (3), ce qui signifie qu'on peut embarquer un homme sur un navire de 50 tonneaux, trois sur un navire de 150, sept sur un de 350, et ainsi de suite. La proportion change en ce qui touche les passagers de l'ordre civil et l'obligation ne subsiste qu'à raison d'un homme par cent tonneaux (4).

Les rapatriés sont embarqués à titre de remplaçants, de passagers gagnant leur passage ou simplement de passagers. Le premier mode doit être employé de préférence au

(1) Conf. de Clercq et Vallat, II, p. 287. — (2) Ordonnances des 14 février 1686, 15 juillet 1698, 9 avril 1704, 25 juillet 1719 (V. Valin, I, p. 559), 3 mars 1781. — (3) « Ils ont le droit de requérir les capi-« taines des navires du commerce de recevoir à leur bord des passa-« gers provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat ou d'un na-« vire de commerce à raison d'un homme par cinquante tonneaux de « la jauge officielle du navire » (art. 4 § 1 décr. 7 avril 1860). — (4) « Ils ont également le droit, mais seulement dans la limite d'un « homme par cent tonneaux, d'imposer aux capitaines des navires « du commerce l'obligation de recevoir à leur bord, pour les ra-« patrier, des passagers de l'ordre civil, *pourvu toutefois qu'il* « *n'ait pas encore été usé à leur égard de la faculté ouverte par* « *le paragraphe précédent.* »

second, le second de préférence au troisième. Un capitaine ne peut être obligé de recevoir des marins à son bord à titre de remplaçants qu'autant que l'équipage de son navire n'est pas au complet. Les marins embarqués comme remplaçants ne comptent pas pour l'établissement de la proportion ci-dessus indiquée d'un homme par cinquante tonneaux de la jauge du bâtiment (1). Il est fait mention (2), sur les rôles d'équipage des navires du commerce, des noms, prénoms, qualités et fonctions des hommes délaissés y embarqués, ainsi que des conditions de leur rapatriement. Les salaires à attribuer à l'homme délaissé embarqué à titre de remplaçant sont débattus et réglés de gré à gré entre lui et le capitaine, sous le contrôle de l'autorité coloniale. Si l'homme se trouve délaissé à l'étranger par sa faute, les salaires qui lui sont alloués ne peuvent excéder ceux qu'il recevait à bord du bâtiment dont il provient.

A bord des bâtiments de l'Etat, le passage est gratuit pour les hommes provenant des navires du commerce. A bord des navires du commerce français, le prix du passage, non tarifé par l'ordonnance de 1743 ni par l'arrêté de l'an XII, est tarifé par l'article 9 du décret du 7 avril 1860, mais seulement dans la proportion ci-dessus indiquée d'un rapatrié par cinquante ou par cent tonneaux. Cette proportion dépassée (et elle ne doit l'être qu'en cas d'urgence), le prix du passage est débattu de gré à gré pour les hommes embarqués en excédant. A bord des navires du commerce étranger, le prix du passage est réglé de gré à gré avec le capitaine du navire par l'autorité coloniale ou consulaire. Ce prix doit être l'objet d'un contrat fait en double, dont une expédition est remise à chacune des parties contractantes (3).

L'article 9 du décret du 7 avril 1860 est ainsi conçu : « Les « capitaines des navires du commerce français à voiles qui « sont chargés de ramener en France les hommes délaissés « à l'étranger embarqués à titre de passagers ne gagnant « pas leur passage reçoivent à leur arrivée à destination « les indemnités suivantes : *Par homme et par jour*, pour

(1) Décr. 7 avril 1860, art. 5. — (2) Art. 6. — (3) Art. 7.

« les capitaines au long cours, 3 fr.; pour les maîtres au « cabotage, 2 fr. 50; pour les marins spécialement brevetés « commandant à la pêche de la baleine et du cachalot ou à « la pêche de la morue, 2 fr. 50; pour les officiers, chirur- « giens, subrécargues et mécaniciens en chef des navires « de commerce, 2 fr.; pour les quartiers-maîtres, matelots, « ouvriers mécaniciens, ouvriers chauffeurs, charbonniers, « novices, mousses, surnuméraires et tous autres indivi- « dus ayant fait partie de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat « ou d'un navire du commerce, 1 fr.; pour les passagers de « l'ordre civil recevant la ration de l'équipage, 2 fr. L'indem- « nité est doublée quand le retour en France s'effectue à « bord d'un bâtiment à vapeur. Le prix du passage est ré- « glé de gré à gré pour les passagers de l'ordre civil qui ne « sont pas nourris avec l'équipage ». « A bord des bâti- « ments de l'Etat, ajoute l'article 10, les capitaines au long « cours sont admis à la table de l'état-major : à bord des « navires du commerce, les capitaines au long cours sont « admis à la table du capitaine. »

Les armateurs ne sont-ils tenus de rembourser à l'administration de la marine que les frais de rapatriement réglés par le tarif du 7 avril 1860 ou l'administration de la marine ne peut-elle pas, lorsque le rapatriement s'est opéré par les navires d'une compagnie subventionnée, répéter contre eux les frais de rapatriement plus élevés qui ont été payés suivant les tarifs et conformément au cahier des charges de cette compagnie? La question est d'un grand intérêt pratique (1).

Elle a été résolue le 19 avril 1869 contre l'armement par un arrêt da la cour de Rennes, rédigé très-habilement où, tout en reconnaissant qu'il ne pouvait dépendre des consuls de s'écarter sans motif légitime des règles tracées par le décret de 1860 et d'augmenter arbitrairement les frais de ra-

(1) « Le rapatriement du capitaine de l'*Edouard* a montré que la « différence entre les tarifs du décret de 1860 et ceux consentis de- « puis à certaines compagnies, notamment aux Messageries impé- « riales pour la ligne de l'Indo-Chine, pouvait s'élever à 1,500 fr. par « homme » (Bulletin de la cour de Rennes : observations sur l'arrêt du 19 avril 1869).

patriement, que ni les termes du droit commun ni les principes de la législation spéciale ne permettaient à l'administration de la marine de répéter contre les armateurs un surcroît de dépenses inutiles occasionné par la faute de ses agents, on ajoutait que cette faute ne peut facilement se présumer, qu'il est juste de présumer jusqu'à preuve contraire que les consuls ont rempli leur devoir et agi pour le mieux (1). Mais cette doctrine ne fut admise ni par le tribunal de commerce de Bordeaux (1er août 1877) (2) ni par la cour de Bordeaux (8 avril 1878) (3) ni par la cour de Rouen (27 août 1878) (4) ni par le tribunal de commerce de Marseille (14 mars et 2 décembre 1879) (5) et fut enfin, sur mes conclusions très-énergiques, repoussée par la cour de cassation le 9 décembre 1879 (6). Celle-ci jugea que le décret de 1860 avait réglé la matière par des dispositions générales ; qu'une convention annexée à la loi du 3 juillet 1861 et passée le 20 octobre 1860 entre l'Etat et la compagnie générale maritime ne s'était point proposé de déroger audit tarif, en ce qui regarde les indemnités mises à la charge de l'armement; enfin que les mots « les rapatriés » écrits dans la partie de l'article 33 du cachier des charges où le prix du transport est fixé à sept francs par homme et par jour, nourriture comprise, concernaient seulement « les individus rapatriés « aux frais de l'Etat, à l'exclusion de ceux provenant de l'é- « quipage des navires du commerce et rapatriés aux frais « de l'armement ». Avant tout, en droit, une convention entre un armateur et le ministre des finances destinée à régler les conditions d'un nouveau service postal ne peut pas être invoquée contre les armateurs pour le calcul des frais de rapatriement qu'ils doivent supporter. Pourquoi le tarif de 1860 ? C'est que l'armateur doit toujours pouvoir prévoir les charges probables d'une opération maritime : n'est-il pas

(1) D. 70. 2. 197. — (2) Rec. du Havre, t. XXIII. 2. 231. — (3) Rec. de M. 1879. 2. 25. — (4) Rec. du Havre 1879. 2. 54. La cour de Rouen juge spécialement que l'administration de la marine ne peut se prévaloir de ce que le rapatriement opéré aurait procuré des avantages particuliers à l'armateur, par exemple, en diminuant les frais de séjour des matelots à l'étranger. — (5) Rec de M. 1879. 1. 154 et 1880. 1. 77. — (6) D. 80. 1. 125.

déraisonnable de le soumettre à l'éventualité d'un rapatriement dont les frais, au lieu d'être réglés par un tarif fixe, seraient subordonnés aux traités particuliers intervenus ou à intervenir entre l'Etat et les compagnies maritimes ?

« Quand le rapatriement des hommes délaissés à l'étran-
« ger a lieu par la voie de terre, dit l'article 9 du décret du
« 7 avril 1860, ils reçoivent les indemnités de route fixées
« par l'article 12. » L'article 12, qui réglait les frais de conduite, a été lui-même remplacé par le décret du 14 septembre 1864.

Après le rapatriement, la conduite.

L'article 8 de l'arrêté du 5 germinal an XII est ainsi conçu : « La conduite sera réglée à proportion du chemin
« que les gens de mer auront à faire lorsqu'ils sont obligés
« de se rendre par terre chez eux ; et il leur sera payé, tant
« pour conduite que pour leur tenir lieu de logement en
« route et port de hardes, savoir : aux capitaines au long
« cours et au cabotage par myriamètre ou 2 lieues 3 fr. ;
« aux capitaines en second, lieutenants, subrécargues, chi-
« rurgiens et écrivains, 2 fr. ; aux maîtres de navires au
« petit cabotage et premiers maîtres dans les navires au
« long cours, 1 fr. 50 c. ; aux officiers-mariniers, pilotes-
« côtiers et maîtres-ouvriers, 80 c, ; aux matelots et ou-
« vriers marins, 60 c. ; aux volontaires, novices, mousses,
« coqs, surnuméraires, 50 c. ». Le décret-loi du 4 mars 1852 a déclaré cette prescription de l'arrêté législatif « dis-
« position d'ordre public » à laquelle il était interdit de déroger par des conventions particulières. Pourquoi ? C'est ce qu'on ne saurait trop comprendre ; car les tarifs sont du domaine règlementaire et c'est un embarras que de recourir au pouvoir législatif pour les réviser.

Aussi crut-on pouvoir se passer pour cette révision, en 1860 et en 1864, du pouvoir législatif. Singulière inconséquence ! Le même gouvernement avait classé cette partie de l'arrêté consulaire parmi les lois d'ordre public et la modifiait, à quelques années d'intervalles, par de simples décrets.

L'article premier du décret du 14 septembre 1864 est ainsi conçu : « L'article 12 du décret du 7 avril 1860 sur le rapa-

« triement est remplacé par les dispositions suivantes. « Art. 1. L'indemnité de route accordée aux gens de mer et « autres personnes provenant de l'équipage d'un navire du « commerce pour se rendre soit dans leurs quartiers, soit « au port d'armement du navire, est fixée à la somme né- « cessaire pour se rendre dans ce quartier ou dans ce port « par la voie régulière la moins coûteuse. Elle comprend, « en outre, le prix du transport des bagages et les frais de « nourriture, calculés à raison de 6 francs par vingt-quatre « heures de route pour les capitaines au long cours et de « 3 francs pour toute autre personne. Art. 2. Les capitaines « au long cours ont droit au prix des places de deuxième « classe sur les chemins de fer et au prix des places de « première classe dans les voitures et à bord des bateaux à « vapeur. Toute autre personne n'a droit qu'au prix des « places de dernière classe. Art. 3. En cas de contestation « entre les armateurs et les personnes réclamant la con- « duite, les commissaires de l'inscription maritime déter- « minent le chiffre de l'indemnité à allouer conformément « aux indications ci-dessus. »

Les commissaires de l'inscription maritime ne peuvent ici statuer, à mon avis, que d'une façon administrative et purement provisoire. Le jugement de pareilles contestations appartient naturellement aux tribunaux : si l'Empereur Napoléon III a entendu les dessaisir par un simple décret, c'est une nouvelle illégalité.

Si le matelot embarqué avec salaires ne revient pas directement dans son quartier, la conduite à laquelle il aura droit pour s'y rendre sera-t-elle à la charge de l'armateur du bâtiment sur lequel il était primitivement embarqué ou à celle de l'armateur du navire à bord duquel il s'est engagé pour effectuer son retour ? On sait qu'aux termes du décret-loi du 4 mars 1852 (art. 1) le bénéfice des articles 262 et 263 du code de commerce n'est point acquis à tout marin délaissé à compter du jour où il embarque avec salaires sur un autre navire (1). Pourquoi ? c'est que

(1) V. ci-dessus n. 724 et 725.

l'armateur du premier navire est naturellement, à compter de ce jour, déchargé de toute obligation envers celui qui fut son matelot. La conclusion logique à tirer, c'est que les frais de conduite incombent à l'armateur du second navire (1).

752. Les frais de rapatriement et de conduite se paient et se liquident d'après certaines règles éparses dans les instructions ministérielles.

Rappelons d'abord que, conformément à l'article 3 de l'arrêté du 5 germinal an XII et à l'article 3 du décret du 7 avril 1860, les commissaires de la marine et les consuls, quand ils autorisent le débarquement d'hommes atteints de maladies contractées pendant le voyage, se font remettre la somme qu'ils jugent nécessaire pour couvrir non-seulement les frais de traitement, mais encore les frais de rapatriement ou bien peuvent accepter, s'ils le préfèrent, une caution solvable fournie par le capitaine et qui prend l'engagement par écrit de subvenir à la dépense. L'Etat, s'il y a eu dépôt d'une somme insuffisante, a recours sur les armateurs pour le recouvrement du complément des frais.

Le paiement des indemnités allouées à titre de frais de rapatriement et de frais de conduite s'opère directement par les armateurs ou est fait par l'administration de la marine soit pour son compte personnel, soit à titre d'avances remboursables. Dans tous les cas ces indemnités sont payées aux intéressés nettes de toutes retenues. Quand le paiement est directement effectué par les armateurs, l'administration de la marine se borne à exiger qu'il soit fait en sa présence.

Quand il est fait par l'administration de la marine elle-même, il lui appartient d'apprécier les circonstances dans lesquelles il convient d'allouer la totalité des frais de conduite au départ et celles où il serait prudent de les fractionner, en raison du nombre de points où le marin devrait interrompre son voyage : les armateurs, eux, doivent toujours,

(1) *Sic* Filleau, p. 345.

quand ils paient eux-mêmes la conduite, la payer intégralement (1).

La circulaire ministérielle du 9 octobre 1866 (2), après avoir rappelé que les dispositions du décret d'avril 1860, en tant du moins qu'elles imposent une charge à la marine marchande, sont exclusivement applicables aux marins délaissés et non aux hommes que le département de la marine renvoie en France soit parce qu'ils ont terminé le temps de service auquel ils étaient astreints, soit pour tout autre motif que le délaissement (3), ordonne aux agents consulaires et autres de traiter à l'avance du prix de passage dans tous les cas autres que le délaissement, afin de ne pas exposer le département de la marine à subir les exigences des armateurs. Cette recommandation s'applique également aux marins délaissés quand le nombre des rapatriés dépasse les proportions règlementaires. D'après une circulaire antérieure (4), l'administration du port de destination ne devait jamais être chargée du soin de débattre le prix du passage, mais seulement de pourvoir au paiement de la dépense soit sur l'apostille régulièrement inscrite au rôle, soit sur la production de la convention faite en chancellerie.

Une autre circulaire (du 17 juin 1874) (5) ordonne aux agents de la marine d'exiger le versement préalable au Trésor, avant la délivrance des réquisitions, de la somme à laquelle s'élèvent les frais de passage sur le paquebot, quand le rapatrié ne peut pas prétendre à être embarqué « règle- « mentairement » aux frais de l'Etat, et de transmettre au ministre le récépissé constatant le versement.

Lorsque le rapatriement a lieu par navires étrangers en destination d'un de nos ports, le consul traite directement avec le capitaine et débat avec lui le prix du passage : il est dressé en chancellerie, quand c'est possible, une convention

(1) Sauf leur droit éventuel au remboursement si les gens de mer ne se rendent pas dans leur quartier. V. pour de plus amples détails la circul. du 10 avril 1860 et notamment, au *Bulletin officiel de la marine* (1860. I. 339), le modèle des ordres de retour délivrés au marin rapatrié. — (2) B. off. mar. 1866. II. 298. — (3) Cette proposition est trop absolue. V. l'art. 4 § 2 du décret du 7 avril 1860. — (4) Du 31 mars 1849. — (5) B. off. mar. 1874. I. 743.

en due forme dont une expédition reste déposée dans les archives et dont une autre est remise au capitaine, afin qu'à son arrivée à destination le prix stipulé soit acquitté par les soins de l'administration de la marine. Mais le capitaine exige le plus souvent que le prix du passage lui soit payé d'avance, tout au moins par à-compte, si ce n'est en totalité, et le consul en est alors remboursé directement par le département de la marine sur la production du récépissé de la partie prenante (1).

La liquidation des frais de rapatriement a été réglée par une circulaire du 28 juin 1867. Chaque port ou quartier payeur signale au quartier liquidateur (2) les sommes qu'il aura payées. Dans le cas où le quartier liquidateur serait inconnu, ce qui arrive quelquefois, l'avis de paiement sera adressé au quartier de la partie prenante ou au port d'attache du bâtiment, d'où il est donné avis du paiement au quartier liquidateur. Le commissaire du quartier où le rapatrié est inscrit signale au port liquidateur l'ensemble des sommes payées en route, ce qui permet au commissaire de ce dernier port de contrôler les avis partiels reçus des ports payeurs et de réclamer ceux qui ne lui seraient pas parvenus (3).

753. La plupart des codes étrangers ne contiennent pas plus que le code français de 1807 une théorie du rapatriement.

On lit seulement dans l'article 708 du code espagnol que les gens de l'équipage, quand un voyage est rompu après que le navire a pris la mer, reçoivent le loyer nécessaire à l'effet de se rendre au port où ce voyage devait se terminer : l'armateur et le capitaine doivent en outre procurer à l'équipage, et à son choix, les transports nécessaires pour se rendre à ce port ou à celui pour lequel le navire était expédié. L'article 412 du code hollandais, après avoir alloué au marin, dans la même hypothèse, les frais de voyage pour

(1) Circul. des 13 avril 1832, 31 août 1848, 10 avril 1860, 6 février 1867. Conf. De Clercq et Vallat, II, p. 287. — (2) Au moyen d'un état inscrit dans la nomenclature générale des imprimés sous le numéro 3416. — (3) V. Bull. off. mar. 1867. 1. 614.

son retour jusqu'au lieu du départ du navire, s'exprime en ces termes : « L'indemnité pour retour est calculée, tant « par rapport aux officiers qu'aux gens de mer, en propor- « tion des loyers convenus. Elle sera fixée, s'il y a contes- « tation sur leur quotité, par le consul des Pays-Bas et, à son « défaut, par l'autorité compétente du lieu où le navire se « trouve. » Les frais de retour sont, de même, remboursés au matelot débarqué pour cause de maladie (art. 426). De même en droit portugais (art. 1457 et 1471 code port.). D'après l'article 547 du code brésilien, les matelots peuvent, dans la même hypothèse, exiger les frais de rapatriement ; mais cette obligation cesse lorsqu'ils contractent un engagement pour le port de départ. De même à Buenos-Ayres (art. 1162 code arg.) L'article 959 du code chilien règle aussi, d'une façon sommaire, les droits des marins en cas de rupture par le fait de l'armateur ou de l'affréteur et décide qu'ils seront rapatriés soit au port de destination, soit au port de départ, à leur choix.

L'article 67 § 2 du code turc (et du code égyptien) reproduit le paragraphe final de notre article 252, mais le complète ainsi qu'il suit : « Néanmoins les loyers et indemnités « ne pourront dans aucun cas excéder le montant de ce « qu'ils auraient perçu si le voyage avait été achevé. L'in- « demnité pour la conduite de retour est calculée suivant la « qualité des gens de mer renvoyés. » Les frais de retour sont encore dus quand il y a interdiction de commerce ou arrêt du navire (art. 69), débarquement du marin malade, blessé ou mutilé (art. 78), si le navire est vendu pendant le cours de l'engagement (art. 85 du code turc, 84 du code égyptien) (1).

La loi belge du 21 août 1879, après avoir reproduit les prescriptions du code français, déclare communes aux officiers et à tous les autres gens de l'équipage toutes les dispositions concernant le « repatriement » des matelots (art.

(1) « Si le navire est vendu pendant le cours de l'engagement, les « gens de l'équipage qui n'ont pas acquiescé à des conventions con- « traires ont le droit d'être reconduits aux frais du navire et d'être « payés de leurs loyers ».

64), et d'ordre public (art. 65) toutes les dispositions relatives à leur « repatriement » comme à leurs salaires, à leur traitement et à leur pansement.

Quand un bâtiment norwégien (1) se perd à l'étranger ou devient innavigable à la suite d'une avarie, les frais de rapatriement et d'assistance sont supportés par le trésor public; de même en cas de prise, lorsque la déclaration de guerre n'aura pas été connue au dernier port quitté par le navire. Dans tous les autres cas (si la déclaration de guerre était déjà connue au lieu de départ ou si le navire était vendu ou si quelque homme de l'équipage était laissé à terre pour cause de maladie), les frais de rapatriement sont supportés par l'armement. Mais il sont, en cas de nécessité, avancés par les consuls norwégiens. Les navires norwégiens sont astreints, dans tous les cas où il appartient au consul de pourvoir au rapatriement, à prendre les marins norwégiens jusqu'au lieu de destination ou jusqu'à tout autre port où ils font escale, moyennant la somme fixée par le roi pour le prix du passage et des soins qu'il faut donner à bord. Le même devoir leur est imposé pour le rapatriement des marins suédois dans le cas où la réciprocité est ordonnée en Suède. Enfin si quelque matelot doit être rapatrié à raison d'une maladie contractée par sa faute, il en sera des frais de retour comme des loyers (2).

D'après le code suédois, toutes les fois que, le voyage étant rompu par force majeure ou autrement, l'équipage est licencié dans un port autre que le port d'engagement, l'armateur est tenu des frais de rapatriement et d'entretien des marins, à moins que ceux-ci ne consentent à prendre du service sur un autre navire en partance pour le port d'engagement ou pour tout autre port. Mais, si le lieu de destination du navire est éloigné du port d'engagement, l'armateur reste tenu des frais de retour depuis le port de destination jusqu'au port d'engagement. Les marins suédois engagés et congédiés à l'étranger ont le droit, à moins de convention contraire ou à moins qu'ils ne trouvent à s'embar-

(1) Art. 34 du code marit. norw. — (2) V. ci-dessus n. 730.

quer sur un navire à destination de la Suède, d'être transportés au port suédois le plus proche, aux frais de l'armateur. En aucun cas, les matelots engagés dans un port suédois ou à l'étranger ne sont tenus de prendre du service sur un autre navire à un titre différent de celui sous lequel ils étaient engagés ou à des conditions moins avantageuses. Des ordonnances spéciales règlent l'intervention consulaire dans tous les cas où les gens de l'équipage ont besoin de cette protection.

Le code russe accorde expressément le rapatriement au matelot lorsqu'il ne peut continuer la traversée pour cause de maladie (art. 715) et lorsque le navire est vendu en pays étranger (art. 718). Les consuls peuvent exiger, selon les cas, que des fonds soient déposés entre leurs mains pour l'entretien des matelots à rapatrier et pour leur frais de voyage (v. art. 721). Si des matelots russes abandonnent sans motifs le navire dans un port étranger ou se rendent coupables d'insubordination ou de grossièreté, le consul doit les faire reconduire sur le bâtiment et rentrer dans le devoir : s'ils refusent d'obéir à ses ordres, ils seront privés du droit d'être ramenés chez eux au compte de l'armateur : le consul les fait alors partir par une occasion sûre ou par l'entremise des autorités locales (art. 722). Les règlements relatifs au renvoi des gens de l'équipage en Russie ne concernent pas les matelots étrangers.

L'article 78 du code finlandais est ainsi conçu : « Les « frais de retour d'un matelot empêché de revenir avec le « navire au port où a eu lieu son engagement seront à la « charge de l'armateur. Toutefois si, afin de faciliter le re- « tour, on trouve l'occasion de placer le matelot sur un « autre navire allant du côté de son pays, il ne pourra re- « fuser d'accepter un emploi de même nature que celui qu'il « remplissait auparavant ; dans le cas où le salaire serait « moindre, l'armateur suppléera la différence. Cependant « cette obligation n'existe pas pour l'armateur lorsque le « matelot a été congédié pour une faute ou pour une mala- « die qu'il s'est lui-même attirée ou qu'il a demandé son « congé pour cause d'avancement ou de mariage comme il

« est dit en l'article 70. Si, s'appuyant sur les dispositions « de l'article 66, il a demandé son congé après deux ou trois « ans de service, son rapatriement ne tombera pas à la « charge de l'armateur, à moins que cela n'ait été stipulé « par lui comme condition de son engagement. Quant à l'o- « bligation pour l'armateur de rapatrier l'équipage d'un « navire naufragé ou confisqué, on observera les restric- « tions énoncées à l'article 17 (1) et, par suite, les frais de « rapatriement ne seront à la charge de l'armateur que « jusqu'à concurrence des objets sauvés. Le capitaine d'un « navire finlandais revenant au pays ne pourra pas refuser « d'embarquer pour un prix raisonnable les marins finlan- « dais ou russes restés à l'étranger. Celui qui s'y refuserait « sans empêchement légitime sera passible d'une amende « de cent à trois cents marcs. »

Même dans le cas où le navire ne revient pas au port de départ, dit la loi allemande du 27 décembre 1872 (art. 48), l'homme de l'équipage, malade ou blessé, qui a été laissé à terre, a droit à la conduite de retour dans ce port ou, si le capitaine le préfère, à une indemnité équivalente. De même lorsque le contrat d'engagement a pris fin par suite d'un des accidents énumérés en l'article 56 (art. 56 *in fine)* ou quand le congédiement a été donné à raison d'une guerre, d'un embargo, d'un blocus, d'une prohibition de sortie ou d'entrée ou d'un autre évènement concernant le navire ou la cargaison (art. 58). Quand, en vertu des dispositions de la loi du 27 décembre, il y a lieu à conduite de retour, le droit du rapatrié s'étend aussi à l'entretien durant le voyage (art. 65). Il est satisfait à l'obligation relative à la conduite de retour quand l'homme de l'équipage qui est capable de travailler est placé, avec l'autorisation du fonctionnaire préposé aux gens de mer, dans un rang correspondant à celui qu'il avait antérieurement et avec un loyer convenable sur un navire de commerce allemand se dirigeant vers le port d'où est parti le navire pour faire son voyage d'aller ou vers un port voisin de celui-ci, sauf, dans ce dernier cas, à payer

(1) V. notre tome II, n. 281 et 286.

une indemnité pour la conduite de retour jusqu'au port d'où est parti le navire pour son voyage d'aller. Si l'homme de l'équipage n'est pas allemand, un navire de son pays est assimilé à un navire allemand (art. 66). Enfin (art. 71) le capitaine ne doit point abandonner un homme de l'équipage en pays étranger sans l'autorisation d'un fonctionnaire préposé aux gens de mer. Quand, en cas d'abandon d'un homme de l'équipage, il y a lieu de pourvoir à ses besoins à raison de son indigence, l'obtention de l'autorisation peut être subordonnée à la condition que le capitaine assurera pendant un délai de trois mois des secours à l'homme abandonné (1).

(1) En même que la grande loi sur les gens de mer, a été promulguée une autre loi du 27 décembre 1872 « concernant l'obligation « pour les navires de commerce de recueillir les gens de mer ayant « besoin de secours ». Cette loi est ainsi conçue : Art. 1. Tout navire de commerce allemand qui va d'un port non allemand à un port allemand ou à un port de la Manche, de la Grande-Bretagne, du Sud ou du Cattégat ou à un port non allemand de la mer du Nord ou de la mer Baltique, est tenu de recueillir les gens de mer allemands ayant besoin de secours en pays étranger pour les ramener en Allemagne à son port de destination, sur la réquisition écrite d'un commissaire et moyennant une indemnité. A l'égard des gens de mer étrangers qui, aussitôt après avoir servi sur un navire de commerce allemand, se trouvent hors d'Allemagne ayant besoin de secours, les navires de commerce allemands se rendant dans le pays de ces gens de mer sont tenus de la même obligation. Le capitaine peut être contraint par le fonctionnaire préposé aux gens de mer de remplir ces obligations. Art. 2. S'il y a plusieurs navires pouvant se charger des gens de mer à transporter, ceux-ci doivent être répartis par le fonctionnaire préposé aux gens de mer entre les différents bâtiments selon leur dimension et le nombre des hommes composant leur équipage. Art. 3. Le capitaine peut refuser de recueillir les gens de mer : 1° s'il n'y a pas de place disponible pour eux; 2° si l'homme de mer à recueillir garde le lit pour cause de maladie ou est atteint soit d'une affection syphilitique, soit d'une autre maladie mettant en danger la santé ou la sécurité de l'équipage, ou s'il doit être ramené à raison d'un délit ou d'un crime dont il s'est rendu coupable; 3° si le nombre des gens de mer à recueillir dépasse un quart de l'équipage; 4° si la réquisition de recueillir les gens de mer n'est pas faite au moins deux jours avant le moment où le navire est prêt à partir. Il appartient au fonctionnaire préposé aux gens de mer de statuer sur le refus. Art. 4. Durant le voyage, l'homme de mer recueilli reçoit du capitaine la nourriture et le logement. Il est soumis au pouvoir disciplinaire du capitaine. Art. 5. Le montant de l'indemnité (art. 1) est, à moins qu'une convention ne l'ait fixé à un taux moins élevé, pour chaque jour de séjour à bord : 1° pour un capitaine, un pilote, un médecin, un machiniste ou l'adjoint d'un machiniste, d'un commissaire des vivres ou d'un trésorier, d'un tha-

D'après l'édit autrichien de juillet 1774 (ch. VII), quand le voyage est rompu par le fait des capitaines, chargeurs ou propriétaires, il est fourni aux officiers et gens de l'équipage, sujets de l'Empire, engagés sur le littoral et qui seraient congédiés, des fonds suffisants pour subvenir à leur nourriture et à leur retour par mer dans un port quelconque du même littoral (art. 24). Quand le voyage est rompu par un évènement extraordinaire non imputable aux capitaines, chargeurs ou propriétaires, il est fourni aux nationaux engagés sur le littoral autrichien qui seraient congédiés (si leurs avances n'ont pas été suffisantes) l'argent nécessaire pour leur nourriture et les frais de retour par mer dans un port du même littoral (art. 25). Dans le cas de prise ou de naufrage avec perte du navire et du chargement, les gens de l'équipage naufragé reçoivent du consul ou des magistrats les fonds suffisants pour leur retour (art. 32).

Les frais de retour en cas de rupture du voyage et d'indû congédiement sont réglés par les articles 351 et 374 du code italien comme par les articles 252 et 270 du code français. On lit en outre dans le code de la marine marchande modifié par la loi du 24 mai 1877 : « Les capitaines et patrons « (art. 114) doivent, sauf l'application de l'article 375 (1),

ler sur les navires à voiles, d'un thaler et demi sur les navires à vapeur ; 2° pour tout autre homme de mer, d'un demi-thaler sur les navires à voiles et de deux tiers de thaler sur les navires à vapeur. Art. 6. Le paiement de l'indemnité est fait au port de destination par le fonctionnaire préposé aux gens de mer contre la remise de l'acte de réquisition délivré par le fonctionnaire préposé aux gens de mer lors de la prise à bord. Art. 7. L'homme de mer recueilli répond des dépenses faites pour le rapatriement. Cette loi ne modifie en rien les dispositions légales qui obligent l'armateur ou d'autres personnes au remboursement de ces dépenses. Art. 8. Celui qui se soustrait à l'accomplissement des obligations qui lui incombent en vertu de l'article premier est puni d'une amende de cinquante thalers au plus ou des arrêts *(Haft)* (traduction de MM. Gide, Lyon-Caen, etc.).

— (1) Art. 375. Le capitaine ou le patron d'un navire national à destination de l'un des ports de l'Etat qui refuserait d'obtempérer à la réquisition d'un officier royal consulaire pour le transport d'un condamné ou accusé ou du corps du délit ou autres objets nécessaires à la procédure sera passible d'une amende de 500 à 1,000 francs. Les capitaines ou patrons ne seront pas tenus de recevoir à bord des condamnés ou accusés dans une proportion supérieure au cinquième de l'équipage...

« rapatrier les individus de la marine marchande qui se « trouveraient abandonnés dans un pays étranger où ne ré- « siderait pas d'agent consulaire du royaume. Ils sont éga- « lement tenus de recevoir à bord les nationaux que les « agents consulaires seraient, pour une cause quelconque, « obligés de faire retourner dans leur patrie, pourvu toute- « fois que le nombre de ces individus n'excède pas la pro- « portion de un par cinquante tonnes. Les frais de subsis- « tance et de transport des uns et des autres, selon le cas, « seront réglés et remboursés de la manière qui sera indi- « quée par un règlement ». « Dans le cas (art. 155) où une « somme d'argent serait nécessaire pour pourvoir au rapa- « triement ou à la subsistance de marins naufragés ou sé- « parés de leur navire par un évènement quelconque, l'a- « vance de cette somme sera faite de la manière déterminée « par un règlement. »

Le droit maltais consacre dans les mêmes termes que le code français le droit à une indemnité de retour en cas de rupture après le voyage commencé ou de congédiement. Les gens de mer ne peuvent jamais réclamer une indemnité de retour s'ils sont payés sur le navire qui les transporte.

En Angleterre, lorsqu'un navire changera de propriétaire ou qu'il en sera disposé *(disposed of)* partout ailleurs que dans les possessions de S. M. et qu'un marin ou apprenti de l'équipage n'aura pas déclaré par écrit, en présence d'un agent consulaire anglais ou, à défaut, devant un ou plusieurs négociants anglais honorables non intéressés dans ledit navire, l'intention d'achever le voyage s'il est continué ou lorsque les services d'un marin ou apprenti appartenant à un navire anglais se seront terminés en pays étranger, le capitaine délivrera audit marin ou apprenti un certificat de libération dans la forme approuvée par le conseil du commerce, comme il a été dit plus haut, et, s'il s'agit d'un officier commissionné dont il a gardé le brevet, il lui rendra cette pièce. Il devra, outre le paiement des gages auxquels ledit marin ou apprenti a droit, soit lui procurer un emploi équivalent à bord d'un autre navire anglais en destination du port des possessions de Sa Majesté où il avait été primiti-

vement embarqué ou de tout autre port du Royaume-Uni, agréé par lui, soit lui fournir les moyens de retourner audit port, soit pourvoir à son rapatriement, soit déposer chez l'agent consulaire ou chez le ou les négociants dont il a été parlé ci-dessus, telle somme que ceux-ci jugeront suffisante pour payer les dépenses de nourriture et de rapatriement. L'agent consulaire ou les négociants inscriront au contrat du navire que quitte le marin ou l'apprenti la mention de celles de ces conditions qui auront été remplies. Si le capitaine refuse ou néglige de se conformer aux dispositions de cet article, les dépenses mentionnées ci-dessus, si elles ont été payées par l'agent consulaire ou par toute autre personne, seront à la charge du navire auquel le marin ou l'apprenti appartenait et de celui qui en était propriétaire pendant sa présence à bord, à moins que ce marin ou apprenti n'ait été déclaré coupable de baraterie. Ces dépenses, ainsi que les frais, pourront être recouvrées contre lesdits propriétaires, sur la poursuite de l'agent consulaire ou de toute autre personne qui les aura payés, et, dans le cas où ils auraient été alloués à l'agent consulaire sur les fonds publics, ils seront recouvrés comme une dette envers S. M. soit par les moyens ordinaires de la loi, soit par ceux que le présent acte accorde aux marins pour rentrer dans leurs gages. Si ces dépenses ont été acquittées par le marin ou l'apprenti, elles lui seront remboursables au même titre que ses salaires (1). Le salaire des marins laissés à terre ne doit leur être remis que sous la déduction des frais de nourriture et de rapatriement qu'il n'y aurait pas lieu de mettre à la charge du capitaine ou de l'armateur (2). Les marins naufragés ou délaissés doivent être mis à bord des navires anglais qui ont besoin d'hommes. A défaut, ils sont rapatriés sur les fonds accordés par le parlement pour le soulagement des marins anglais en détresse. Ce soin incombe aux gouverneurs, aux officiers de S. M. et, à leur défaut, à deux commerçants notables (3). Les capitaines sont tenus, sous peine d'une amende

(1) *Merchant shipping act* de 1854, art. 205. — (2) Art. 210. — (3) Art. 211.

qui ne peut excéder cent livres, de recevoir et de nourrir à leur bord les marins dans le dénuement, à raison d'un homme par cinquante tonneaux de jauge, et sont remboursés sur les fonds votés par le parlement à cet effet (1).

Ces prescriptions du *merchant shipping act* de 1854 ont été complétées ou modifiées par la loi du 14 août 1855 (2) et par la loi du 29 juillet 1862 (3). « Le conseil du commerce, « dit la première, peut donner des instructions au sujet des « secours à fournir aux marins et apprentis dans le dé- « nuement, et déterminer les cas et conditions dans lesquels « ces secours seront accordés. Il peut poursuivre le recou- « vrement des dépenses de cette nature remboursées par le « trésor public à un gouvernement étranger ainsi que celui « des frais de rapatriement soit par un navire étranger, soit « par un navire anglais. Les dispositions concernant les « nationaux sont applicables aux marins et apprentis étran- « gers provenant d'un navire anglais restés dans le dénue- « ment par suite de naufrage ou de congédiement, sauf, « toutefois, les modifications et dispositions que le conseil « du commerce peut arrêter touchant les cas dans lesquels « des secours seront accordés à de tels étrangers et le pays « sur lequel ces marins étrangers doivent être dirigés ». La loi du 29 juillet 1862 énonce d'une façon très-générale que le droit des marins dans le dénuement à être secourus et rapatriés sera soumis aux règles et subordonné aux conditions déterminées par le conseil du commerce.

Aux Etats-Unis, une loi du 28 février 1803 a statué en ces termes : « Quand un navire appartenant à un citoyen « des Etats-Unis aura été vendu à l'étranger et que son « équipage sera licencié ou quand un marin, citoyen des « Etats-Unis, aura été, de son plein gré, congédié à l'étran- « ger, le capitaine devra exhiber au consul la liste de ses « gens de mer et lui remettre, pour chaque marin congé- « dié, trois mois de salaires en sus des salaires dus : les « deux tiers de cette somme seront payés au marin sur son « engagement de retourner, à bord d'un navire quelconque,

(1) Art. 212. — (2) Art. 16. — (3) Art. 22.

« aux Etats-Unis : le dernier tiers est destiné à former un « fonds de secours à l'aide duquel le consul pourvoira au « rapatriement des citoyens désireux de regagner les Etats- « Unis et au soulagement de ceux qui auront été délaissés « dans le port où il réside. » Il a été jugé que cette loi n'était pas applicable aux cas de dissolution du contrat par le naufrage, la prise ou la confiscation du navire, non imputables au capitaine ou par force majeure invincible, mais seulement au congédiement volontaire ; que néanmoins, si le navire était vendu à la suite d'un sinistre, l'armateur serait astreint à payer ce supplément de gages dans le cas où ce navire aurait pu être réparé à un prix raisonnable et dans un temps normal, la preuve qu'il ne pouvait être réparé restant à la charge de l'armateur (1). Une loi votée en 1840 donne une beaucoup plus grande latitude aux consuls américains et leur permet soit de ne pas exiger le paiement des trois mois de gages supplémentaires, soit même de s'entendre d'une façon quelconque avec le capitaine, pourvu que la responsabilité de l'assistance ne passe pas de l'armement au trésor public.

Si des marins américains se trouvent dans le dénuement hors de leur pays, les consuls doivent payer leur passage aux frais des Etats-Unis. Tout capitaine doit prendre à bord, moyennant une indemnité de dix dollars (au *maximum)* par marin (et sous peine d'une amende de cent dollars par chaque marin indûment refusé), deux matelots par cent tonneaux, à la charge par ceux-ci d'aider les gens de l'équipage. Si les rapatriés prétendent n'être pas aptes au travail qu'on veut leur imposer, la preuve est à leur charge : en principe, quoique les frais de leur passage aient été payés par le consul, ils sont astreints aux mêmes obligations que les autres matelots (2).

Rappelons, pour terminer cet exposé sommaire de droit comparé, qu'une déclaration dont nous avons déjà parlé

(1) The Dawn, Ware's R., 485 ; The Saratoga, 2 Gallison R., 181; The Juniata, Gilpin's R., 193, etc. — (2) *Act* de 1803, ch. 62 ; *act* de 1840, ch. 23. Conf. United States *v.* Salisbury, 2 N. Y. Leg. Obs. 53 ; United States *v.* Sharp, Peter's C. C., 118.

plusieurs fois a été signée à Londres le 5 novembre 1879 pour régler l'assistance à donner aux marins français et britanniques délaissés. Aux termes de cette déclaration, lorsqu'un marin de l'un des deux Etats contractants, après avoir servi à bord d'un navire de l'autre Etat, se trouve par suite de naufrage ou pour d'autres causes délaissé, sans ressources, soit dans un pays tiers, soit dans les colonies de l'Etat dont le navire porte le pavillon, le gouvernement de ce dernier Etat sera tenu d'assister ce marin jusqu'à ce qu'il embarque de nouveau ou trouve un autre emploi ou jusqu'à son arrivée dans son propre pays ou dans une colonie de son pays ou enfin jusqu'à son décès. L'*assistance* comprend non-seulement l'entretien, l'habillement, les soins médicaux et les médicaments, mais encore les frais de voyage.

Un « arrangement analogue » a été signé le 16 mai 1880 entre la France et l'Allemagne (1).

Enfin l'article 26 du traité conclu le 31 août 1874 entre la France et le royaume d'Annam, après avoir stipulé que les navires de commerce français ou étrangers contraints, par suite d'avaries majeures ou pour toute autre cause, de cher-

(1) En voici le texte : « Lorsqu'un marin de l'un des deux Etats « contractants, après avoir servi à bord d'un navire de l'autre Etat, « se trouvera, par suite de naufrage ou pour d'autres causes, dé- « laissé sans ressources soit dans un pays tiers, soit dans les co- « lonies de ce pays, soit dans les colonies de l'Etat dont le navire « porte le pavillon, le gouvernement de ce dernier Etat sera tenu « d'assister ce marin jusqu'à son arrivée dans son propre pays ou « dans une colonie de son pays ou enfin jusqu'à son décès. Il est « toutefois entendu que le marin placé dans la situation prévue au « paragraphe précédent devra profiter de la première occasion qui « se présentera pour justifier, devant les autorités compétentes de « l'Etat appelé à lui prêter son assistance, de son dénuement et les « causes qui l'ont amené. Il devra prouver, en outre, que ce dénue- « ment est la conséquence naturelle de son débarquement. Faute de « quoi, le marin sera déchu de son droit à l'assistance. Il sera éga- « lement déchu de ce droit dans le cas où il aura déserté ou aura été « renvoyé du navire pour avoir commis un crime ou un délit, ou « l'aura quitté par suite d'une incapacité de service occasionnée par « une maladie ou une blessure résultant de sa propre faute. L'assis- « tance comprend l'entretien, l'habillement, les soins médicaux, les « médicaments, les frais de voyage et, en cas de mort, les dépenses « des funérailles. »

cher refuge dans un port quelconque de l'Annam y seront reçus en amis et traités comme tels, ajoute : « Si quelqu'un « de ces bâtiments venait à se perdre sur la côte, l'autorité « la plus proche, dès qu'elle en serait informée, porterait « sur le champ assistance à l'équipage, pourvoirait à ses « premiers besoins et prendrait les mesures d'urgence né- « cessaires pour le sauvetage du navire et la préservation « des marchandises. Puis elle porterait le tout à la connais- « sance du consul ou agent consulaire le plus à portée du « sinistre pour que celui-ci, de concert avec l'autorité com- « pétente, pût aviser aux moyens de rapatrier l'équipage et « de sauver les débris du navire et de la cargaison ».

DEUXIÈME PARTIE.

TRAITÉ DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT.

Nos 754. Classifications du code français et du code belge. Examen simultané des titres de l'*affrétement* et du *fret*.

CHAPITRE I.

DE LA NATURE ET DE LA FORME DU CONTRAT.

755. Définition du contrat d'affrètement.
756. Des éléments essentiels du contrat et notamment du fret. Transport gratuit ou *uno nummo*. Marchandises d'arrimage et de lest.
757. Modes d'affrètement. Affrètement total ou partiel.
758. Modes d'affrètement *(suite)*. Affrètements au voyage, pour un temps déterminé, au mois, à forfait, au mètre cube, au tonneau ou au quintal, etc., à cueillette.
759. Modes d'affrètement *(suite)*. Du poids dans les affrètements au poids.
760. Droit comparé.
761. Du sous-affrètement.
762. L'art. 1743 c. civ. est applicable en cette matière. Erreur de M. Bédarride.
763. Forme des chartes parties.
764. La charte partie doit-elle être rédigée en double original ?
765. De l'affrètement par acte authentique. Notaires, chanceliers des consulats, courtiers maritimes.
766. Courtage des affrètements.

767. Projet de révision (1867).
768. Enonciations de la charte partie d'après l'article 273 du code de commerce.
769. Projet de révision (1867).
770. De quelques autres clauses usuelles.
771. La charte partie peut-elle être rédigée en langue étrangère?
772. Droit comparé.
773. Droit comparé *(suite)* : droit anglais.
774. Les conditions qui ne sont pas déterminées par la convention sont réglées suivant l'usage des lieux. Taux du fret.
775. Suite du même sujet. Commentaire de l'art. 274 du code français. Usages : jours de planche ou de starie. Délai. *Quid* des obligations réciproques du capitaine? Les jours de planche n'ont rien de commun avec les délais pour mettre à la voile.
776. Usages : surestaries. Taux.
777. Usages : contrestaries.
778. Usages : point de départ des staries, des surestaries, des contrestaries.
779. Usages : les jours fériés doivent-ils être déduits des staries et des surestaries? Les jours de starie et de surestarie se fractionnent-ils?
780. Le contrat d'affrètement doit être régi et interprété par la loi ou par l'usage du lieu où il a été conclu.
781. Mais le capitaine français qui frète un navire dans un pays étranger n'est pas réputé s'être soumis à la juridiction du consul de ce pays pour les mesures préparatoires ou conservatoires à prendre en cours de voyage.
782. Et il faut, là où l'on débarque, se conformer pour les opérations du débarquement aux usages du lieu où il s'opère.
783. Droit comparé.
784. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 275 et droit comparé.
785. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 280 et droit comparé.

CHAPITRE II.

DES EFFETS DU CONTRAT.

786. Les engagements maritimes ne sont pas plus que les autres d'exécution rigoureuse. Clauses pénales : elles doivent être interprétées d'après le droit commun et sont applicables au fréteur comme à l'affréteur. Obligation commune à toutes les parties d'exécuter le contrat.

SECTION I.

OBLIGATIONS DU FRÉTEUR.

787. Envers qui le fréteur peut-il être engagé?

788. I. Le fréteur doit mettre et conserver à la disposition de l'affréteur le navire affrété. Du transbordement.
789. La force majeure qui empêche complètement ou ajourne indéfiniment l'exécution du contrat délie le fréteur de cette obligation. Origine historique et commentaire de l'article 276.
790. Autre cas de force majeure prévu par l'art. 296 § 2.
791. Droit comparé.
792. II. Le fréteur doit livrer le navire en état de servir. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 297.
793. Le fréteur peut-il stipuler qu'il ne sera pas responsable de l'innavigabilité antérieure au départ?
794. Des obligations du fréteur quand le navire est mis par fortune de mer hors d'état de continuer sa navigation. Origine historique et logique de l'art. 296. Du cas où le navire peut être réparé.
795. Du cas où le navire ne peut plus être réparé. Obligation imposée au capitaine de louer un autre navire : étendue et caractère de cette obligation. Au cas de second affrètement à un prix supérieur ou inférieur, l'affréteur supporte la différence en plus et profite de la différence en moins. Le fret proportionnel est dû dans cette dernière hypothèse et dans celle où le capitaine n'a pu trouver un autre navire.
796. Droit comparé.
797. Droit comparé *(suite)* : droit anglais et anglo-américain.
798. III. Le fréteur doit assurer la jouissance totale ou partielle du navire selon le mode d'affrètement et garantit le tonnage énoncé. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 287.
799. Le fréteur peut-il exiger, de son côté, que l'affréteur apporte assez de marchandises pour répondre du fret?
800. Garantie du tonnage. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 289.
801. Commentaire de l'art. 290.
802. Droit comparé.
803. IV. Le fréteur doit faire en sorte que son navire parte à l'époque fixée et arrive sans retard. Commentaire de l'article 295. Retards au départ.
804. Retards pendant la route. Renvoi.
805. Retards au lieu de la décharge.
806. Force majeure : conséquences. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 277.
807. Commentaire de l'art. 278. Décharge et recharge.
808. Commentaire de l'art. 279.
809. Droit comparé.
810. V. Le fréteur doit charger et arrimer. Renvoi.
811. VI. Le fréteur doit délivrer la marchandise. Renvoi et complément. Le fréteur est obligé de délivrer la marchandise au port de destination. Difficultés pratiques.
812. Quand et comment la délivrance doit-elle être opérée?
813. Le fréteur doit délivrer ce qu'il a reçu, dans l'état où il l'a reçu. Déficit. Mélanges en cours de voyage.

814. Rapports du fréteur avec les consignataires du navire et de la cargaison. Commissions, etc.
815. La consignation de la marchandise est-elle indivisible dans les rapports du capitaine et du consignataire?
816. *Quid* si le réceptionnaire refuse la marchandise ou ne se présente pas?
817. Droit comparé.

SECTION II.

OBLIGATIONS DE L'AFFRÉTEUR.

818. Division.
819. I. L'affréteur doit la cargaison qu'il a promise. Des substitutions de cargaison. De l'obligation sur cause illicite.
820. Obligation alternative de l'affréteur. Clause *and or*.
821. L'affréteur doit charger. De la rupture du contrat avant le chargement. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 291.
822. De la rupture après le chargement quand le navire est chargé à cueillette. Origine et commentaire de l'art. 291.
823. Rupture après le chargement *(suite)*. Commentaire de l'art. 288 § 4. Projet de révision (1867).
824. Du vide pour le plein. Commentaire de l'art. 288 § 1.
825. Chargement d'un excédant. Commentaire de l'art. 288 § 2.
826. Chargement clandestin. Origine historique et logique, commentaire de l'article 292.
827. Droit comparé.
828. II. L'affréteur doit charger et décharger dans le délai fixé. Commentaire de l'art. 294 § 1. Caractère juridique des surestaries. Arrêts de la cour de cassation du 10 novembre 1880 et du 9 mars 1881.
829. Qui doit les surestaries? Chargeurs et destinataires. Destinataires multiples.
830. Interruption des staries et des surestaries par la force majeure.
831. Fin des staries et surestaries.
832. Retard ou arrêt provenant de la nature du chargement.
833. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 300.
834. Droit comparé.
835. III. Paiement du fret. Qu'est-ce qui est dû?
836. Qui doit le fret?
837. A qui le fret doit-il être payé?
838. Quand le fret doit-il être payé?
839. Où le fret doit il être payé?
840. En quelle monnaie?
841. Sur quoi le fret doit-il être payé?
842. Suite du même sujet. Application de l'art. 309.
843. Fret réglé sur la valeur de la marchandise.
844. L'obligation de payer le fret subsiste nonobstant le retrait des marchandises opéré pendant le voyage. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 293.

845. L'obligation de payer le fret du retour subsiste quand le navire, frété pour l'aller et le retour, fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet. Commentaire de l'art. 294 § 2.
846. Des divers cas où le fret cesse d'être dû. Commentaire de l'art. 299. Le fret de retour cesse d'être dû si le navire, après une interdiction de commerce, revient avec son chargement.
847. Fret des marchandises perdues. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 302.
848. La règle écrite pour les marchandises perdues ne s'applique pas aux marchandises avariées. Origine et commentaire de l'art. 310.
849. Origine historique des art. 303 et 304.
850. Première hypothèse. Prise suivie de rachat.
851. Deuxième hypothèse. Naufrage suivi de sauvetage.
852. Imputation des avances sur le fret proportionnel.
853. Fret des marchandises jetées à la mer. Commentaire de l'art. 301.
854. Fret des marchandises vendues ou mises en gage. Commentaire de l'art. 298.
855. Commentaire de l'art. 298 *(suite)*. Loi du 14 juin 1841.
856. Du droit de rétention sur la marchandise. Origine historique et logique, commentaire de l'art. 306.
857. Procédure spéciale organisée par l'art. 305 pour arriver au paiement du fret.
858. Privilège sur la marchandise. Origine historique et logique des art. 307 et 308. Etendue, rang et durée du privilège.
859. Des conditions auxquelles est subordonné l'exercice de l'action privilégiée. Les gens de mer peuvent exercer sur la cargaison les droits de l'armement.
860. Droit comparé.

DEUXIÈME PARTIE.

754. Le titre sixième du livre II du code français est intitulé « Des chartes parties, affrètemens ou nolissemens ». Le titre septième est intitulé « Du conaissement » ; le titre huitième « Du fret ou nolis ».

Cette division est bizarre. Au demeurant le législateur s'est occupé de l'affrètement dans les titres VI et VIII : pourquoi scinder cette matière et intercaler le titre du connaissement entre deux parties de l'œuvre législative qu'il aurait fallu réunir ?

Ainsi procédait, conformément à une vieille tradition (1), l'ordonnance de 1681, et c'est la seule explication qu'on ait à donner. Le livre III de cette ordonnance est intitulé « Des « contrats maritimes » : le titre premier traite « des chartes « parties, affrètemens ou nolissemens », le titre III « du « fret ou nolis ». Cette classification était très-ancienne : on a cru devoir la respecter.

Nous ne suivrons pas cet exemple et nous intervertissons pour cette fois l'ordre des titres.

(1) V. le Guidon de la mer, ch. XV, art. 7. Conf. Cleirac, Us et coustumes de la mer, p. 446.

Le législateur belge, quand il a révisé en 1879 le second livre du code de 1807, a traité du connaissement dans le chapitre II du titre II, qu'il intitule « Des équipages », et des affrètements dans le titre III, qu'il intitule : « De la charte « partie ou du contrat de louage maritime ».

Nous allons de même traiter, dans la seconde partie de ce volume, de la charte partie ou du louage maritime (titres VI et VIII réunis) : nous nous occuperons du connaissement dans la première partie du tome IV.

Le législateur belge de 1879 nous paraissant avoir subdivisé cette matière d'une façon à la fois scientifique et pratique, nous le prendrons pour principal guide. Comme lui, nous subdiviserons en deux chapitres : chapitre I : *de la nature et de la forme du contrat ;* chapitre II : *des effets du contrat* (1).

SECTION I.

DE LA NATURE ET DE LA FORME DU CONTRAT.

755. Le contrat d'affrètement, avait dit Casaregis (2), est à proprement parler, un contrat de louage. Le code de 1807 (art. 273), après l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. I, art. 1), définit l'affrètement une convention pour louage d'un vaisseau.

Au témoignage de Papinien *(lib. 8 quæstionum)*, Labéon (3), examinant la question de savoir si le contrat que le propriétaire de marchandises fait avec un capitaine est une *conductio navis* ou une *locatio vehendarum mercium*, donnait l'action *in factum præscriptis verbis ;* ce qui veut dire que le contrat d'affrètement lui paraissait être un con-

(1) Les rédacteurs des derniers codes européens n'ont pas traité séparément de l'affrètement et du fret. Le titre V du code allemand est intitulé : Du transport des marchandises par mer (affrètement); le titre VI : Du transport maritime des passagers. Il est traité des connaissements dans les articles 644 et suiv. (titre V). Dans le code finlandais le titre *de l'affrètement* succède au titre *de l'équipage*, le titre *du prêt à la grosse* au titre de l'affrètement, etc., etc. — (2) Discurs. LXIX. — (3) L. 1 § 1 ff. *De præscriptis verbis.*

trat innommé où le louage du navire se combinait avec un louage de services. Cette analyse juridique, restreinte au cas, le plus fréquent d'ailleurs, où un marchand traite pour le transport de ses marchandises, est exacte : le propriétaire d'un navire ne loue pas seulement son navire, mais encore les services du capitaine, son préposé, pour faire ce transport. Toutefois il peut ne louer que son navire, par exemple à un affréteur qui se propose exclusivement de trouver un sous-affréteur, et qui peut même s'être fait déléguer (1) le droit de choisir le capitaine (2). Le lord chief justice Cockburn disait avec raison (3) qu'il faut avant tout, pour déterminer les conséquences d'un contrat d'affrètement et la situation juridique des contractants, distinguer ces deux hypothèses. L'armateur a-t-il, pour ainsi dire, abdiqué entre les mains de l'affréteur, lui abandonnant son navire, de façon que les gens de l'équipage deviennent les préposés de ce dernier et que, du moins à leur égard, la possession du bâtiment repose sur sa tête *(through them the possession of the ship is in him)?* au contraire, tout en donnant à l'affréteur le droit de placer et de faire transporter ses marchandises sur son navire, reste-t-il maître et possesseur en fait comme en droit, gardant le capitaine et l'équipage sous ses ordres? Cette distinction est de tous les temps et de tous les lieux.

Par exemple le tribunal de commerce d'Anvers avait à interpréter le 28 février 1879 une charte partie d'après laquelle les affréteurs devaient tenir les armateurs indemnes de toute conséquence de la signature des connaissements et des autres instructions à donner au capitaine, pouvaient,

(1) Conf. Gand, 24 décembre 1835, D. v° Droit marit., n. 229. — (2) Le jurisconsulte anglais Maclachlan distingue (ch. VIII) trois sortes d'affrètements *(affreightment)* : 1° *locatio navis* (quand l'affréteur, par exemple, loue le navire muni de ses agrès, mais se réserve de pourvoir au radoub, de payer les gages, d'administrer et de faire voyager le navire à sa guise) ; 2° *locatio operis vehendarum mercium*, contrat fait exclusivement pour le transport et la délivrance des marchandises de l'affréteur ; 3° *locatio navis et operarum magistri*. V. le développement de cette classification dans l'édition de 1875, p. 323 et s. — (3) Ces observations étaient suggérées au magistrats anglais par le résultat de deux grands procès jugés en Angleterre (Parish *c.* Crawford et surtout Newberry *c.* Colvin).

s'ils avaient à se plaindre de ce capitaine, demander son remplacement et déchargeaient les *mortgagists* fréteurs de toutes les responsabilités imposées aux propriétaires (1).

Nous devons, en commençant ce traité, constater un usage qui, après s'être généralisé en Angleterre, se répand dans tous les pays maritimes. Chez nos voisins d'outre-Manche, les contrats d'affrètement passés entre l'amirauté britannique et les armateurs sont rédigés dans une certaine forme qu'on appelle *government form*. Ce modèle de charte partie sert aujourd'hui, dans les ports anglais, à presque toutes les locations mensuelles de vapeurs entre armateurs et affréteurs. Un assez grand nombre de négociants français, belges, hollandais, etc. qui affrètent des bâtiments anglais, se conforment à cet usage et, le prix variant d'ailleurs avec chaque contrat, adoptent pour le surplus le *government form*. D'après cette charte partie usuelle, les propriétaires du navire se chargent de l'approvisionnement, des réparations, des salaires, de l'assurance sur corps, les affréteurs du charbon, du combustible, des frais de port *(port charges)*, des pilotages, des frais d'agence, de commission et de tout le reste. Mais le capitaine, quoique payé par l'armateur, reste sous les ordres et la direction des affréteurs ou de leurs agents en ce qui touche les voyages, les départs, les embarquements et débarquements de marchandises, les mouvements du navire : si les affréteurs ont à se plaindre du capitaine, des officiers ou des mécaniciens, les armateurs, au reçu de la plainte, doivent faire une enquête et, si la plainte est fondée, changer l'homme qui leur a été dénoncé.

En France, il arrive aussi que le navire est inscrit au nom d'une société (par exemple la Société nouvelle des forges et chantiers de la Méditerranée) (2) et qu'un affréteur général fasse naviguer le bâtiment « à ses risques et périls et à « son bénéfice en supportant tous les frais de navigation » ou encore que le fréteur abandonne à l'affréteur « la pleine

(1) Et jugeait avec raison, par conséquent, que ces affréteurs étaient garants envers les armateurs du recours de tiers à l'occasion des faits imputés au capitaine (Rec. d'Anvers 1880. 1. 191). — (2) Le Havre, 21 janvier 1880. Rec. du H., 1880. 1. 210.

« et entière jouissance du navire », allant jusqu'à stipuler qu'il ne supportera plus aucune des réparations nécessaires à ce navire (1).

On se borne néanmoins, dans la pratique française, à dire d'une façon générale que l'affrètement est le louage d'un navire. Valin lui-même a donné cet exemple. La convention pour le louage d'un vaisseau, dit-il (2), est appelée sur les côtes de l'Océan charte partie ou affrètement, et nolissement sur celles de la Méditerranée.

De nos jours, la langue maritime s'est uniformisée. A Marseille, on emploie indistinctement ces différentes expressions et la dernère est peut-être la moins usitée.

Cleirac (3) a donné le sens étymologique du mot charte-partie : le marchand et le capitaine faisaient écrire leurs conventions sur une charte et coupaient la pièce en deux ; chacun en retenait une portion et « au retour adjustoit les « deux pieces pour demeurer d'accord par cet assemblage « des pactes et conventions qu'ils avoient faits » : *per medium litteræ et charta incidebantur, et sic fiebat charta partita* (4). Le jurisconsulte anglais Abbott et presque tous les jurisconsultes de tous les pays ont reproduit cette note de Cleirac (5).

Le Maistre frete, dit encore Cleirac (6), et le Marchand

(1) V. à ce propos deux jugements du trib. de co. du Havre du 11 juin 1879 (Rec. du H. 79. 1. 203 et 208). D'après ces deux jugements, les tiers garderaient alors une action directe contre le propriétaire du navire pour le paiement des grosses réparations qu'ils ont faites, même de l'ordre de l'affréteur, s'ils les ont exécutées de bonne foi, dans l'ignorance des conventions, même contraires. Mais le tribunal leur dénie une action contre le propriétaire du navire pour les réparations ordinaires. Cette dernière solution ne sera pas toujours conciliable avec l'article 191 § 8 co. qui accorde indistinctement aux ouvriers et fournisseurs pour radoub un privilège sur le navire. Il faudrait commencer par prouver que ces derniers ont entendu avoir pour obligé non le navire (et par conséquent le propriétaire du navire), mais l'affréteur seul ; ce qui ne saurait être présumé. La clause aurait, bien entendu son entier effet, dans les rapports de l'affréteur et du fréteur. — (2) I, p. 617. — (3) Jurisdiction de la marine. — (4) Boerius, décis. 105, n. 7 et 8. — (5) Conf. Valin I, p. 617, et Pothier, Traité des contrats des louages maritimes, n. 1. — (6) Jurisd. de la mar., c. XVII.

chargeur afrete. Le *fréteur* est celui qui donne à loyer un navire ; l'*affréteur* est celui qui prend ce navire à loyer.

756. Tout contrat d'affrètement suppose donc un navire qui est loué, un usage à faire de ce navire, un prix ou fret (1).

Le *fret*, avait dit Valin (2), est le prix dû pour le louage du navire ou pour le transport des marchandises. Le mot *fret*, répète Pothier (3), signifie le loyer dont on convient pour le louage d'un navire : « Le prix du loyer d'un navire « ou autre bâtiment de mer, disent le code français (art. 286 « § 1) et la loi belge du 21 août 1879 (art 70 § 1), est appelé « fret ou nolis ».

On peut assurément supposer que le propriétaire d'un navire en cède gratuitement l'usage. Il n'y a là rien d'impossible ni d'illicite. C'est un chrétien fervent qui ne veut pas s'enrichir en transportant des missionnaires ; c'est un savant qui, pour l'amour de la science, transporte d'intrépides voyageurs marchant à la découverte d'un pays inexploré. Mais il ne s'agit plus ici d'une spéculation : or les « con- « trats maritimes », auxquels était consacré le livre III de l'Ordonnance, sont des contrats commerciaux. Le code de commerce n'a pas prévu ces actes de générosité pure et nous n'avons pas à nous en occuper ici (4). En principe, a dit très-exactement la cour de cassation le 10 juin 1879 (5), toute marchandise transportée par mer doit un fret. On convient quelquefois *d'un franc pour tout fret*, et j'ai déjà (v. ci-dessus n. 664) expliqué pourquoi, dans la pratique, on avait imaginé l'affrètement *uno nummo* : mais c'est là, le plus souvent, une fiction pure ; un fret réel n'en est pas moins dû. Si la convention est sérieuse, c'est que, le contrat d'affrètement ayant été conclu pour l'aller et le retour, le fréteur est assuré d'un fret plus élevé pour le retour. La convention peut s'être alors compliquée d'un élément aléatoire (v. ci-dessous n. 859) ; mais la cause même de l'obligation contractée, pour le voyage d'aller, par le fréteur, est

(1) Delvincourt, *Inst. comm.*, I ; Ruben de Couder, v° Fret, n. 1 et 2. — (2) I, p. 639. — (3) Ib. — (4) Conf. ci-dessus n. 664 et 713. — (5) D 79 1. 340.

dans la rémunération affectée au voyage de retour : il serait donc absolument inexact de prétendre qu'il y a, quant au trajet d'aller, affrètement sans fret (1). Hors cette hypothèse, on continuera généralement de calculer le fret, dans les rapports du fréteur et de l'affréteur, sur le cours, au moment et au lieu du chargement (2).

L'amirauté de Marseille refusa, par une sentence de septembre 1752 (rapp. Emérigon), d'annuler une charte partie stipulant que le capitaine ne pourrait réclamer aucun fret s'il ne partait pas dans un délai fixé. Cette jurisprudence, à vrai dire, n'implique pas qu'il y eût affrètement sans fret : mais on estimait que le chargeur était lésé par la faute du fréteur et l'on évaluait le préjudice au montant même du fret (3).

L'affréteur obtient quelquefois que des marchandises peu encombrantes, par exemple « des groups ou espèces or et « argent », soient transportées « franco de fret » en sus du chargement (4). Cette clause accessoire est absolument licite, et n'altère en rien les caractères du contrat maritime qui unit les deux parties l'une à l'autre.

Certaines marchandises sont considérées dans le commerce maritime européen comme « marchandises d'arri- « mage » *(broken stowage)*, telles que les graines chargées en petits ballotins ou pockets dans les navires qui arrivent des Indes : elles ne paient alors qu'un fret réduit (le plus souvent un demi-fret) (5), s'il ne résulte des circonstances que les contractants les ont envisagées sous un autre aspect (6). Cette fois, d'ailleurs, nulle difficulté : quel que soit le taux du fret, il y a un fret. Cependant l'embarquement des mar-

(1) La combinaison n'en a pas moins, comme le dit M. de Courcy (Quest. 1re sér., p. 130), l'inconvénient de fausser en apparence les conditions normales de la navigation et le cours du fret. — (2) *Sic* Aix, 14 déc. 1867 (cité par M. Bédarride, 2e éd., t. II, n. 721). — (3) Cf. Valin, I, p. 623. — (4) Nous avons sous les yeux des chartes parties signées à Marseille, qui contiennent cette clause. — (5) Anv. 7 août et 30 mars 1856. Rec. d'A. 56. 1. 263. — (6) Ainsi la graine de lin versée en vrac entre les barils de graine de lin à semer constitue une marchandise d'arrimage payant un fret réduit, mais non la graine de lin en vrac chargée comme marchandise principale (Anvers, 9 mars 1865. Rec. d'A. 65. 1. 108).

chandises à fret réduit est ordinairement subordonné à la condition qu'il reste de la place dans le navire. Aussi, d'après la jurisprudence d'Anvers, un permis d'embarquement délivré pour cette sorte de marchandise ne peut-il être regardé comme un engagement, pris par le fréteur, de les embarquer ni même comme un commencement de preuve par écrit de cet engagement (1).

Il arrive enfin quelquefois qu'un capitaine prend à son bord des marchandises comme simple lest et sans aucune rémunération (2) : le contrat qu'il passe alors avec le chargeur n'est pas, à proprement parler, un contrat d'affrètement, de louage maritime, soumis à toutes les règles qu'énumère le code de commerce, livre II, tit. VI et VIII. Il y a là tout d'abord un échange de services, suite ordinaire ou préface de bonnes relations commerciales : comme le fret de sortie manque sans cesse aux navires français, un capitaine peut, sans faire un marché de dupe, transporter ainsi quelque marchandise encombrante et très-peu précieuse, au lieu d'aller chercher et de mettre à bord, à ses propres frais, du sable et des pierres. Une pareille convention doit être, sans nul doute, appréciée *ex æquo et bono* et les tribunaux ne se montreront pas bien rigoureux envers un capitaine qui s'engage dans de telles conditions ; mais celui-ci se tromperait étrangement s'il ne se regardait pas comme enchaîné par un lien de droit, une fois l'engagement conclu (3), et s'il croyait pouvoir, par exemple, retarder indéfiniment ce transport ou prendre un autre lest.

757. Il y a plusieurs espèces d'affrètements. « Les fre-
« tements se font en deux sortes, disait Cleirac (4), *aut per*
« *aversionem* pour pouvoir charger tout le vaisseau entiere-

(1) 4 mai 1858. Rec. d'Anv. 58. 1. 103. — (2) C'est ainsi qu'à Alexandrie les fèves sont utilisées pour le lestage : d'où la question, souvent agitée, de savoir si elles doivent être ou non considérées comme articles de chargement (Conf. Anv. 12 fév. 1857. Rec. d'A. 57. 1. 73). — (3) V. dans le recueil du Havre (1880. 1. 231) un jugement du 11 août 1880 par lequel le tribunal de commerce du Havre condamne un capitaine (qui avait pris 230 tonnes de plâtre comme lest) à mettre à la voile dans la quinzaine et, faute de ce faire, à payer 500 francs de dommages-intérêts en débarquant à ses frais les 230 tonnes. — (4) Jurisdiction de la marine, XVII.

« ment, *cap et queue*, sans aucune reserve, ou pour y mettre « de la marchandise passagere : sçavoir est certain nombre « de tonneaux ou de fardeaux. »

Cela veut dire, en français du dix-neuvième siècle, que l'affrètement est total ou partiel.

L'affrètement est total quand il se fait du navire entier pour tout son port (1).

Quand même l'affrètement est total, le capitaine, ou le sait (2), peut, là où l'usage le permet, placer dans sa chambre des marchandises pour son compte particulier. L'affréteur est réputé lui avoir accordé une autorisation tacite, mais reste libre, au demeurant, de n'accorder aucune sorte d'autorisation (3). J'ai dit qu'on insère dans un grand nombre de chartes parties, pour couper court à tout débat sur la question de savoir si l'usage existe, si l'autorisation tacite a été donnée, etc., la clause suivante : « il est expres- « sément interdit au capitaine de charger, tant à l'aller « qu'au retour, *même dans les endroits réservés*, aucune es- « pèce de marchandises sans le consentement par écrit de « l'affréteur ou de ses correspondants ». Mais cette clause même implique qu'il y a, d'après l'usage général des ports, des endroits réservés (4).

Le projet de révision imprimé en 1867 contenait la disposition suivante (art. 285) : « L'affrètement d'un navire en « entier ne comprend pas la cabine et les autres lieux ré- « servés à l'équipage; mais il ne peut être chargé, ni dans

(1) Définition de Valin. — (2) V. notre tome II, n. 494. — (3) « Tou- « tefois, dit Valin (I, p. 641), ce que le maître aura chargé dans « sa cabine simplement ne devra aucun fret, que l'affréteur y ait « consenti ou non. Le contraire a néanmoins été jugé à l'amirauté « de Marseille par sentence du 17 juillet 1750 : il y en avait appa- « remment une défense expresse ». — (4) V. Marseille, 6 janvier 1822 (D. v° Droit marit., n. 885); 25 mai 1827 et 23 août 1864 (Rec. de Mars., t. 8. 1. 190 et 1864. 1. 257). M. Laurin, s'appuyant sur un jugement du tribunal de commerce de Nantes du 19 décembre 1868 (Rec. de M. 1871. 2. 6), propose (II, p. 101 et 102) de distinguer entre le cas où l'affréteur doit sous-affréter et celui où il doit transporter des marchandises pour son compte : c'est seulement dans la première hypothèse qu'il y aurait, au point de vue où nous nous plaçons, des « endroits réservés ». Cette interprétation restreint outre mesure l'usage dont nous parlons.

« la cabine ni dans les autres lieux réservés à l'équipage, de « marchandises par le capitaine sans le consentement de « l'affréteur. » L'innovation était sage, et nous concevons que la chambre de commerce de Marseille (1) l'ait approuvée sans restriction. Le chargeur ne doit pas pouvoir encombrer de ses marchandises soit la cabine du capitaine, soit l'emplacement nécessaire pour loger l'équipage, les agrès et les victuailles. D'autre part si l'affréteur, qui paie un fret, doit vendre à un certain prix les marchandises transportées, n'est-il pas à craindre que le capitaine, ne payant aucun fret, ne transporte et ne vende à meilleur compte les mêmes marchandises? L'affréteur doit rester maître de la situation.

L'affrètement est partiel quand il n'est loué qu'une partie du navire.

758. L'affrètement, total ou partiel (2), peut être fait au voyage, quand les parties conviennent d'un certain prix pour tout le voyage entrepris, qu'elle qu'en soit la durée.

L'affrètement, total ou partiel, peut être fait *pour un temps déterminé* : l'affréteur peut alors, dans un temps limité, d'une époque à une autre, exiger du capitaine qu'il charge et navigue à son profit (3).

L'affrètement, total ou partiel, peut être fait au mois, ce qui signifie que, quelle que soit la durée même du voyage, le fret sera dû et payé à raison de tant par mois écoulé. Dans ce cas, d'après les usages maritimes, tout mois commencé est réputé fini.

L'affrètement, total ou partiel, peut avoir lieu à forfait, lorsque l'affréteur promet un prix déterminé pour le transport en bloc d'une quantité de marchandises sans égard à

(1) V. l'extrait du registre des délibérations imprimé en 1867 à Marseille (sous la rubrique : projet de révision du livre II du code de commerce). — (2) Cf. Valin, I, p. 639. « D'une ou d'autre manière, « l'affrètement peut aussi se faire pour le voyage entier, etc. » — (3) En fait, il sera bien rare qu'un affrètement partiel soit fait pour un temps déterminé. Cependant on conçoit qu'un armateur, s'il craint de ne pas louer du tout son navire, le frète dans ces conditions pour les trois quarts, pour la moitié, etc.

leur poids et à leur volume. Dans le doute, il ne faudrait pas présumer que l'affrètement eût été conclu à forfait (1).

L'affrètement, total ou partiel, peut être fait au mètre cube, au tonneau ou au quintal (2) : le fréteur donne alors à l'affréteur place dans son navire pour tant de mètres cubes, de tonneaux ou de quintaux de marchandises ; l'affréteur s'engage à en charger pareille quantité.

Quoique le quintal métrique soit de cent kilogrammes, il s'agit ici, d'après l'usage des ports français et sauf stipulation contraire, de l'ancien quintal, qui représentait un poids de cent livres.

Il y a vingt ans, la composition du tonneau d'affrètement variait de port à port français pour les mêmes espèces de marchandises. Par exemple, tandis qu'au Havre on comptait pour le coton 500 kil. au tonneau d'affrètement, on en comptait 600 à Nantes, et 400 seulement à Bordeaux ; pour le sucre raffiné, au Havre et à Nantes, le tonneau d'affrètement était de 700 kil. ; à Bordeaux, il était de 600. La loi du 3 juillet 1861 (sur le régime des douanes aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion) décida dans son article 3 que « la composition du tonneau d'affrètement « serait déterminée par un décret rendu dans la forme des « règlements d'administration publique ». En effet le décret du 25 août 1861 s'exprima dans les termes suivants : « La « composition du tonneau d'affrètement, pour l'exécution « des dispositions ci-dessus visées de la loi du 3 juillet 1861, « est déterminée conformément au tableau annexé... » La loi du 13 juillet 1866 compléta cet ensemble de dispositions en décidant (art. 7 du tableau annexé) que « le tonneau de « mer s'entend du tonneau d'affrètement tel qu'il est réglé « pour l'exécution des articles 3 et 6 de la loi du 3 juillet

(1) Le tribunal de commerce de Marseille (18 juillet 1865. Rec. de M. 1865. 1. 229) a refusé de considérer comme une fixation du fret à forfait la clause portant que le fret est convenu à tant par pied cube anglais, la marchandise chargée allant pour un nombre déterminé de pieds cubes : cette clause laisse au consignataire prétendant qu'il y a eu erreur dans le cubage le droit de faire régler le fret sur le résultat obtenu par un cubage nouveau. — (2) Conf. Marseille, 29 avril 1825. Rec. de M., t. 6. 1. 143.

« 1861 ». Or, aux termes du décret du 25 août 1861, le tonneau d'affrètement varie, selon les catégories de marchandises, de 150 à 1000 kilogrammes (1). Il varie même quelquefois, en ce qui touche une marchandise déterminée, selon qu'elle est en grenier, en sacs, en fûts, en caisses, etc.

Mais la composition du tonneau d'affrètement varie encore de pays à pays. De là cette question si vivement débattue : lorsqu'un affrètement est conclu dans un port étranger pour un port français (ou dans un port français pour un port étranger) à tant par tonneau, sans qu'on se soit expliqué sur la composition du tonneau, est-ce sur le tonneau en usage dans le port du contrat ou sur le tonneau en usage dans le port de destination que le fret doit être calculé? C'est à notre avis, sur le tonneau en usage dans le port du contrat (2). Nous motiverons bientôt cette opinion en examinant une question plus générale : est-ce par la loi du port du contrat ou par la loi du port de destination que doivent être interprétées les chartes parties ?

A Marseille, d'après un ancien usage, le cubage est réduit, quand l'affrètement est fait au mètre cube, par le retranchement de certaines dimensions : le tribunal de commerce a très-juridiquement décidé le 6 janvier et le 26 février 1880 que, si la charte partie a été passée dans un port étranger, le fret doit être payé sur chaque mètre cube effectivement consigné « sans déperdition des qualités par un me-

(1) Il est, par ex., de 150 kil. pour les bouchons de liège en balles, de 200 kil. pour l'absinthe en balles, de 250 kil. pour l'amadou, de 300 kil. pour la cannelle en ballots ou paquets, de 350 kil. pour la cannelle en caisses, de 400 kil. pour le coke en futs, de 500 kil. pour le coke en grenier, de 450 kil. pour les arachides en cosses, en sacs, de 500 kil. pour les arachides en cosses en grenier, de 600 kil. pour les arachides écossées en fûts, de 650 kil, pour les arachides écossées en sacs, de 700 kil. pour les arachides écossées en grenier, de 900 kil. pour le blé en fûts, de 1000 kil. pour le blé en grenier ou en sacs. — (2) *Sic* Havre, 29 avril 1874, 10 juin 1874 (Rec. du Havre, 74. 1. 156 et 202). Le tribunal de commerce du Havre a, par ces deux jugements, abandonné son ancienne jurisprudence. V. en effet en sens contraire Havre, 27 octobre 1856, 9 janvier 1865, 4 août 1869, 18 août 1871. Le tribunal de commerce d'Anvers avait aussi jugé le 22 septembre 1858 qu'il fallait établir le calcul sur le tonneau du lieu de déchargement ; mais il s'agissait, dans cette espèce, d'un fret stipulé payable *par tonneau délioré*.

« surage spécial (1) » : c'est, à notre avis, l'application d'un principe incontestable. Il n'en serait autrement que si, à raison de quelque circonstance particulière, l'intention des parties devait être autrement interprétée (2).

Pour les liquides, le fret est souvent stipulé par hectolitre; mais il peut l'être aussi par tonneau d'affrètement, la composition du tonneau se déterminant alors par un nombre donné d'hectolitres (3).

Pour certaines marchandises (par exemple pour des avi-

(1) Rec. de M. 1880. 1. 86 et 128. Dans ces deux espèces, il s'agissait de fréteurs italiens et de contrats passés en Italie. « Attendu, « dit le second des deux jugements, qu'un usage tel que celui qu'in- « voquent les sieurs Granoux et C^ie^ ne peut être évidemment imposé « à celui qui ne pouvait le connaître et qui, conséquemment, ne l'a « pas accepté; que le capitaine Luporini, qui a contracté en Italie « et n'était pas tenu, par suite, de connaître cet usage, a le droit de « l'écarter du moment que les sieurs Granoux et C^ie^ n'ont point ex- « pressément stipulé avec lui qu'il s'y conformerait... » — (2) C'est pourquoi nous ne saurions critiquer l'arrêt rendu le 19 décembre 1873 (S. 75. 2, 208) par la cour de Bordeaux, déclarant qu'une clause d'un contrat d'affrètement passé en France, où il est dit qu'un navire norwégien jauge officiellement un certain nombre de tonneaux, doit s'entendre de la jauge officielle norwégienne : « Attendu, dit la cour, « qu'en frétant en travers par la charte partie du 22 novembre 1872, « son navire norwégien le *Hyeunet* comme jaugeant officiellement « 394 tonneaux, le capitaine Melling, loin d'avoir exagéré la capa- « cité de son navire, restait, au contraire, au-dessous de la vérité; « qu'il est, en effet, établi que la jauge officielle du navire en Nor- « wège était de 94 lastats 60 centièmes, soit de 404 tonneaux; qu'à la « vérité Dussard frères soutiennent qu'en France, où le contrat d'af- « frètement s'est formé, la jauge ne doit être calculée que sur la ca- « pacité de la cale et de l'entrepont et que, dès-lors, le navire affrété « ne jaugeait réellement que 353 tonneaux 86 centièmes; mais que « ce mode de calcul ne saurait être et n'est pas appliqué dans l'u- « sage aux navires norwégiens qui ont une construction spéciale et « bien connue; que ces navires sont pourvus d'un *poop-deck* ou « vaste dunette faisant corps avec le bâtiment et destinée à conte- « nir une quantité de marchandises relativement considérable, et « qu'en fait la dunette du *Hyeunet* jaugeait 108 tonneaux 23 cen- « tièmes, sur lesquels 74 tonneaux 79 centièmes pouvaient recevoir « et *ont effectivement reçu* les marchandises des chargeurs; en sorte « qu'il a été mis à leur disposition plus qu'il ne leur avait été promis « c'est-à-dire une jauge réelle de 428 tonneaux 65 centièmes et qu'ils « ne sauraient dès-lors avoir sujet de se plaindre ». — (3) On lit au tableau annexé au décret du 25 août 1861, qui indique la composition du tonneau d'affrètement : boissons et autres liquides : en bordelaises, 4 barriques; en gros et petits fûts, 900 litres; en gros et petits fûts, doubles, 550 litres; en dames-jeannes, 450 litres.

rons, des balais, des douvelles), le fret est souvent fixé *par nombre de pièces*, et c'est ainsi qu'on débat la question de savoir si, lorsque les douvelles, chargées en vertu d'un semblable contrat, excèdent les dimensions ordinaires et présentent une grande différence au cubage, il n'y a pas lieu à un supplément de fret (1). Mais, cette fois encore, l'affrètement peut être fait au tonneau, la composition du tonneau se déterminant, au moins pour quelques-unes de ces marchandises, par le nombre même des pièces (2).

L'affrètement peut être encore à *cueillette*, c'est-à-dire formé sous la condition que le fréteur trouvera dans un certain temps convenu ou usité d'autres affréteurs qui compléteront son chargement ou à peu près (jusqu'aux trois quarts ou environ, dit Valin). Il est donc formé d'une série d'affrètements partiels.

Ces divers modes d'affrètement sont à peu près énumérés par le code de commerce (art. 286 § 4) dans les termes suivants : « Il (le prix du loyer) a lieu pour la totalité ou pour « partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps « limité, au tonneau, au quintal, au forfait ou à cueillette, « avec désignation du tonnage du vaisseau. »

759. Quand l'affrètement est fait au poids, il est réputé fait au poids brut (3), qui comprend le poids de la marchandise et de son contenant (4). Il n'y a pas, à ce point de vue, d'assimilation possible entre la vente et l'affrètement (5). Les fûts, caisses etc., qui représentent souvent 13 °/₀ ou

(1) La jurisprudence incline avec raison vers la solution affirmative parce qu'il s'agit d'un contrat de bonne foi et par une interprétation plausible des conventions (Le Havre, 9 janvier 1865. Rec. du H. 65. 1. 47; 23 janvier 1878. 78. 1. 67; 2 décembre 1879. 80. 1. 31). V. cependant en sens contraire Havre, 26 oct. 1862. Rec. du Havre 62. 1. 201. — (2) Par exemple, le tonneau d'affrètement se compose, pour les balais non emmanchés, de 350 pièces et, pour les balais emmanchés, de 250 pièces : pour les avirons, il est de 70, 60, 40, 25, 20 ou 15 pièces selon la longueur des avirons. Toutefois, pour les douvelles, on s'en tient au mode de calcul ordinaire, et le tonneau est de 800 kil. — (3) Cf. Rouen, 30 décembre 1874. Journ. du droit intern. privé II, p. 430. — (4) Définition du poids brut par la loi du 13 juin 1866 (tableau annexé, art. 1). — (5) « Tout article se vendant au poids et non mentionné au tableau est vendu au poids net », dit la loi du 13 juin 1866.

même 16 °/₀ du poids total (1), ne sont pas, quant au transport, les accessoires insignifiants de la marchandise transportée. Les parties sont, d'ailleurs, maîtresses de leurs stipulations et peuvent déroger à cet usage. A Nantes, par exemple, on convient souvent que le fret sera réglé à tant le tonneau sur le poids net, en douane, du sucre transporté (2). Les parties sont encore libres, dans ce cas, de s'en tenir à la tare officielle (3) ou de recourir au pesage effectif (4). Dans les affrètements à la Havane pour la côte d'Angleterre et Anvers, le fret sur des caisses de sucre se règle également sur le poids net (5).

On a quelquefois à se demander, dans le silence des conventions, si le fret doit se calculer à la mesure ou par tonneau de poids. Les tribunaux se réfèrent alors aux usages du commerce. C'est ainsi qu'il a été jugé que le fret sur le bois de campêche se calcule par tonneau de poids et non à la mesure comme pour les bois ordinaires (6). De même le fret des cuirs secs se règle au poids (7).

760. La plupart des législations étrangères ont reproduit ces dénominations et cette classification.

L'affrètement, dit l'ordonnance de Bilbao (c. XVIII, art. 1 et 2), est un contrat entre le propriétaire, le capitaine ou le maître d'un navire et un chargeur de marchandises ou d'autres objets pour les transporter d'un port à un autre moyennant un prix convenu. Les affrètements ont lieu : pour le voyage complet, aller, séjour et retour ; pour l'aller seul ou pour le retour seul ; au mois ; pour la totalité ou pour une partie du navire ; au tonneau, au quintal, par ballots, barriques ou caisses.

Les affrètements, d'après l'article 453 du code hollandais

(1) V. le tableau annexé à cette loi. — (2) Nantes, 22 juillet 1863. Rec. de N. 63. 1. 209. Conf. Caumont, v° Affrètement, n. 247. — (3) « La tare représente, à la vente, le poids présumé du contenant. « Elle s'applique à certaines marchandises que, pour les facilités « du commerce, il est d'usage de ne pas déballer » (loi du 13 juin 1866). — (4) Cf. Caumont, ib. — (5) Et par conséquent c'est le poids net qu'il faut prendre pour base en l'absence d'une stipulation formelle (Anvers, 4 août 1866. Rec. d'A. 1867. 1. 235). — (6) Anvers, 20 mars 1861. Rec. d'A. 1861. 1. 281. — (7) Anv. 3 mai 1862. Rec. d'A. 1862. 1. 274.

ont lieu : 1° pour tout ou partie d'un navire, pour un ou plusieurs voyages; 2° à cueillette, lorsque le capitaine reçoit de tous ceux qui se présentent des marchandises pour les charger et les transporter. Le contrat de louage d'un navire, dit l'article 1498 du code portugais, s'appelle contrat d'affrètement. Celui qui loue se nomme *fréteur*, et celui qui prend le navire à loyer *affréteur*. On désigne sous le nom de *fret* le prix du transport. Il peut avoir lieu : 1° pour la totalité du navire ou seulement pour une partie; pour un ou plusieurs voyages; 2° ou sous la dénomination de frètement à la charge, à *cueillette* ou à planche, lorsque le capitaine reçoit toutes les marchandises qui lui sont présentées, comme étant propres à être chargées et transportées au lieu de destination.

Le législateur chilien (v. art. 970 code chil.) décide expressément que l'affrètement total ne s'étend pas à la chambre du capitaine ni à l'espace réservé aux gens de l'équipage, aux apparaux et aux victuailles : l'affrètement à cueillette est fait sous la condition résolutoire que le fréteur complètera la cargaison du navire par d'autres affrètements dans un délai déterminé et que, dans ce délai, il complètera au moins les trois quarts de la charge normale. Le code chilien décide encore que, dans l'affrètement au poids, le fret est calculé sur le poids brut; à défaut d'autre convention, le poids se calcule suivant le système en usage au lieu de décharge.

Les codes égyptien (art. 104) et turc (art. 106) (1) ont à peu près reproduit le dernier alinéa de notre article 286. La loi belge du 21 août 1879 en modifie à peine les expressions (2). Le code italien reproduit une classification analogue dans divers articles (3). Il est expressément spécifié

(1) « Il (le prix du loyer) a lieu pour la totalité ou partie du navire, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, « au kilo, au quintal, au forfait ou à cueillette. » — (2) Art. 70 § 3. « Il (le prix du loyer) a lieu pour la totalité ou pour partie d'un bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au poids, « au nombre ou à la mesure, au forfait ou à la cueillette ». — (3) Il est question de l'affrètement total ou partiel dans l'article 381, de l'affrètement au mois dans l'article 383, de l'affrètement à la cueillette, au quintal, au tonneau, à d'autres poids ou mesures connus ou en bloc dans l'article 398, etc.

par la loi belge (art. 68) que le louage d'un navire entier ne comprend pas la cabine et les autres lieux réservés à l'équipage.

Le livre V du code allemand contient un titre cinquième placé sous la rubrique *Du transport des marchandises par mer (affrètement)* et un titre sixième, qui traite « du transport maritime de passagers ». Le premier de ces deux titres débute ainsi : « Le contrat d'affrètement s'applique : « 1° à la totalité, à une quote-part ou à un espace déterminé « du navire ; 2° aux marchandises à la cueillette » (art. 557). Le législateur ajoute presqu'aussitôt (art. 559) : « L'affrètement d'un navire entier ne comprend pas la cabine, il ne « peut y être chargé des marchandises sans le consentement « de l'affréteur. »

On retrouve des prescriptions analogues dans les codes suédois, finlandais, etc : « L'affrètement, dit l'article 80 du « code finlandais, peut avoir lieu pour la totalité ou pour « partie du vaisseau ou à la cueillette. Le louage d'un vaisseau en totalité n'est pas censé comprendre, à moins de « conventions expresses, le pont, la chambre, la fosse aux « câbles, la soute aux voiles, le gaillard d'arrière et l'espace nécessaire pour l'eau, les provisions et le combus- « tible (1). Toutefois on ne pourra, sans le consentement de « l'affréteur, charger dans ces endroits réservés des marchandises appartenant à un autre ».

On admet en Angleterre comme partout ailleurs que l'affrètement est fait pour un temps ou pour un voyage déterminé, moyennant un certain prix par tonneau ou par mois (ou par tonneau et par mois), du navire entier ou d'une partie du navire, etc. (2). On parle sans cesse, dans les ouvrage de droit anglais, du transport des marchandises *par navire général (general ship)* : c'est, sous un autre nom, l'affrètement « à cueillette ». Abbott (3) et Dixon (4) définissent l'affrètement, d'après les principes du droit anglo-américain, un contrat par lequel un navire est loué en totalité

(1) Le code suédois tient le même langage. — (2) V. Maclachlan, p. 322 — (3) Treat. on shipping, part. 3, c. 1. — (4) n. 198.

ou en partie à un commerçant pour un transport de marchandises sur un ou plusieurs points du globe.

Quand l'affrètement a été fait au tonneau, l'usage général des ports anglais est d'établir le tonneau de fret au poids net (1).

D'après le code civil du Canada (2), « l'affrètement par « charte partie peut être fait de la totalité ou de quelque par- « tie principale du bâtiment ou être fait pour un voyage dé- « terminé ou pour un temps spécifié » (art. 2414). « Le « contrat pour le transport des marchandises à la cueillette « est celui que le maître ou le propriétaire d'un bâtiment « destiné à un voyage particulier fait séparément avec di- « verses personnes qui n'ont pas de liaison entre elles pour « transporter, suivant le connaissement, leur marchandise « respective au lieu de sa destination et l'y délivrer » (art. 2419). Enfin (art. 2413) « le contrat d'affrètement et les obli- « gations qui en résultent pour les parties sont sujets aux « règles relatives aux entrepreneurs de transport contenues « dans le titre du *louage*, en autant qu'elles sont compatibles « avec celles du présent titre ».

761. Quiconque affrète peut sous-affréter. Comme le principal locataire d'un immeuble, le principal affréteur d'un navire peut céder son bail en bloc ou en détail. Celui qui a affrété un navire pour un temps déterminé, disait l'article 12 des lois de Wisby, peut le sous-louer à qui bon lui semblera jusqu'à l'époque convenue. Il en était de même dans le droit maritime de Lubeck (art. 97 du code de 1240; code de 1586, l. VI, tit. IV, art. 2). *Navis conductorem*, écrivait Wedderkop en 1757, *eam quidem ad stipulatum tempus sublocare, minimè vero eamdem pignori dare vel vendere posse*. Le sous-affrètement est admis par toutes les législations maritimes : le mot *sub-freight* (sous-fret) se retrouve à chaque instant dans les chartes parties anglaises (3).

Cependant l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. III, art. 17)

(1) C'est ce qu'atteste du moins un arrêt de la cour de Rouen du 30 décembre 1874 (Rec. du Havre, t. XXI, 2. 11. — (2) Montréal, 1866. — (3) Notamment dans la charte partie usuelle rédigée en la forme des contrats passés par le gouvernement *(government form)*.

s'exprimait en ces termes : « Faisons défenses à tous cour-
« tiers et autres de sous-fréter les navires à plus haut prix
« que celui porté par le premier contrat, à peine de cent livres
« d'amende et de plus grande punition s'il y échet. » Valin justifie cette bizarre prohibition dans les termes suivants :
« On sent de quelle conséquence il était de défendre à tout
« affréteur de sous-fréter à plus haut prix que celui pour le-
« quel il avait fait son affrètement, pour empêcher les mo-
« nopoles et que des gens adroits ne s'emparassent de tous
« les navires à fréter, pour rançonner ensuite ceux qui
« n'auraient que quelques parties de marchandises à char-
« ger. » Singulière crainte! Ces gens adroits, comme l'a très-bien fait observer M. de Courcy (1), qui s'empareraient de tous les navires à fréter, courraient d'assez gros risques et devraient commencer par payer fort cher la location. Cette ancienne disposition législative est-elle encore en vigueur (2) ?

Oui, d'après les auteurs des codes annotés, publiés en 1877 par MM. Dalloz et Vergé, « cette défense concernant la po-
« lice maritime sur laquelle le code de commerce est muet ».

Non, répondons-nous. D'abord il ne s'agit pas de police maritime. Un locataire peut-il sous-louer ? à quelles conditions peut-il sous louer ? Autant de questions de droit privé, qu'il faut résoudre d'après les règles du droit privé. Ensuite l'article 17, tit. III, liv. III de l'Ordonnance est contraire au principe de la liberté du commerce et, par conséquent, abrogé (art. 7 l. 2-17 mars 1791). Il aurait fallu que les rédacteurs du code, légiférant sur les affrètements, eussent fait revivre, en l'insérant dans le titre VI du livre II, la prohibition surannée du dix-septième siècle (3).

Ils ont bien fait de ne pas l'y maintenir. C'eût été porter un coup fatal à une industrie qui peut rendre, à un moment

(1) Questions, 1re série, p. 127. — (2) Elle aurait été encore en vigueur à Malte, en 1841, s'il faut en croire le *compendio* analysé par A. de St-Joseph (concord. p. 308). Il nous paraît bien peu probable qu'il en soit encore ainsi, même en droit maltais. — (3) *Sic* Ruben de Couder, vo Fret, n. 15. Ainsi l'ont jugé la cour de Bordeaux (28 mai 1874) et la cour de cassation (crim. rej. 23 janvier 1875. D. 77. 1. 510).

donné, de véritables services. Un propriétaire de navire demeurant à Paris, d'ailleurs étranger à l'industrie des transports, incapable de chercher lui-même du fret au détail (c'est peut-être un mineur, une femme, etc.) peut avoir un grand intérêt à traiter avec un affréteur en bloc, qui lui paierait un loyer très-suffisant et, grâce à son habileté technique, à ses relations, ferait lui-même un bénéfice sur le fret des connaissements (1).

Le sous-affréteur est un véritable sous-locataire : c'est pourquoi il est tenu directement envers le fréteur jusqu'à concurrence de ce qu'il doit lui-même à l'affréteur principal (2).

762. Puisque le contrat d'affrètement est un contrat de louage, il faut appliquer ici, par une autre déduction logique, l'article 1743 du code civil. En principe, dit M. Bédarride (3), l'acquéreur à titre singulier n'est obligé d'entretenir les baux consentis par le vendeur que si le contrat le stipule formellement : en conséquence, si l'existence de la charte partie, non encore exécutée, ne lui a pas été déclarée, l'acheteur ne peut être obligé de la respecter et de l'entretenir.

L'erreur est énorme et palpable. En vain le jurisconsulte provençal invoque ici l'autorité du « judicieux » Pothier : Pothier appliquait la loi romaine *Emptor non tenetur stare colono, nisi eâ lege emit* (4), et la citait expressément. Mais le code civil a renversé le système romain et l'acheteur est obligé de respecter le bail authentique ou dont la date est certaine, conclu par son vendeur. Aussi Bugnet, annotant le traité des contrats des louages maritimes, fait-il observer

(1) C'est ce qu'a très-bien montré M. de Courcy, ib., p. 128. — (2) « Attendu, a dit la cour de Rouen le 28 février 1878 (D. 79. 2. 30), « que le principe de l'action directe du propriétaire contre le sous-« locataire, principe que l'article 1753 c. civ. ne crée pas, mais « qu'il suppose préexistant, est fondé sur la relation établie entre le « propriétaire d'un immeuble et le sous-locataire par le fait de l'oc-« cupation; que ce principe n'est ni exceptionnel ni exorbitant et « que, par identité de raison, il doit être appliqué entre le propriétaire d'un navire et le sous-affréteur, l'affrètement résultant de la « charte partie étant un véritable contrat de louage ». — (3) II, n. 727. — (4) Ch. part., n. 55.

que, sous l'empire des nouveaux principes, la vente du navire n'empêche pas l'exécution de la charte partie (1). L'acheteur pourrait avoir, le cas échéant, un recours contre son vendeur; mais le contrat d'affrètement, légalement établi, conserverait toute sa force. Quand, par hasard, un code moderne croit devoir s'expliquer à ce sujet (2), il consacre généralement cette règle (3).

763. Le Consulat de la mer (c. XLV) s'exprimait en ces termes : « Le patron qui a promis par écrit ou devant « témoins ou par mention sur le registre du navire ou par « l'attouchement des mains de se charger des marchandises « est obligé de les transporter ». Au dix-septième siècle, on s'était généralement gardé de laisser aux contractants cette liberté d'allure. L'ordonnance de 1681 (l. III, tit. I, art. 1) exigea que toute convention pour le louage d'un vaisseau fût « rédigée par écrit ».

L'article 273 § 1 du code de commerce répète que « toute « convention pour louage d'un vaisseau, appelée *charte* « *partie, affrètement* ou *nolissement* doit être rédigée par « écrit ».

L'écriture tient-elle à la substance ou n'est-elle requise que pour la preuve du contrat? Le tribunal de commerce de Nantes a jugé le 9 janvier 1875 (4) que « la disposition de « l'article 273 est absolue, qu'elle établit un point de forme « qui est de rigueur et que le contrat n'est point parfait « tant qu'il n'est point signé par les parties ». Cette thèse juridique est exagérée. Il n'est pas douteux, disait Valin (5),

(1) « En exceptant le cas de fraude », dit Alauzet (t. V, n. 1846), c'est-à-dire, bien entendu, le cas où l'affréteur et le fréteur se seraient concertés pour tendre un piège à l'acheteur. — (2) Comme le code argentin et le code chilien, par exemple. — (3) Toutefois le code espagnol (qui date, il est vrai, de 1829) adopte un système intermédiaire : « Lorsque le navire a été vendu depuis qu'il a été af-
« frété, dit l'art. 749, le nouveau propriétaire pourra le charger pour
« son compte si la vente a précédé le chargement; mais le vendeur
« sera tenu d'indemniser l'affréteur de tous les dommages qui ré-
« sulteraient de l'inexécution de l'affrètement. Cependant si le char-
« gement est commencé ou si le navire est chargé, le contrat d'affrè-
« tement recevra son exécution, et l'acquéreur n'aura de recours
« que contre le vendeur ». — (4) Rec. de M. 75. 2. 108. — (5) I, p. 618.

que la convention ne soit aussi valable, étant faite verbalement que par écrit. Ce que l'Ordonnance prescrit pour la forme du contrat de charte partie, ajoutait Pothier (1), ne concerne que la preuve de ce contrat et n'appartient pas à sa substance ; il reçoit sa perfection en soi et est valable en soi par le seul consentement des parties contractantes. Il est impossible de supposer que le code de 1807 ait réagi contre cette libérale et raisonnable interprétation. Les jurisconsultes du dix-neuvième siècle n'ont pas désavoué ceux du dix-huitième (2). Tout est ici d'accord : l'histoire, le sens commun, l'intérêt du commerce maritime.

Il faut reconnaître assurément que le contrat d'affrètement ne peut être établi ni par la preuve testimoniale ni à l'aide de simples présomptions : s'il en était autrement, le premier alinéa de l'article 273 n'aurait aucun sens (3). Valin enseignait, il est vrai, que la preuve par témoins peut être reçue jusqu'à la somme de cent livres conformément à l'ordonnance de Moulins, et M. Bédarride (4) croit encore que la preuve testimoniale serait admissible si l'intérêt du litige n'excédait pas cent cinquante francs. Mais cette distinction a été répudiée par la jurisprudence de nos tribunaux consulaires (5), et devait l'être. La preuve testimoniale est indéfiniment admise en matière commerciale : quand cette même loi du commerce a cru devoir exiger par exception, pour certains contrats, une preuve écrite, elle a par cela même, pour ces contrats, entièrement prohibé la preuve testimoniale (6).

Mais, l'écriture n'étant pas exigée pour la substance de l'acte, les chartes parties peuvent être prouvées par l'aveu ou par le serment décisoire. Le tribunal de commerce de Nantes, en jugeant le contraire le 21 octobre 1871 (7) et le 9

(1) n. 13. — (2) V. Boulay-Paty, II, p. 268 ; Bédarride, II, n. 642 et 645 ; Cresp, II, p. 33 ; Sebire et Carteret, n. 22 etc. — (3) *Sic* Anvers, 31 mars 1860. Rec. d'A. 60. 1. 260. — (4) II, n. 647. *Sic* Boistel, n. 1233. — (5) Trib. co. Bordeaux 28 octobre 1845, 22 novembre 1847, 12 juin 1849 ; Marseille 7 août 1855, 23 mars 1864, 2 avril 1873 (Rec. de M. 25. 2. 81 ; 27. 2. 17 ; 28. 2. 127 ; 34. 1. 31 ; 1864. 1. 144 ; 1873. 1. 287). — (6) Conf. Cresp, II, p. 34 ; Ruben de Couder, v° Charte partie, n. 6. — (7) Rec. de Nantes, 1871. 1. 245. V. en sens contraire Nantes, 9 décembre 1869. Rec. de Nantes, 1870. 1. 37.

janvier 1875, s'est manifestement trompé. Les chartes parties sont assimilables à ces contrats civils qui ne peuvent pas être prouvés par témoins, mais qui, n'appartenant pas à la catégorie des actes solennels, peuvent toujours être établis par l'aveu, ce qui autorise la délation du serment. La cour de Bordeaux a jugé le 12 mars 1861 (1) la preuve que d'un affrètement peut résulter des explications données par les parties elles-mêmes dans une comparution personnelle, et cette décision nous paraît être à l'abri de la critique, puisque les déclarations faites devant le juge sont judiciaires et que c'est un véritable aveu judiciaire qui se trouve ainsi consigné dans le procès-verbal de comparution (2).

S'il s'agit de la vente d'un navire, l'article 195, avons-nous dit (3), exige formellement un acte écrit. Mais l'article 273, à la différence de l'article 195, se contente d'exiger une preuve écrite sans limiter cette preuve écrite aux actes authentiques ou sous seing privé. Qu'en résulte-t-il? c'est que le contrat, en l'absence d'un acte proprement dit, peut être prouvé par toutes sortes de documents écrits, notamment par le connaissement, c'est-à-dire par l'acte constatant la remise faite au capitaine des marchandises dont il s'est chargé, par le manifeste (4) ou même par la correspondance et par les livres des parties, par la déclaration sur le livre de bord, par les factures au bas desquelles serait écrit l'engagement du capitaine, etc. (5).

Une fois la charte partie rédigée par écrit, l'affréteur serait-il recevable à prouver, à l'aide de présomptions, certaines clauses additionnelles, par exemple l'obligation prise par le fréteur de faire partir son navire à une date fixée et de le faire voyager sans escale? Non, à notre avis. Le législateur a voulu que l'écrit contint toutes les conditions de l'affrètement : dès qu'il s'agit d'une de ces conditions, on

(1) Rec. de M. 1861. 2. 67. — (2) *Sic* Aix, 23 février 1875, D. 78. 5. 81; Marseille, 7 août 1878. Rec. de M. 78. 1. 244; Sebire et Carterêt, n. 22; Boistel, n. 1233, etc. — (3) V. notre tome 1, n. 73. — (4) Boistel, n. 1233. — (5) Conf. Massé, le droit commerc., etc., IV, n. 2563; Bédarride, II, n. 645.

ne peut pas prouver outre et contre l'écrit. L'article 273 co., rédigé en de tout autres termes que l'article 250, déroge à l'article 109 et nous retombons sous l'empire de la règle écrite dans l'article 1341 c. civ. (1).

Toutefois on admet dans la pratique que le connaissement peut combler les lacunes de la charte partie ou même, quand il lui est postérieur, en modifier les clauses (2). Le connaissement devient, à ce point de vue, un annexe de la charte partie elle-même, et l'on ne peut pas empêcher le fréteur de déroger par une convention additionnelle, dans ses rapports avec tel ou tel chargeur, aux conditions générales du transport.

Il a été jugé par le tribunal de commerce du Havre (3) et, selon nous, bien jugé que l'affrètement pouvait être conclu par un échange de dépêches télégraphiques. Ce n'est, après tout, qu'un mode de correspondance plus rapide.

Nous croyons même que, s'il n'y avait dans la cause qu'un commencement de preuve par écrit, on pourrait le compléter par la preuve testimoniale (4).

La cour de cassation (chambre des rêquêtes) nous paraît donc s'être exprimée en termes trop absolus (5) quand elle a dit incidemment le 11 janvier 1860 que, « pour qu'une con-« vention de la nature de celle dont il s'agit au procès pût « être considérée comme un affrètement, il faudrait, car « telle est la condition imposée par l'article 273, qu'elle eût « dû être constatée par écrit dans un *acte* que la loi appelle « *charte partie* ».

(1) *Sic* Mars. 7 avril 1873. Rec. de M. 1873. 1. 187. On peut invoquer à l'appui de cette solution l'opinion de Valin (I, p. 643). *Sic* Anvers, 8 février 1861. Rec. d'A. 61. 1 262. — (2) *Sic* Mars. 7 avril 1873 (précité) et 29 septembre 1880 (Rec. de M. 1880. 1. 295). D'après ce dernier jugement, lorsqu'à la suite d'une charte partie ne stipulant aucun chapeau ou stipulant qu'il ne sera pas alloué de chapeau, il est dressé un connaissement qui mentionne la promesse de 5 0/0 de chapeau, cette dernière mention doit l'emporter sur les clauses contraires de la charte antérieure, quant à la partie du chargement faisant l'objet du connaissement. — (3) 23 février 1868 (cité par MM. Hoechster et Sacré, I, p. 320). *Sic* Bruxelles, 4 nov. 1868. Rec. d'A. 69. 1. 5. — (4) Conf. civ. rej. 24 décembre 1877 et 8 janvier 1879 (à leur date, au Bulletin civil) et surtout Req. 1er août 1867. D. 73. 5. 301. — (5) D. 60. 1. 92.

La représentation d'un écrit, s'il y a eu commencement d'exécution, n'est plus indispensable. Celui qui exécute une charte partie est irrecevable à démontrer qu'il n'y a pas, faute d'écrit, de charte partie. Il marche; il a prouvé le mouvement.

Tel serait le cas, par exemple, où le capitaine aurait reçu la note détaillée des objets à charger et aurait commencé à charger (1). « Attendu, a dit le tribunal de commerce de « Marseille le 7 août 1878 (2), que l'affrètement convenu « entre le capitaine O... et les sieurs E. Blanc et C^ie^, de « mille barriques vides à transporter de Marseille à Malaga, « est établi non seulement par une carte que les deux par- « ties ont acceptée, mais encore par l'*exécution* qui a eu « lieu de la part des sieurs E. Blanc et C^ie^. »

Valin avait dit (3) : « Pour les petits bâtiments qui ne vont « que d'un lieu à l'autre, dans la même amirauté surtout, « la convention n'est que verbale. Ces sortes d'expéditions « sont trop courtes et trop promptes pour prendre d'autres « précautions que celle de donner au patron de la barque « une facture ou plutôt une note des choses qui y sont char- « gées; ou si le chargement est pour le compte d'une tierce « personne, on remet au patron une lettre de voiture adres- « sée à ce tiers, laquelle lettre contient l'énumération des « effets chargés et la somme qu'il faut payer au patron pour « son fret. Cette lettre de voiture, qui fait le titre commun « du chargeur, du patron et de la personne à qui les mar- « chandises sont envoyées, tient lieu de charte partie, de « connaissement et de facture du chargement. Le patron est « obligé de remettre les marchandises énoncées dans sa « lettre de voiture comme s'il l'avait souscrite, et elle est « aussi son titre pour l'autoriser à demander le paiement de « son fret : tout cela se fait uniment et de bonne foi, et l'on « ne voit point de procès s'élever à ce sujet ». Telle était à peu près la pratique admise au dix-huitième siècle dans les

(1) Conf. Marseille, 6 juin 1838 et 31 août 1870 (Rec. de M. 18. 1. 157 et 1870. 1. 269), déjà cités par M. Laurin (II, p. 77). — (2) Rec. de M. 78. 1. 244 — (3) I, p. 618.

mers du nord, au témoignage de Wedderkop (1). Il n'est pas à présumer que notre code de commerce ait entendu déroger à ce très-ancien usage maritime. « Considérant, avait « dit le tribunal de commerce d'Arles le 31 janvier 1846, « qu'il faut bien distinguer les conventions de transport qui « ont lieu dans le petit cabotage d'avec le louage des navires « destinés à de grandes expéditions ; que, si la loi a voulu « que ces dernières conventions se contractent par écrit, « l'usage immémorial et constant dans le port d'Arles comme « dans tous ceux de la côte est, au contraire, de se borner « à des accords verbaux pour des transports d'un port voi- « sin à un autre. » Ce jugement fut confirmé le 28 avril 1846 (2). D'après l'arrêt confirmatif, ce ne sont point, en matière de petit cabotage, les bâtiments servant au transport, mais uniquement les marchandises à transporter qui forment l'objet de la convention et qui en déterminent le véritable caractère ; en pareil cas il faut appliquer non l'article 273, mais les dispositions concernant les transports par terre et par eau (3). « Attendu qu'il s'agit d'un affrètement « au cabotage, a dit encore le tribunal de commerce de Mar- « seille le 7 août 1878 (4) et que les affrètements de ce genre « se constatent le plus souvent par des écrits ne présentant « pas toutes les formes des chartes parties (5) ». Enfin le tribunal de commerce du Havre reconnaissait expressément le 10 avril 1878 (Réc. du Havre, 78. 1. 155) que l'obligation de rédiger par écrit les conventions d'affrètement ne s'applique guère aux chargements en cueillette et qu'on peut dès lors prouver sans écrit contre un capitaine son engagement de charger ainsi, cette preuve ne pouvant d'ailleurs (c'est de toute évidence) purement et simplement résulter de ce que le chargeur aurait apporté ses marchandises devant le bord. Il faut en outre, disait très-bien ce tribunal, que le chargeur justifie, à défaut d'un engagement écrit, soit d'un

(1) L. III, tit. III § XXIII. *Quod si contra navis pluribus locatur, solennis quidem contractus haud requiritur, etc.* — (2) D. 46. 2. 136. — (3) Les accords étaient d'ailleurs établis dans l'espèce, l'arrêt le constate, par la correspondance. — (4) Rec. de M. 1878. 1. 244. — (5) Conf. Laurin II, p. 17 et p. 72.

bon d'embarquement, soit que la marchandise ait été toisée ou métrée.

764. L'affrètement étant un contrat synallagmatique, la charte partie doit-elle être faite en autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct? La question est vivement débattue et nous semble très-délicate.

Premier système. La charte partie n'est, à proprement parler, que la charte partagée. Elle est, dans l'histoire du droit, le type originel des contrats rédigés en double (1). L'article 273 la tire d'ailleurs de la classe des actes de commerce ordinaires, à l'égard desquels aucun écrit n'est nécessaire : dès qu'elle est ramenée au droit commun pour sa rédaction, les dispositions générales sur la preuve par écrit lui deviennent applicables (2).

Deuxième système. L'argument historique est sans portée. Il s'agit de savoir si une charte partie pourrait être annulée parce qu'elle n'est pas rédigée en double original. Or qu'on aille chercher l'origine de la théorie des doubles dans les arrêts du parlement de Paris du 30 août 1736 et du 7 août 1740 ou dans la pratique du Châtelet, il est certain qu'on n'y songeait pas en 1681 et que Valin n'en a pas dit un mot. Pourquoi le code de 1807, en cette matière, aurait-il innové? Rien n'eût été plus contraire à l'esprit général de notre législation commerciale. L'article 109 met au nombre des preuves, en matière de commerce, les actes sous signature privée, mais sans prescrire la formalité du double original : quand le législateur a voulu, par exception, soumettre un des contrats commerciaux à cette règle du droit civil, il l'a dit expressément (cf. art. 39 co.). Par son silence, il a, cette fois, confirmé la règle. D'ailleurs il serait contradictoire d'admettre la preuve non-seulement par la correspondance,

(1) Cf. Demol. Oblig. t. VI, n. 388. Wedderkop atteste en 1757 que, d'après l'ancienne pratique prussienne et danoise, « *quoties ad « merces transportandas in primis per aversionem navis loca- « tur, conventio illa in scripturam redigi ac utrique contrahen- « tium exemplar ejusdem dari solet et debet* ». — (2) *Sic* Marseille, 9 décembre 1840 (Rec. de M. t. 20. 1. 26); Bédarride, n. 643; Boistel, n. 1233; Dalloz, n. 804; Laurin sur Cresp. t. II, p. 55, n. 30; Ruben de Couder, v° Charte partie, n. 11.

mais encore par les livres des parties, par la déclaration sur le livre de bord, etc et de subordonner la validité de l'affrètement à la présentation d'un double original.

Tel est notre avis (1).

765. Comme au temps de Valin et de Pothier, le contrat d'affrètement pourrait être passé par devant notaires et serait dès lors soumis à toutes les règles des actes notariés (2).

A l'étranger, les contrats d'affrètement, comme tous les autres contrats maritimes peuvent être, conformément à l'article 25, tit. IX, l. I de l'ordonnance de 1681, passés en la chancellerie du consulat, en présence de deux témoins qui signent. Le chancelier est encore aujourd'hui, suivant l'expression de Valin, le notaire et le greffier de la nation (3).

« Les chartes parties, disait encore Valin (4), surtout « celles à cueillette, se font ordinairement par le ministère « des courtiers-conducteurs des maîtres de navires, soit « français ou étrangers. Lorsque le maître ne sait pas si- « gner, le courtier signe pour lui, et le maître est engagé « par là comme s'il eût signé. La foi publique l'exige de la « sorte... La charte partie qu'il a faite est le titre commun « du maître et des affréteurs... » L'article 80 du code de commerce énonce que « les courtiers interprètes et conduc- « teurs de navires font le courtage des affrètements ». L'or-

(1) *Sic* Pardessus, I, 245; Boulay-Paty, II, 272; Delvincourt, II, p. 277; Alauzet, n. 1832; Sebire et Carteret, n. 26; Cresp, II, p. 52; Caumont, v° Affrètement, n. 19. Telle est aussi la jurisprudence du tribunal de commerce d'Anvers (10 septembre 1869. 69. 1. 153, et 10 janvier 1858. 58. 1. 105). Le jugement de 1858 décide que le capitaine, en consentant à la rédaction de la charte partie sous forme unilatérale, consent par là même à ce que le courtier en délivre des copies certifiées, et autorise les tiers à compter sur leur rigoureuse exactitude : donc, quand le réceptionnaire se présente à la fois porteur d'un connaissement qui se réfère pour le fret à la charte partie et d'une copie certifiée conforme, ce capitaine n'a droit qu'au fret inscrit dans la copie, différât-elle de l'original. — (2) Cf. Laurin, II, p. 40. — (3) Conf. Ruben de Couder, v° Consuls, n. 655, et Cresp, t. II, p. 40. Il ne faut pas oublier que le décret du 19 janvier 1881 autorise les vice-consuls rétribués sur le budget du ministère des affaires étrangères à faire les actes attribués aux chanceliers en qualité de notaires. — (4) I, p. 619.

donnance royale des 14-21 novembre 1835 (art 2) ajoute : « Les tarifs des droits (à percevoir par les courtiers mari- « times), qui nous seront soumis par notre ministre du com- « merce, distingueront les rétributions affectées aux diffé- « rents services dont les courtiers pourront être requis, sa- « voir : ... 2° l'affrètement ou le fret procuré ».

Mais il faut distinguer la rédaction des chartes parties et le courtage des affrètements.

Quand à la rédaction des chartes parties, les courtiers maritimes ne sont investis d'aucun monopole. Néanmoins, comme le dit Cresp, ils sont en pleine possession du droit de rédiger ces contrats. L'éminent professeur a très-bien expliqué comment, dans la pratique, il était difficile de séparer la rédaction de l'entremise ou du courtage (1).

Quelle sera la force légale des actes ainsi rédigés par les courtiers maritimes ? Sont-ce des actes publics et authentiques, faisant pleine foi de leur contenu, tant qu'ils n'ont pas succombé sous une procédure en inscription de faux ? Je le crois, puisque la rédaction des chartes parties rentre dans les attributions des courtiers maritimes sans leur être exclusivement attribuée et que, comme l'a dit M. Nogent-Saint-Laurens dans la discussion de la loi du 18 juillet 1866, ces courtiers « exercent de véritables fonctions notariales « et doivent, par cette raison, à la différence des courtiers « de marchandises, être considérés comme des officiers pu- « blics (2) ».

Ces actes, rédigés par les courtiers, doivent-ils être signés par les parties ? Valin, nous venons de le voir, suppose que le maître ne sait pas signer et décide que le courtier peut, dans ce cas, signer pour lui. Mais il demeure évident que

(1) « Cela serait surtout impraticable, dit-il, pour des affrètements « fort usités, les affrètements partiels et surtout ceux *à cueillette*. « Il s'y agit, pour un capitaine, de trouver un plus ou moins grand « nombre de chargeurs, dont les marchandises réunies puissent « former le chargement entier de son navire. Le courtier qu'il em- « ploie doit donc chercher et recueillir successivement les souscrip- « tions de chargeurs partiels, plus ou moins nombreux. Autant de « souscripteurs trouvés, autant d'actes successifs dont la rédaction « se confond forcément avec la négociation ». — (2) Cf. notre tome I, n. 71.

Pothier ne souscrit pas à cette proposition (1). Emérigon élargit le débat en posant la question générale de savoir si la charte partie est valable quand elle est signée par le courtier seul et non par les parties. Il rapporte que l'amirauté de Marseille condamna, le 29 avril 1783, la prétention du courtier, signataire unique, et prononça la nullité de l'engagement « attendu que le texte de l'Ordonnance paraît exiger « la signature des parties contractantes et qu'une charte « partie est un ouvrage trop compliqué pour devenir la ma- « tière d'une note prise à la hâte pendant le tumulte de la « Loge » : il adhère à cette jurisprudence (2). La même solution doit prévaloir, à plus forte raison, sous l'empire du code, puisque l'article 109 co. classe parmi les modes de preuve, en matière de commerce, le bordereau ou arrêté d'un courtier « dûment signé par les parties ». Ce texte précis, qui manquait à l'amirauté de Marseille et à Emérigon, corrobore singulièrement la sentence de 1783.

766. Mais il appartient exclusivement aux courtiers maritimes de se livrer au courtage proprement dit des affrètements, c'est-à-dire de s'entremettre entre les fréteurs et les affréteurs et de procurer des chargements aux capitaines moyennant un prix déterminé. Leur ministère n'est pas forcé; l'affréteur peut, sans y recourir, traiter directement pour fret des marchandises par lui chargées sur un navire avec l'armateur ou le consignataire de ce navire et, dans ce cas, il n'est pas assujetti au paiement d'un droit de courtage alors même que l'armateur ou le consignataire aurait, de son côté, chargé un courtier de l'affrètement (3). Mais, si d'autres intermédiaires offrent et font accepter leurs services, ils pourront être traduits devant les tribunaux compétents par le courtier privilégié (4).

(1) « Je suis étonné que M. Valin suppose en cet endroit qu'il y « ait des maîtres qui ne savent pas signer... » (ch. part., n. 14). — (2) II, p. 612. Je ne sais pourquoi Cresp et, après lui, M. Ruben de Couder (v° Charte partie, n. 8) ont attribué à Emérigon l'opinion contraire. — (3) Civ. cass. 14 août 1877. D. 78. 1. 179. — (4) Conf. Alauzet, II, n. 973. Ainsi le tribunal correctionnel de St-Nazaire a jugé le 25 août 1880 (Rec. du H. 1880. 2. 251) que le fait d'avoir servi d'intermédiaire entre des capitaines et des affréteurs pour la conclu-

Ces opérations, conformément à l'ordonnance des 14-21 novembre 1835 (art. 2), sont rémunérées selon des tarifs spéciaux à chaque port, approuvés eux-mêmes par des ordonnances ou par des décrets (1). Ces divers documents réglementaires distinguent expressément entre l'affrètement par charte partie et l'affrètement à la cueillette. Il est à peine sion d'un contrat d'affrètement constituait le délit de courtage clandestin prévu par la loi du 28 ventose an IX (art. 8). Il existe toutefois, au Havre, une classe d'agents d'affaires s'occupant des affrètements, sous la dénomination d' « agents d'affrètement ». Voici le sommaire d'un jugement du tribunal de commerce du Havre du 27 juin 1879, tel que je le trouve au Rec. du Havre, ann. 1879. 1. 212. « L'agent d'affrètement qui a annoncé à un capitaine que son af- « frètement était conclu et qu'il pouvait partir pour le port de « charge, où il trouverait les chartes parties signées, est person- « nellement responsable envers le capitaine de ce fait qu'à l'arrivée « du navire au port où il devait charger, les affréteurs désignés ont « refusé l'affrètement et prétendu n'être pas engagés. L'agent d'af- « frètement est donc passible de dommages-intérêts envers le capi- « taine... » D'après deux autres jugements du Havre (7 mai 1880), les agents qui *recueillent du fret* pour des lignes de steamers ou autres navires, qui se chargent de la réception et de l'expédition des marchandises et qui encaissent le fret et les frais y relatifs doivent être considérés « non comme de simples agents », mais comme des commissionnaires de transport, encore bien qu'il n'aient signé les connaissements que « comme agents ». Tout cela est spécial au port du Havre. Les courtiers maritimes de cette ville, suffisamment rémunérés par les opérations de la conduite, négligent les affrètements et abandonnent leur monopole quant aux affrètements. Non-seulement ils tolèrent ces agents; mais ils ont avec eux, nous assure-t-on, de fréquents rapports d'affaires. — (1) La légalité de ces ordonnances ou de ces décrets n'est plus guère contestée dans la pratique, depuis que la cour de cassation a jugé (civ. cass. 14 août 1877) que de pareils droits constituent non un impôt, mais la rémunération du service rendu par le courtier au chargeur qui a eu recours à son intermédiaire pour conclure le contrat d'affrètement.

Voici l'extrait des principaux tarifs. *Le Havre, Fécamp* et *Harfleur* (ord. du 18 juin 1838). Affrètement : Par charte partie 1/2 0/0; à la cueillette 1/2 0/0, payable moitié par le fréteur et moitié par l'affréteur, à moins de conventions différentes. *Honfleur* (ord. du 12 nov. 1838). Affrètement. Même tarif. *Marseille* (ord. du 11 juin 1842). Affrètement. Par charte partie pour tous pays sur la valeur du fret 2 0/0. A la cueillette : 2 0/0 pour tous les pays hors de la Méditerranée ; 4 0/0 pour le Levant et la Barbarie; 5 0/0 pour l'Espagne, l'Italie et pour tous les ports français de la Méditerranée, y compris ceux de la Corse et de l'Algérie. *Cette* (ord. du 9 juin 1847). Affrètements. Pour tous les pays indistinctement, par charte partie ou à la cueillette, 2 0/0 sur la valeur du fret, payables par le fréteur. *Algérie.* Un arrêté ministériel du 16 juillet 1847 est ainsi conçu : « A l'avenir, il sera perçu par les courtiers maritimes en Algérie

utile de faire observer que le courtage, s'il n'y a pas affrètement en bloc, est payé non sur la totalité du chargement, mais proportionnellement au fret procuré (1).

Le droit de courtage est d'ailleurs acquis à partir du moment où le contrat est signé. Il importe peu que le fréteur et l'affréteur aient ensuite résilié la convention conclue par l'entremise de l'officier public ; cela ne regarde qu'eux-mêmes et, s'ils prétendaient faire calculer le droit sur l'indemnité payée pour la résiliation, leur prétention devrait être repoussée. Tel est l'usage général de nos ports (2).

D'après l'usage du port de Marseille, consacré par plusieurs jugements du tribunal de commerce de cette ville (3), il n'est dû aucun courtage au courtier maritime par l'entremise duquel un affrètement a été conclu, si le voyage est rompu par la perte du navire affrété. Cet usage et cette jurisprudence ne heurtent aucun principe. On conçoit que les intermédiaires, auxquels il est alloué un droit proportionnel sur le fret, ne le touchent pas quand, aux termes de l'article 302, il n'est dû aucun fret. Le même tribunal a jugé (4) que le courtier, par l'entremise duquel un affrètement a été con-

« sur les affrètements en bloc et à la cueillette, sans distinction, un « droit unique de quatre pour cent, payable par le capitaine seule- « ment ». *Brest* (ord. du 1er septembre 1847). Même tarif qu'à Cette. *Toulon* (décr. 9 mai 1857). Même tarif qu'à Marseille. *Dieppe* (décr. 24 juillet 1857). Même tarif qu'au Havre. *Cherbourg* (décr. 26 août 1857). Même tarif. *Morlaix* (décr. 7 novembre 1858). Affrètements. Par charte partie ou à la cueillette, sur la valeur du fret, 2 0/0 payables par le fréteur. *Bordeaux* (décr. 22 mai 1872). Affrètement. A la cueillette, 2 1/2 0/0 sur le montant du fret; par charte partie, 2 1/2 0/0 sur le montant du fret ou des frets, s'il y a voyages liés. *Rouen* (décr. 8 mai 1877). Affrètements par charte partie ou à la cueillette, 2 0/0 sur la valeur du fret, payables moitié par le fréteur, moitié par l'affréteur, à moins de conventions contraires.

(1) Nantes, 28 juin 1873. Rec. de N. 73. 1. 260. — (2) Marseille, 26 septembre 1861. Rec. de M. 61. 1. 266; Havre, 27 août 1872. Rec. du Havre, 72. 1. 224; Alger, 28 avril 1877. Rec. d'Alger, 77. 311. — (3) 26 septembre 1861 (déjà cité); 7 juillet 1869 (Rec. de M. 1869. 1. 221). Il importerait peu que, par l'effet d'une assurance conclue par le fréteur, celui-ci reçût des assureurs la partie du fret que l'affréteur ne lui paie pas : cette circonstance, étrangère au contrat d'affrètement, ne donnerait pas au courtier, d'après la jurisprudence du même tribunal, le droit d'exiger sa censerie sur le fret total (Mars. 19 février 1861. Rec. de M. 1861. 1. 90). — (4) 21 mai 1862. Rec. de M. 1862. 1. 175.

clu, peut, malgré la perte du navire affrété, réclamer son courtage sur la partie du fret payée d'avance à l'armateur et non restituable par suite d'une dispense de remboursement convenue avec l'affréteur. C'est logique, une fois que l'affréteur peut, conformément à la disposition finale de l'article 302, dispenser du remboursement.

767. La commission de 1865, frappée des efforts auxquels la doctrine et la jurisprudence s'étaient livrées « pour « adoucir, sinon pour éluder (1) » l'art. 273, se dit que, puisque tous les tempéraments avaient été trouvés bons « pour « corriger une disposition qui n'était que trop souvent le re- « fuge de la mauvaise foi (2) », mieux valait en finir avec le système de 1807. Ces « tendances persévérantes » lui semblèrent être « l'indice d'un besoin réel », et elle pensa qu'il n'y avait pas de raison sérieuse pour soumettre le contrat d'affrètement à des preuves spéciales. En conséquence, elle introduisit dans son projet un article 277 § 1, ainsi conçu : « Le contrat d'affrètement se constate par les moyens de « preuve énoncés en l'article 109. » La chambre de commerce de Marseille déclara sans doute à deux reprises (1867 et 1868) qu'elle voyait un « très-grand-danger » à admettre en cette matière la preuve testimoniale ; mais elle ne motiva pas sérieusement sa résistance. Nous croyons que le projet de révision s'était inspiré des véritables besoins du commerce en laissant aux parties la liberté de constater leur contrat comme bon leur semblerait.

768. Exigeant un écrit, le code de 1807 énumère les diverses énonciations que le contrat d'affrètement lui paraît devoir contenir.

Ainsi procédait l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. 1, art. 3) : « La charte partie, disait-elle, contiendra le nom et le port « du vaisseau, le nom du maître et celui de l'affréteur, le « lieu et le temps de la charge et décharge, le prix du fret « ou nolis, avec les intérêts des retardements et séjours; et « il sera loisible aux parties d'y ajouter les autres conditions « dont elles seront convenues. »

(1) Note explicative, p. 69. — (2) Ib.

L'article 273 co., après avoir décidé que toute convention pour louage d'un vaisseau doit être rédigée par écrit, poursuit en ces termes : « Elle énonce le nom et le tonnage du « navire, le nom du capitaine, les noms du fréteur et de « l'affréteur, le lieu et le temps convenu pour la charge et « pour la décharge, le prix du fret ou nolis, si l'affrètement « est total ou partiel, l'indemnité convenue pour les cas de « retard. »

Valin disait : « Cela se pratique assez régulièrement dans « les chartes parties, mais n'est point de nécessité... ». Il s'en faut, sans nul doute, que toutes ces énonciations soient « de nécessité ».

Cependant on ne conçoit guère une charte partie qui ne contiendrait pas le nom du navire. Je n'irai pas jusqu'à dire avec MM. Bédarride (1) et Laurin (2) que l'omission du nom « entraînerait forcément de ce chef la nullité du contrat » : on peut concevoir à la rigueur qu'un grand armateur, ayant cinq ou six navires de même âge, de même tonnage, se réserve, tout le reste étant d'ailleurs expressément stipulé, de désigner, à l'époque du chargement, celui de ses bâtiments qui transportera les marchandises du chargeur. Mais c'est là une hypothèse bien extraordinaire et tout au moins faudrait-il, dans ce cas, qu'aucun doute ne subsistât sur le nombre et l'espèce des navires entre lesquels le fréteur pourrait faire un choix. En général, il faut que le navire soit nommé : même s'il doit être ultérieurement désigné, nul ne peut admettre qu'on ait loué n'importe quel bâtiment ; c'est tel *ou* tel navire que l'affréteur prend alors à bail ; si le bâtiment, objet et matière du louage, restait absolument indéterminé, qu'aurait-on loué ? Il n'y aurait pas, ce me semble, d'affrètement.

L'énonciation du tonnage est utile à un triple point de vue : 1° elle contribue, avec le nom, à individualiser le navire ; 2° elle donne à l'affréteur la véritable contenance, partant la mesure exacte des quantités à charger ; 3° elle sert à la fixation du fret, lorsque celui-ci est stipulé à tant le quintal

(1) II, n. 648. — (2) II, p. 93.

ou le tonneau et des dommages-intérêts en cas de retard dans le chargement ou le déchargement de la marchandise (1). Mais elle n'est pas toujours indispensable : s'il ne s'élevait aucune difficulté sur l'individualité du navire, sur les quantités à charger ou sur le chiffre du fret, l'omission de cette mention n'invaliderait pas les accords (2). Il semble toutefois qu'on ne puisse s'abstenir d'énoncer le tonnage quand l'affrètement est à cueillette, c'est-à-dire quand le fréteur s'oblige à recevoir un chargement partiel à la condition qu'il pourra compléter son chargement (au moins jusqu'aux trois quarts) en recueillant de port en port d'autres affrètements : autrement les affréteurs ne seraient pas à même de vérifier quand le chargement est réputé complet et de pouvoir ainsi contraindre le fréteur à l'exécution de ses obligations (3).

Il n'est pas indispensable de mentionner dans la charte partie le nom du capitaine, à moins, bien entendu, que le capitaine n'ait lui-même frété le navire. Un affréteur sait que le propriétaire-armateur peut congédier son capitaine à sa guise et ne contracte pas, en général, en vue de tel ou tel préposé. Aussi, comme le dit exactement M. Bédarride (4), n'est-ce que pour répondre à toutes les prévisions qu'après avoir indiqué le nom du capitaine on ajoute : *ou tout autre pour lui*, clause qui est de plein droit sous-entendue si elle n'est pas expressément écrite (5).

MM. Hoechster et Sacré (6), d'accord avec M. Bédarride (7), estiment que la charte partie est nulle, si l'on omet d'y insérer les noms du fréteur et de l'affréteur. Il n'y a pas

(1) Laurin, II, p. 80. — (2) Trib. de co. de Bordeaux, 28 nov. 1848 (Rec. de M. 28. 2. 27). Cf. Laurin, II, p. 93. — (3) Cf. Sebire et Carteret, n. 45 ; Ruben de Couder, v° Charte partie, 19. Le fréteur lui-même pourrait moins aisément faire résoudre les affrètements antérieurs en prouvant que son chargement n'est pas complet. — (4) II, p. 649. — (5) Il se peut assurément que, pour certaines expéditions très-difficiles, où des connaissances techniques et tout-à-fait spéciales sont exigées du capitaine, l'affréteur contracte *intuitu personæ* (cf. Laurin, II, p. 94) ; mais les intéressés feront bien de s'expliquer catégoriquement sur ce point, car les tribunaux n'admettront pas facilement, si la convention est muette, que telle ait été l'intention commune des parties. — (6) I, p. 320. — (7) II, n. 650.

de louage possible, c'est bien clair, sans un bailleur et un preneur : si le propriétaire-armateur frète lui-même, il faut que son nom figure au contrat. Mais nous croyons avec M. Laurin qu'on peut, ici comme ailleurs, contracter *pour le compte de qui il appartiendra*. Un commissionnaire quelconque peut affréter en son nom propre, c'est-à-dire sans dénommer son commettant, par là même jouer le rôle d'un véritable affréteur et prendre envers tous la responsabilité de ce rôle : ce n'est, on le sait, qu'un commissionnaire, c'est-à-dire qu'un affréteur apparent, et pourtant il suffit de son nom dans la charte partie. De même, quand le capitaine frète au lieu et place de l'armateur, faut-il absolument et *sous peine de nullité* qu'il fasse connaître le nom de son commettant ? Je ne le crois pas et j'écarte l'argument que M. Bédarride tire des travaux préparatoires : l'Ordonnance ne parlait sans doute que du *maître* et de l'*affréteur*, et l'on ajouta, sur les observations de la cour de Rennes, le nom du fréteur. Mais il ressort des explications échangées au Conseil d'État (Locré, t. III, p. 200 et s.) qu'on voulut seulement dissiper toute incertitude sur le sens du mot « affréteur » et réserver pour l'armateur, malgré le mandat général conféré au capitaine, la faculté de fréter le navire. Il ne s'agit pas un moment de contraindre le capitaine fréteur à désigner sous peine de nullité le nom de son préposant (1).

Les jours convenus pour la charge et la décharge s'appellent, dans le langage de la pratique, *jours de planche* ou *de starie*. Mieux vaut les fixer d'avance. Mais il suffit de lire l'article 274 pour se convaincre que, dans la pensée du législateur, cette mention n'est pas « de nécessité ».

Le lieu de la charge n'est pas toujours celui du départ : dans ce cas, il est indispensable que la charte partie s'explique catégoriquement. Le lieu de la décharge n'est pas toujours celui de l'arrivée, puisqu'on peut débarquer des marchandises dans un port d'*échelle* : il faut encore que la charte partie s'explique. Autrement, si quelque difficulté s'é-

(1) V. Laurin, t. II, p. 48, 49, 84 et 94. *Contra* Ruben de Couder, v° Charte partie, 30.

lève, les parties seront présumées avoir confondu le lieu de la charge avec celui du départ, le lieu de la décharge avec celui de la destination. On ne concevrait pas que les contractants n'eussent pas au moins indiqué le lieu de la destination : il y aurait alors présomption que le contrat n'a pas abouti, et nul, assurément, n'en pourrait réclamer l'exécution, les bâtiments de commerce ne se frétant pas pour naviguer à l'aventure. Toutefois nous savons que le capitaine peut avoir reçu le mandat de gagner un point déterminé ou « autres lieux environnants » et qu'un navire peut être expédié vers un point désigné où il devra non délivrer sa cargaison, mais prendre des ordres pour savoir où il devra la délivrer (1). L'article 273 n'a pas entendu dire que la charte partie dût désigner une fois pour toutes un lieu de destination fixe, unique, immuable et supprimer ou réduire la liberté que les usages maritimes laissent aux parties contractantes (2).

Il n'y a pas d'affrètement sans fret, avons-nous dit. Cela ne signifie pas qu'il faille annuler la charte partie quand elle n'énonce pas le prix de la location. On présume alors, nous le verrons, que les contractants se sont référés à l'usage des lieux.

La charte partie énonce en outre, d'après l'article 273, si l'affrètement est total ou partiel. C'est une addition assez inutile au texte de l'Ordonnance. Il y a, sans nul doute, intérêt pour l'une et pour l'autre partie à savoir si l'affrète-

(1) Nous avons examiné ces hypothèses de la façon la plus détaillée dans notre second volume, n. 533. — (2) Nous avons sous les yeux une charte partie rédigée à Marseille. Il y est stipulé que le navire rapportera les produits du pays importateur « soit directe-
« ment sur Marseille, soit directement sur un port entre et y com-
« pris Brest et Dunkerque; soit sur Madère ou sur Falmouth pour
« ordres qui seront donnés dans les vingt-quatre heures de l'arrivée
« du navire et être dirigé de là : ou sur Marseille; ou sur un bon
« port du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne ; ou sur un bon port
« du Continent entre et y compris Brest et Hambourg, pour y dé-
« barquer ». On ajoute même dans un des article suivants : « Au
« lieu de diriger le navire sur Madère ou Falmouth, les affréteurs
« se réservent la faculté de le faire toucher à Lisbonne pour ordres
« que les affréteurs devraient faire tenir au capitaine par le pilote
« au bas du fleuve ».

ment est total ou partiel. Mais c'est une énonciation fort accessoire; car on verra bien, quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, d'après la structure générale de l'acte, si c'est tout le navire qui a été loué. Nous n'admettons pas avec M. Bédarride (1) que le défaut de détermination laisse présumer que la location porte sur le navire entier ; une telle présomption n'est écrite nulle part et cette lacune de l'écrit ne crée aucun préjugé : les juges aviseront, d'après les circonstances de la cause.

Les rédacteurs du code ont eu raison d'inviter les parties à fixer d'avance « l'indemnité convenue pour les cas de re- « tard ». Les jours convenus pour la charge et la décharge s'appellent, avons-nous dit, jours de *staries* ; s'il y a retard, les jours employés en sus de ces derniers s'appellent, dans la pratique, jours de *surestaries*. Cela ne veut pas dire qu'il faille annuler la charte partie quand elle n'énonce pas le taux des surestaries : le juge détermine alors, en consultant les usages, le chiffre de l'indemnité.

769. La commission de 1865 avait rayé du nouveau texte cette énumération. Nul ne pouvait le regretter, car il y a, dans l'article 273, une série de conseils plutôt que de prescriptions ; quand le législateur n'eût pas donné ces conseils, les juges et les commerçants n'y auraient rien perdu. D'ailleurs, puisqu'il n'était plus nécessaire, dans le projet imprimé en 1867, de rédiger le contrat par écrit, il eût été peu logique de maintenir dans la loi des détails accessoires « destinés à servir de guide à une rédaction écrite (2) » : il suffisait désormais aux parties de prouver qu'il y avait eu accord sur les conditions essentielles du louage maritime.

770. L'Ordonnance énonçait (et le code sous-entend) qu'il serait loisible aux parties d'ajouter les *autres conditions* dont elles seraient convenues. Nous n'en mentionnerons qu'un très-petit nombre, parmi les plus usuelles.

« Outre le prix du fret, dit Valin (3), il est assez d'usage « que le maître stipule une certaine somme, assez modique « toutefois, ce qu'on appelle *le vin*, *le chapeau* ou *les chausses*

(1) II, n. 656. — (2) Note explic., n. 70. — (3) I, p. 623.

« du maître; mais, sans une stipulation expresse, il ne lui « serait rien dû à ce sujet. » Voici la formule ordinaire ; *Le présent affrètement est convenu à..... Il sera payé en outre.... pour cent de chapeau* (1).

Valin envisage ici le droit de chapeau comme une dette personnelle et directe de l'affréteur envers le capitaine : c'est pourquoi, l'affréteur ne devant jamais payer au-delà de ce qu'il a promis dans la charte partie, ce jurisconsulte exige une stipulation expresse.

Mais la charte partie n'explique pas toujours à qui le droit de chapeau sera payé. Or quelques jurisconsultes pensent que, dans ce cas et si rien n'a été réservé par le capitaine dans son contrat d'engagement; le droit de chapeau doit être classé parmi les « produits qui procèdent de l'affrètement « du navire (2) », et qu'il est dû à l'armateur.

Il arrive souvent, en fait, que l'armateur lui-même, dans ses accords avec le capitaine, lui promette une somme prélevée sur ces « profits qui procèdent de l'affrètement » à titre de droit de chapeau. J'ai même reconnu (3) qu'il n'y avait alors aucun lien de droit entre l'affréteur et le capitaine; que ce dernier, s'il avait quelque chose à réclamer, ne pouvait s'adresser qu'à l'armateur. Mais faut-il, ainsi que M. Laurin le demande (4), envisager, quand les accords du capitaine et de l'armateur sont muets, le droit de chapeau comme un accessoire du fret et décider qu'il n'est pas dû par l'affréteur au capitaine? Je suppose, bien entendu, que le juge n'ait pas à trancher la question en fait, d'après les circonstances de la cause (5), et qu'il faille la résoudre en droit. La solution proposée par M. Laurin doit être écartée.

(1) D'après un usage attesté par un jugement du tribunal de commerce du Havre du 3 juillet 1866 (v. Hoechster et Sacré, I, p. 480) le fret des marchandises venant de Chine se règle sans que le capitaine ait droit au chapeau. Cette prime ne lui serait due que s'il y avait sur ce point, dans la charte partie, une stipulation très-formelle. Il ne suffirait donc pas qu'on y insérât, pour que le chapeau fût dû au capitaine, la clause « avec la prime d'usage ». — (2) Émérigon, II, p. 23. — (3) V. notre tome I, n. 129. — (4) II, p. 90. — (5) Bédarride, II, n. 660.

Elle est contraire à la plus ancienne tradition maritime (1). Elle est contraire à la nature des choses, puisque le chapeau est avant tout la rétribution des peines et soins donnés par le capitaine à la cargaison (2). Emérigon dit que les nolis auraient été stipulés à plus haut prix si le fréteur n'avait pas compté sur le chapeau ; mais on peut répondre que les loyers du capitaine auraient été plus élevés s'il n'avait pas compté sur ce « présent » que le marchand chargeur fait habituellement au maître (3).

La cour de Bordeaux a très-juridiquement caractérisé le chapeau du capitaine en infirmant, le 19 juin 1867 (4), un jugement qui avait attribué tout le montant de ce droit aux héritiers d'un capitaine mort en cours de voyage, sous prétexte qu'aucune convention n'avait accordé au second de commission sur le fret ; elle lui accorda le prorata du chapeau à partir du décès parce qu'il le réclamait non comme second, mais comme capitaine en premier, le chapeau revenant de droit à celui qui avait eu le commandement et la direction.

On stipule quelquefois, au lieu du droit de chapeau, un droit de *primage* de tant pour cent, qui doit être attribué non plus au capitaine, mais au fréteur (5).

On stipule aussi quelquefois dans les chartes parties, outre le fret, « les avaries aux us et coutumes de la mer ». Il s'agit de ces menues dépenses (lamanages, touages, pilotages, droits de congés, visites, rapports, tonnes, balises,

(1) « Le maistre en profite à son particulier, dit Cleirac (p. 267), « sans en faire part aux bourgeois ». « Ce bénéfice lui est acquis par « préciput, dit Valin (I, p. 623), sans en faire part aux propriétaires « du navire ». — (2) C'est pourquoi, dans l'ancienne pratique maritime, il arrivait que l'affréteur promît le chapeau sous condition qu'il serait content. — (3) Expressions de Cleirac. Ce qui paraît décisif à M. Laurin, c'est que l'armateur se fait souvent promettre par l'affréteur, dans la charte partie, dix pour cent d'avarie et de chapeau. Or, dit l'éminent professeur, si l'on admet que le droit de chapeau constitue une gratification personnelle au capitaine, comment démêlera-t-on dans cette réserve faite en bloc ce qui appartient à celui-ci et ce qui revient à l'armateur? En admettant qu'on ne puisse pas le démêler, il faudrait se borner à dire que, dans ce cas spécial, le juge devrait, d'après les circonstances de la cause, attribuer le droit de chapeau à l'armement. — (4) Rec. de M. 1868. 2. 98. — (5) Boistel, n. 1237; Ruben de Couder, v° Charte partie, n. 58.

ancrages et autres droits de navigation) dont l'article 406 co. dit que ce ne sont pas des avaries, mais de simples frais à la charge du navire. L'article 406, nous le verrons plus loin, ne dispose que pour l'hypothèse où ces dépenses sont la conséquence prévue du voyage entrepris. Mais pour éviter, dit Valin (1), la distinction des cas où ces menues avaries devraient être supportées en commun de ceux où elles ne devraient tomber que sur les navires,... l'usage s'est établi depuis longtemps de passer une certaine quotité, outre le fret, aux propriétaires des navires pour les indemniser de ces menues avaries sans distinguer si elles sont ordinaires ou extraordinaires ; et en plusieurs ports où l'entrée l'entrée des navires chargés est difficile et dangereuse, l'on y joint aussi l'indemnité des frais extraordinaires de décharge des marchandises. C'est pourquoi, dans les chartes parties comme dans les connaissements, on insère quelquefois, après la stipulation du fret, les mots « outre les ava-« ries aux us et coutume de la mer (2) ».

Il arrive aussi qu'on y énonce non seulement le lieu général de la charge et de la décharge, mais encore l'endroit précis ou plutôt le mode exact de la remise. Il est dit tantôt que le chargement sera livré *à terre* ou *à quai*, tantôt qu'il sera remis *sous palan*, le chargeur et le consignataire étant obligés dans ce dernier cas d'accoster le navire où il se trouve et de faire transporter leurs marchandises sur des barques ou allèges à leurs frais.

M. Laurin (3) pose à ce sujet deux règles d'interprétation qui sont indiscutables : s'il y a quelque contradiction entre

(1) II, p. 172. — (2) Valin ajoute que ces us et coutumes varient suivant les ports. « Sur quoi néanmoins, dit-il, il y a assez d'uni-« formité et de concordance, c'est au sujet du cabotage français, où « il parait que l'on passe communément pour les avaries dix pour « cent du fret, sans autre examen à perte ou à gain... Quant aux « voyages de long cours, l'usage est à La Rochelle de faire payer « par chaque marchand chargeur, outre le fret, quatre sols du cent « pesant sur les sucres, cinq sols pour les indigos et les cafés, six « sols pour les cotons, etc. A Bordeaux, c'est cinq pour cent du « prix du fret » (non compris les frais de la décharge). « On prétend « qu'au Havre de Grace il y a pour les avaries et frais de décharge « dix pour cent du fret, et qu'à Marseille il y a même douze pour « cent ». — (3) II, p. 88.

les diverses clauses d'une charte partie, la clause manuscrite l'emporte sur la clause imprimée; la clause précise indiquant de quelle façon la livraison sera faite l'emporte sur la clause générale qui se réfère aux usages du lieu d'embarquement ou de débarquement (1).

771. La charte partie peut être, sans nul doute, écrite en langue étrangère. La langue anglaise étant, par excellence, la langue du commerce maritime, il se rédige sur tous les points du globe des chartes parties en anglais. Le tribunal de commerce d'Anvers interprète souvent des chartes parties faites à Anvers entre belges, en anglais, d'après des formules usitées en Angleterre, et il ajoute qu'il les interprète d'après la loi belge (2). Le tribunal de commerce de Hambourg avait décidé qu'une charte partie conclue à Malaga entre un Espagnol et un Allemand et rédigée en anglais devait être interprétée d'après la loi anglaise; mais son jugement fut infirmé le 6 septembre 1866 et devait l'être (3).

La charte partie serait-elle annulable pour vice de consentement si, rédigée en français et signée d'un capitaine étranger, elle ne ne mentionnait pas qu'il fût assisté d'un interprète ? Ainsi l'a jugé deux fois le tribunal de commerce de Marseille (28 novembre 1854 et 5 mai 1880) (4). Il y a là tout d'abord, selon nous, une question de fait à trancher : le capitaine a-t-il su ce qu'il faisait ? A notre avis la fraude ne se présume pas et le capitaine doit la prouver s'il prétend qu'un piège lui a été tendu. S'il parvient à démontrer son ignorance, il lui faudrait encore prouver qu'il n'a pas à s'imputer une grande légèreté : un capitaine de navire,

(1) Marseille, 21 juillet 1868, 20 mars 1873 et 1er août 1856 (Rec. de M. 68. 1. 324, 1873. 1. 162 et t. 34. 1. 243). — (2) Cf. Anvers, 27 avril 1880 (Rec. d'Anvers, 1880. 1. 251). — (3) Cf. journ. de droit intern. priv., IV, p. 360. Il y a au plus dans l'emploi d'une langue un indice propre à faire découvrir en telle circonstance et sur tel point l'intention des parties. — (4) « Attendu, dit le jugement de 1880 (Rec. de M. 1880. 1. « 199), que l'engagement pris par un capitaine, étranger par une si- « gnature apposée au bas d'un texte français sans que ce capitaine fût « assisté d'un interprète manque de la condition d'un consentement « donné en pleine connaissance de cause... ». Et pourtant, dans cette affaire, le capitaine italien avait fait précéder sa signature des mots *Bon comme dessus*, écrits en italien.

investi d'un tel mandat, astreint à de tels devoirs, ne doit pas signer ce qu'il ne comprend pas. S'il veut soutenir qu'il a signé sans comprendre, on peut très-bien lui répondre : à qui la faute ?

772. D'après le code espagnol, le contrat d'affrètement doit énoncer : 1° la classe, le nom et le tonnage du navire; 2° son pavillon et le port de sa matricule; 3° le nom, le prénom et le domicile du capitaine ; 4° le nom, le prénom et le domicile de l'armateur, si c'est lui qui a contracté l'affrètement ; 5° le nom, le prénom et le domicile de l'affréteur et, s'il a agi par commission, ceux de la personne pour laquelle le contrat a été passé ; 6° le port du chargement et du déchargement; 7° la capacité, le nombre de tonneaux et la quantité en poids ou mesures que l'on s'oblige respectivement à charger et à recevoir ; 8° le prix du fret ; 9° la gratification au capitaine pour chapeau *(capa)* ; 10° les jours convenus pour le chargement et le déchargement ; 11° les jours de staries et de surestaries et l'indication du paiement pour chacun d'eux. Le contrat devra contenir en outre toutes les clauses particulières arrêtées entre les parties (art. 737). Tout contrat d'affrètement doit être passé par écrit dans une police d'affrètement en double original ; deux témoins peuvent signer à la place de celle des parties qui ne sait pas signer (art. 738) (1). Si le chargement est reçu et que le contrat d'affrètement soit irrégulier, le connaissement est alors le seul titre valable entre les parties (art. 739). Les polices d'affrètement font pleine foi en justice lorsque le contrat a été passé par un courtier. Si les polices produites par les parties ne sont pas semblables, celle que confirme le registre du courtier sera seule exécutée (art. 740 et 741). Les polices sous seing privé font également foi si les parties reconnaissent leurs signatures : en cas de méconnaissance, chacune des parties peut apporter les preuves nécessaires à l'appui de sa prétention (art. 742 et 743). Enfin (art. 755) l'affréteur en entier du navire peut toujours céder ses droits à

(1) Dans la pratique, on se passe de l'écrit pour les caboteurs et les petits navires (note de l'édition espagnole de 1875).

une autre personne en demeurant responsable envers le capitaine.

Le code portugais (art. 1499 et 1500) n'a pas modifié les dispositions de notre article 273.

Après avoir distingué l'affrètement pour tout ou partie d'un navire de l'affrètement à cueillette, le code hollandais (art. 454) ajoute : « Si un navire est affrété en totalité ou en par-« tie pour un voyage de mer, l'affrètement doit être fait par « écrit: ce contrat s'appelle charte partie. »

L'ordonnance de Bilbao (Guatemala, Honduras, Paraguay) s'exprime en ces termes (c. XVIII, art. 3 et 4) : « Il sera « passé acte par écrit, devant notaire ou par l'intermédiaire « d'un courtier ou même sous seing privé de tout affrète-« ment (1)... L'acte d'affrètement devra énoncer le nom et « le tonnage du navire, les noms des parties, les ports du « départ, de la destination, d'escale, le temps du décharge-« ment, le prix du fret, l'indemnité en cas de retard, le mode « de paiement, enfin toutes les autres conditions et si les « avaries y sont ou non comprises. »

D'après les articles 566 et suivants du code brésilien, tout contrat d'affrètement doit se prouver par écrit : la charte partie doit être signée du fréteur, de l'affréteur et de toute autre personne qui intervient au contrat, et faite en autant d'exemplaires qu'il y a d'intéressés. Elle énonce : 1° le nom du capitaine et celui du navire, son tonnage, la nation à laquelle il appartient et le port où il a été immatriculé; 2° les noms et domiciles du fréteur et de l'affréteur et, si l'affrètement est fait pour le compte d'un tiers, le nom et le domicile de celui pour compte duquel il est contracté; 3° la désignation du voyage, si l'affrètement est fait au mois, pour un ou plusieurs voyages, pour l'aller et le retour ou seulement pour l'aller ou le retour et enfin si l'affrètement est fait pour la totalité ou pour une partie du navire; 4° la na-

(1) « La majorité des armateurs décidera, en cas d'opinions diffé-« rentes, sur la forme et les conditions de l'affrètement ainsi que « sur la nature du chargement; si les armateurs ne peuvent s'ac-« corder, on se conformera à ce qui aura été déterminé par le prieur « et par les consuls ».

ture et la quantité de marchandises que doit recevoir le navire (ladite quantité exprimée en tonneaux, nombre, poids ou mesure) et la désignation du destinataire ou consignataire ; 5° le temps convenu pour la charge et la décharge, les ports d'escale où elles se doivent faire, les délais de staries et de surestaries, ainsi que la forme dans laquelle les délais doivent se compter ; 6° le prix du fret, les primes et gratifications qui peuvent être stipulées, les indemnités pour staries et surestaries et la forme, le temps, le lieu du paiement ; 7° les emplacements qui sont exclus de l'affrètement et réservés au personnel et au matériel de service du bâtiment ; 8° toutes autres stipulations particulières intervenues entre les parties. La charte partie fait foi comme acte authentique lorsqu'elle a été passée par l'intermédiaire et avec la signature d'un courtier maritime et, à défaut de courtier, devant un notaire assisté de deux témoins. La charte partie qui n'a pas été faite dans cette forme oblige néanmoins les parties contractantes tant que leur signature n'est pas contestée (1). De même à Buenos-Ayres (2).

Au Chili (art. 979 s. code chil.), le contrat d'affrètement doit être fait par écrit avant le chargement et ne peut être prouvé que par écrit lorsque le fret excède deux cents *pesos*. La charte partie est faite par acte public et en présence d'un courtier maritime ou sous signature privée et en autant d'exemplaires qu'il y a de contractants : si l'une des parties ne sait pas signer, une autre peut signer pour elle. Si les exemplaires de la charte partie présentent quelques diffé-

(1) Et sans nul doute, comme en droit espagnol, chacun des contractants peut apporter les preuves nécessaires à l'appui de sa prétention. — (2) Toutefois, d'après le code argentin, la charte partie peut être valablement signée par le second du capitaine, bien que le capitaine ne soit pas autorisé lui-même par les instructions de l'armateur à consentir d'affrètement et que le contrat soit intervenu contre la volonté de l'armateur ; mais celui-ci conserve son recours contre le capitaine qui a outrepassé ses pouvoirs. La vente du navire à un tiers n'empêche pas le contrat d'affrètement de produire son plein et entier effet ; les nouveaux propriétaires sont tenus de l'exécuter. Le connaissement peut tenir lieu de charte partie ; mais la charte partie ne saurait remplacer le connaissement. Ainsi, lorsque le chargement est fait sans avoir été l'objet d'une charte partie, le fret se règle suivant les énonciations du connaissement.

rences, l'exemplaire conforme à la copie transcrite sur le registre du courtier maritime fait seul foi. La charte partie sous seing privé fait foi tant que la signature des parties n'est pas contestée (1). L'affréteur peut sous-fréter en tout ou en partie (art. 1008), mais sans pouvoir se soustraire à la responsabilité qu'il avait assumée en affrétant.

Les rédacteurs du code turc (art. 92) et du code égyptien (art. 90) ont copié notre article 273 en ajoutant seulement aux énonciations que doit contenir la charte partie « la na- « tionalité » du navire. En cette matière, dit un jugement du tribunal d'Alexandrie du 25 juillet 1876 (2), la preuve testimoniale ne peut être admise : l'obligation de constater par écrit les conventions relatives au fret ne permet pas de les classer parmi les actes de commerce qui peuvent être prouvés par témoins aux termes de l'article 280 du code civil.

La loi belge du 21 août 1879, supprimant la nécessité d'un écrit, a supprimé, comme le projet français de 1867, les détails « destinés à servir de guide à une rédaction écrite ».

Le code danois de 1683 décide que « tout contrat inter- « venu entre le patron et les affréteurs est rédigé par écrit « et porte le nom de charte partie (3) ». Il n'en était pas de même dans le très-ancien droit norwégien, car on lit au chapitre premier de la loi de Berghen (1274) : « Le seul « mode régulier de louer un navire est lorsque le patron ou « son mandataire légitime, d'une part et, de l'autre, celui « qui voudra prendre ce navire à loyer, se donnant récipro- « quement la main en présence de deux témoins, déclare- « ront l'espèce des marchandises qui doivent être transpor- « tées et le prix du transport qui devra être payé... Si les

(1) La charte partie doit contenir les mêmes mentions qu'en droit brésilien. Le droit du capitaine de consentir un affrètement par lui-même ou par son second, même sans instructions de l'armateur ou contrairement à celles qu'il a reçues, sauf le recours de l'armateur contre le capitaine, est établi comme en droit argentin (art. 976 s. code chil.). — (2) Journal du droit intern. privé, III, 385. — (3) L. IV, ch. II, art. 2. En matière de clauses pénales, le droit danois consacre le même principe que l'art. 1152 du code civil français, mais sans exclure l'application de l'art. 1231 du même code (Anvers, 3 juillet 1875. Rec. d'A. 75. 1. 291.)

« témoins disent : nous avons entendu les paroles de vous « deux lorsque vous avez fait votre accord pour le transport « des marchandises et le prix à payer, ce témoignage sera « irréfragable... ». Le code de 1860 n'astreint pas plus que la loi de 1274 les contractants à la formalité d'un écrit. De même sous l'empire du nouveau code suédois, quoique le stadtz-lagh suédois de 1618 ordonnât de rédiger par écrit toutes conventions entre patrons et affréteurs (1) : le contrat d'affrètement n'est aujourd'hui rédigé par écrit, en Suède, que si l'une des deux parties l'exige. La loi norwégienne (art. 45 code norw.) permet expressément à l'affréteur de sous-fréter, mais en déclarant qu'il ne saurait, par le sous-affrètement, se délier des obligations contractées envers le fréteur. Le code suédois contient une disposition analogue.

Le code russe, après avoir astreint le capitaine à demander, pour fréter le navire, l'autorisation *écrite* des armateurs dans le cas où il ne se trouverait pas au lieu de leur domicile ou de leur résidence (2), ajoute qu'un autre écrit, appelé charte partie, doit être rédigé pour la conclusion régulière du contrat (art. 728). Cet acte (art. 729) doit être écrit sur papier timbré et énoncer : 1° le nom du navire et sa capacité de chargement ; 2° le nom du capitaine ; 3° les noms du propriétaire des marchandises et du destinataire ; 4° le lieu et le temps fixés pour la charge et la décharge ; 5° les honoraires et la gratification accordés au capitaine ; 6° une clause spécifiant si le navire est loué en entier ou seulement en partie. Les deux contractants doivent convenir du montant de l'indemnité en cas d'infraction aux conditions du contrat (art. 730) (3). L'acte de nolissement doit être fait en double

(1) Si, faute d'écrit, il y a contestation, ajoutait l'ordonnance de Charles XI (1667), 2e partie, c. I, chacune des parties en cause paiera une amende de cinquante thalers. — (2) Art. 725. L'art. 726 ajoute : « Si le capitaine ne reçoit pas de réponse de ses armateurs, relati- « vement à l'affrètement du navire, il pourra agir ainsi qu'il avisera, « mais seulement dans le cas où il prouverait que, pendant l'attente « de leur réponse, le navire ou le chargement était menacé de quel- « que dommage ». — (3) Les art. 731 à 733 fixent le maximum des indemnités qui peuvent être stipulées.

original et inscrit par le courtier sur son registre (art. 734 et 735).

Les conventions d'affrètement, dit le code finlandais, seront, au désir d'une des parties, constatées par une charte partie ou par tout autre document écrit (art. 80). L'affréteur qui a cédé ses droits à un tiers n'en est pas moins responsable de l'exécution des conventions, et le capitaine n'est point tenu de charger des marchandises d'une autre nature que celles portées dans le contrat si, en ce faisant, il peut causer quelque préjudice à l'armateur ou à toute autre personne (art. 86).

Si le navire est loué en entier ou pour une part proportionnelle ou pour un espace déterminé, dit l'article 558 du code allemand, chacune des parties peut demander qu'il soit rédigé un acte de louage par écrit. Le projet présenté par la Prusse rendait obligatoire la rédaction d'une charte partie (1); on l'écarta pour s'attacher au principe qui a été sans cesse appliqué par le code allemand : la suppression de tout formalisme dans les contrats commerciaux (2). A moins de stipulation expresse (art. 622), il ne peut être demandé en dehors du fret ni chapeau ni prime ni autres redevances. Faute de stipulation contraire, les frais ordinaires et extraordinaires de la navigation tels que lamanage, droits de port et de phare, frais de remorque et de quarantaine, percement de glaces et autres sont à la charge exclusive du fréteur, lors même qu'il n'était point, aux termes du contrat d'affrètement, obligé aux mesures qui ont motivé les déboursés (3).

L'article 381 du code italien est calqué sur l'article 273 du code français.

A Malte, il n'est pas nécessaire que le contrat de nolissement soit fait par écrit; mais il est ordinairement rédigé par les courtiers (4). Le *compendio* énumère la plupart des

(1) En cas d'affrètement de la totalité ou d'un espace déterminé. — (2) Note de MM. Gide, Lyon-Caen, etc. — (3) Le code allemand ajoute : « Le présent article ne modifie pas les dispositions rela-« tives aux cas de grosse avarie ainsi qu'aux frais faits pour la con-« servation et le sauvetage de la cargaison ». — (4) Le *compendio di diritto commerciale maltese* résumé par A. de St-Joseph ajoute :

mentions que doit contenir, dans l'usage, un contrat de nolissement (1). Le droit de chapeau consiste en une prime que les capitaines perçoivent habituellement pour chaque tonneau de marchandise, outre le fret fixé, ou en un droit proportionnel (tant pour cent) pour la bonne garde du chargement. Il se règle d'après l'usage et les conventions.

773. Le chapitre VIII du traité de Maclachlan, intitulé *affreightment*, débute ainsi : « L'affrètement *par charte par-* « *tie* est un contrat écrit *(contract in writing)* par lequel le « propriétaire d'un navire loue ce navire en tout ou en par- « tie... ». Quant à l'affrètement par navire général (à cueillette), il est conclu par écrit ou verbalement. L'affréteur, après un contrat verbal, peut encore invoquer à l'appui d'une réclamation d'abord le récépissé du capitaine, ensuite le connaissement.

On distingue en droit civil anglais l'acte sous sceau *(under seal)* (c'est-à-dire celui sur lequel on appose un sceau, le plus souvent à l'aide de la cire, en témoignage du consentement solennel donné par les parties) de l'acte sous seing privé non scellé (2). Quand l'affréteur ne se propose que de faire transporter ses marchandises d'un point à un autre, la charte partie se fait presque toujours par acte non scellé. Dans ce cas le préposé de l'armateur qui frète en son nom personnel (le capitaine par exemple), quoiqu'il indique sa qualité de préposé (dans le corps de l'acte ou après sa signature), peut intenter ou subir une action fondée sur les clauses et conditions du contrat (3). S'il veut dégager sa responsabilité personnelle, il doit traiter et signer au nom ou par pro-

« Les propriétaires seuls ont le droit de fréter le navire, à moins « qu'ils n'en aient donné le pouvoir au capitaine ». — (1) Il ajoute que toutes les conditions prescrites par l'usage pour les contrats de fret ne sont pas requises à peine de nullité, excepté celles qui ont rapport à la chose frétée, au nom des contractants et au prix du fret. Mais, comme on peut se passer d'un écrit, cela signifie simplement qu'il n'y a pas d'affrètement sans une chose frétée, un fret, un fréteur et un affréteur. — (2) V. dans Maclachlan, 2e éd., p. 334 s., une étude très-complète sur la charte partie selon qu'elle est faite *under seal* ou par acte non scellé. — (3) Parker *c.* Winlo, 7 E. and B. 942; Lennard *v.* Robinson, 5 E. and B. 125; Higgins *v.* Senior, 8 M. and W. 834; Short *v.* Spackmann, 2 B. and Ad. 962.

curation de l'armateur (1). Que l'acte soit ou non scellé, une action fondée sur le droit commun *(at law)* ne peut être intentée en vertu de la charte partie que par le contractant lui-même et ne peut l'être par tout intéressé : par exemple l'acheteur d'un vaisseau déjà frété ne peut pas réclamer en son nom, en vertu du contrat d'affrètement, le fret gagné par le navire, quoique l'affréteur actionné par le vendeur puisse exciper du paiement fait à l'acheteur, au moins dans le cas où la vente a précédé le départ du navire (2).

Un deuxième contrat d'affrètement annule évidemment un contrat antérieur, conclu par les mêmes parties, à moins que, dans l'intervalle, les tiers n'aient acquis des droits en vertu de la première convention (3). Mais il n'en serait pas de même si la première charte partie était l'œuvre du propriétaire-armateur et la seconde l'œuvre du capitaine, celui-ci n'ayant pas reçu, d'après les juristes anglais, le mandat tacite de rescinder ou même de modifier la convention signée par le véritable intéressé (4). Telle n'est pas, on le sait (v. notre tome II, n. 397 et 509), la jurisprudence des tribunaux français. La cour de cassation (chambre des requêtes) a rejeté le 20 avril 1880 le pourvoi dirigé contre un arrêt de la cour d'appel de Paris qui avait validé la résiliation, faite par le capitaine, d'une charte partie, signée par l'armateur lui-même. L'arrêt attaqué constatait, il est vrai, que la mesure avait été prise de bonne foi et pour la sauvegarde des intérêts confiés au capitaine : quand la question est ainsi posée, il est heureux pour le commerce que la loi commerciale n'oblige pas les tribunaux à prononcer l'annulation d'une nouvelle charte partie substituée, sans fraude, aux premiers accords.

(1) Parker *v.* Winlo (précité) ; Cooke *v.* Wilson 1 C. B. (N. S.) 153, etc. Un moyen plus simple d'atteindre le même but est d'insérer dans l'acte une clause formelle de non responsabilité (Oglesby *v.* Yglesias, 27 L. J. (Q. B.) 356. V. le texte de diverses clauses de non responsabilité dans l'ouvrage de Maclachlan, p. 337. — (2) Splidt *v.* Bowles, 10 East, 279 ; Morrison *v.* Parsons, 2 Taunt, 407. — (3) Ellis *v.* Lafone, 22 L. J. (Ex.) 124, 128; Hall *v.* Brown, 2 Dow. 367, 375. — (4) Burgon *v.* Sharpe, 2 Camp. 528; Pearson *v.* Groschen, 33 L. J. (C. P.) 265.

L'acte écrit qui constate les accords est appelé memorandum de charte partie *(memorandum of charter party)* (1).

Quelles sont, en Angleterre, les énonciations usuelles du *memorandum of charter party ?*

Cet acte énonce également :

1° Le nom du navire ;

2° Le tonnage du navire. La clause habituelle est : « jaugeant tant de tonneaux *environ (thereabouts)* » ;

3° Les engagements actuels du navire *(present engagements of ship)* (2) ;

4° Que le navire est en état de tenir la mer *(seaworthiness)*. Jusqu'à la promulgation du *merchant shipping act* de 1876, la jurisprudence anglaise avait refusé d'admettre que le contrat passé entre l'équipage et le propriétaire du navire entraînât pour celui-ci l'obligation tacite de mettre et d'entretenir ce navire en état de tenir la mer. Par une conséquence logique, elle décidait (Schoss v. Heriot, 14 C. B. N. S. 59) que le contrat passé entre l'armateur et l'affréteur n'impliquait pas davantage une semblable obligation. Il devenait alors très-important pour l'affréteur de faire constater par une clause non équivoque le bon état de navigabilité du navire. Mais cette doctrine nous paraît désormais inconciliable avec l'article 5 de la loi du 15 août 1876 (3) ;

(1) Maclachlan donne un modèle de *memorandum of charter party*, inséré dans le corps de l'ouvrage (p. 340). — (2) Il y a là des énonciations qui peuvent être regardées, le cas échéant, comme des stipulations essentielles, sans lesquelles le contrat d'affrètement n'aurait pas été conclu. Par exemple, il est dit que le navire actuellement à la mer, après avoir mis à la voile depuis « trois semaines « environ », ira prendre une cargaison à Marseille après un déchargement partiel à Gênes. En fait le bâtiment n'a mis à la voile que beaucoup plus tard. *Jugé* (Ollive *v.* Booker, 1 Exch. 416) que l'affréteur a pu se refuser à l'exécution du contrat. Il est dit que le navire « est attendu à Alexandrie vers le 15 décembre ». *Jugé* (Corkling *v.* Massey, L. R. 8 C. P. 395) que le fréteur avait formellement garanti que le navire était en position *(was in such a position)* d'arriver vers cette date à Alexandrie. Il est dit que le navire est « actuelle- « ment dans le port d'Amsterdam » et qu'il en partira en toute hâte pour se rendre à Newport. *Jugé* (Behn *v.* Burness, 32 L. J. (Q. B.) 204) que, le navire n'étant pas actuellement dans le port d'Amsterdam, quoiqu'il en eût été repoussé par les vents contraires, l'affréteur était délié. (3) Comment soutenir, en effet, que s'il résulte « no- « nobstant toute stipulation contraire » de tout contrat d'engage-

5° le chargement *(cargo)*. On trouve habituellement dans les chartes parties anglaises la mention suivante : *not exceeding what she can reasonably stow and carry, over and above her tackle, apparel, provisions and furniture* (n'excédant pas ce que le navire peut raisonnablement contenir et porter, outre les agrès et apparaux, cordages, provisions, etc.). Par le mot *cargo*, employé seul, on entend habituellement un chargement raisonnable *(a reasonable cargo)* en rapport avec le tonnage du navire (1);

6° le temps convenu pour la charge, la mise à la voile, la traversée et la décharge. D'après les principes généraux du droit, tout contrat d'affrètement qui ne règle pas expressément ces divers points dispose implicitement que le voyage ne commencera pas trop tard, au mépris des usages commerciaux, ou, si le voyage est commencé, qu'il s'accomplira dans un délai raisonnable (2);

7° le lieu de la charge et de la décharge. Il arrive souvent que le port où la marchandise doit être déchargée après le voyage de retour est désigné par une lettre, qui attend le navire au « lieu des ordres », dans quelque port étranger. Mais, en principe, le terme du voyage à l'étranger doit être indiqué avant la mise à la voile : c'est une condition préalable à l'exécution du contrat, et l'armateur (à moins qu'il ne soit lié par une stipulation formelle) peut refuser de recevoir à bord de son navire un subrécargue qui se réserverait de faire connaître ultérieurement le port de destination (3). Ce-

ment entre l'armateur et l'équipage l'obligation tacite de mettre le navire en état de tenir la mer au début du voyage et de l'entretenir dans le même état durant le voyage, il n'y ait pas là une disposition d'ordre public qui régisse, en thèse, les rapports de l'armateur et de l'affréteur ? Toutefois nous conseillons aux affréteurs qui traitent avec des armateurs anglais de continuer à faire insérer dans les chartes parties l'ancienne clause « *being tight, staunch, and strong and every way fitted for the voyage* ». Ils ne doivent pas oublier d'ailleurs que l'art. 5 de la loi du 15 août 1876 réserve lui-même à l'armateur le droit de « justifier par des circonstances spéciales » la mise du navire à la mer dans un état défectueux. — (1) Stanton *v.* Richardson, L. R. 7 C. P. 421. Cf. Maclachlan, p. 348 et 349. — (2) Mount *v.* Larkins, 8 Bing. 108; Davis *v.* Garrett, 6 Bing. 716; Freeman *v.* Taylor, 8 Bing. 124. — (3) Rae *v.* Hackett, 12 M. and W. 724.

pendant Maclachlan admet que le navire, un port étant désigné dans la charte partie, peut aller compléter son chargement dans d'autres ports (mais d'un commun accord entre les contractants sans nul doute, et, dans tous les cas, aux frais de l'affréteur). Le lieu de destination peut être indiqué d'une façon assez vague sans qu'il faille, pour ce motif, annuler le contrat : on devra faire alors décider par un jury (1) quel port ou combien de ports les parties avaient en vue (2);

8° Le prix du fret. On trouve le plus souvent cette formule dans les chartes parties anglaises : *le fret payable au déchargement et sur la délivrance directe de la cargaison* (3). Comme en droit français, cela ne signifie pas qu'il faille annuler la charte partie quand elle n'énonce pas le prix de la location : nous verrons plus loin que le fret est réglé par l'usage du commerce *(the usage of the trade)* à défaut de convention ;

9° L'indemnité convenue pour les cas de retard. Les jours accordés pour charger (ou décharger) le navire s'appellent *lay-days* ou *laying-days* ou *lie-days* : les jours employés en sus de ces derniers (4) s'appellent, dans la pratique, *days on demurrage*. Non seulement d'ailleurs cette mention n'est pas nécessaire à la validité de la charte partie; mais le droit aux surestaries est sous-entendu quand il n'est pas exprimé.

Il est habituellement question, dans les chartes parties, du « primage » ou « *hat money* » (droit de chapeau) (5) : c'est, dit Maclachlan qui cite à ce propos le Guidon de la mer, une petite rétribution qu'on accorde au capitaine pour ses peines et soins. Elle est communément énoncée dans la charte partie et dans le connaissement; mais il suffit qu'elle soit mentionnée dans le connaissement pour que l'affréteur en soit tenu (6). Sauf convention contraire, le capitaine

(1) Ou par le tribunal compétent. — (2) Brown *c.* Johnson, Car. and M. 440. — (3) *The freight to be paid un unloading and right delivery of the cargo.* — (4) *Over and above the said lie-days* (formule usuelle du *memorandum*) .— (5) Ces deux expressions paraissent être entièrement synonymes dans la langue juridique de l'Angleterre. — (6) Best *v.* Saunders, M. and M. 208.

pourrait répéter contre les fréteurs le montant du droit de chapeau s'ils l'avaient touché (1).

10° Une clause pénale. La plupart des chartes parties anglaises se terminent ppr ces mots : *Penalty for non performance of this agreement* (2)... Cette clause, d'après les principes du droit anglais, ne limite pas le droit à l'indemnité. Le fréteur ou l'affréteur peut, s'il le juge convenable, étayer son action sur les autres stipulations du contrat et, par là, s'il prouve que le préjudice dépasse le montant de la clause pénale, obtenir des dommages-intérêts en conséquence. Mais s'il fonde son action sur la clause pénale elle-même, il ne peut pas demander plus qu'elle n'accorde (3).

On suit en cette matière, aux Etats-Unis, les principes du droit anglais (4). Il n'y a pas de loi qui astreigne le fréteur et l'affréteur à rédiger leur convention par écrit. Un navire peut être loué verbalement pour un voyage ou pour un temps déterminé (5). L'affréteur peut sous-louer si le sous-affrètement ne lui est pas formellement interdit (6).

La loi canadienne n'exige pas non plus un écrit. Le code civil du Canada se borne à dire (art. 2415) que l'acte ou le bordereau de charte partie énonce ordinairement le nom et le tonnage du bâtiment, avec déclaration qu'il est étanche et bien conditionné, fourni et équipé pour le voyage; qu'il contient aussi les conditions quant au temps et au lieu convenus pour la charge, le jour du départ, le prix et le paiement du fret, les conditions de surestarie avec une déclaration des cas fortuits qui exemptent le fréteur de la responsabi-

(1) La tradition anglaise elle-même est donc en contradiction avec le système de M. Laurin sur le droit de chapeau. — (2) *Clause pénale en cas d'inexécution du présent contrat.* — (3) Harrison *v.* Wright, 13 East, 343. — (4) Par exemple, Dixon répète après Abbott *(on ship.*, 243) que l'agent du fréteur, s'il veut obliger son préposant, doit apposer au bas de l'acte, outre sa propre signature, celle de l'armateur. Sil se contente de signer : A. B., agent, sans mentionner le nom du préposant, il n'oblige que lui-même (cf. Mears *v.* Morrison, 1 Breese, 172). Cependant le jurisconsulte américain prend soin d'ajouter qu'aucune forme sacramentelle n'est ici requise et que la qualité en laquelle l'agent contracte doit être appréciée d'après l'ensemble même de l'acte (cf. Magill *v.* Hinsdale, 6 Com. 464). — (5) Taggard *v.* Loring, 16 Mass., 336, The Phebe, Ware's R., 263. — (6) Dixon, n. 209.

lité, et toutes autres conventions que les parties jugent à propos d'ajouter.

774. La loi belge du 21 août 1879 (art. 67 § 2), transcrivant l'article 277 § 2 du code français révisé (projet de 1867), s'exprime en ces termes : « Les conditions qui ne « sont pas déterminées par la convention sont réglées sui- « vant l'usage des lieux ». Il en est ainsi dans les ports français.

Par exemple, si le fret n'était pas expressément stipulé, les parties « seraient censées être convenues tacitement du « prix usité pour marchandises de pareille qualité au temps « et dans le lieu du contrat (1) ». En France dès le dix-huitième siècle, « s'il y avait variété dans le prix, ce devait « être le prix moyen (2) ». Telle était d'ailleurs, dans toute l'Europe septentrionale, la pratique des pays maritimes, attestée en 1757 par Wedderkop (3). Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé de même le 13 août 1880 que, si le taux du fret n'a pas été stipulé avant le transport, il y a lieu pour le juge « de fixer lui-même le prix du loyer en prenant pour « base le prix moyen du fret à cette époque » (Rec. d'Anvers 1880. 1.370) (4).

M. Laurin énonce, traitant « du prix du fret » (II, p. 95), que « par suite de la régularité des transports et des corres- « pondances, des prix courants se sont établis sur toutes les « places un peu importantes, *des tarifs ont été même adoptés* « *par les chambres de commerce* ». Nous ne comprenons pas ce que l'éminent professeur a voulu dire. Il est certain

(1) Pothier, ch. part., n. 8. — (2) Ib. — (3) *Naulo haud definito, quod navis consors pro rebus suis navi impositis, inter summam atque minimam, quam alii pendunt, mediam debeat vecturam.* — (4) C'est ainsi que le même tribunal a rendu les décisions suivantes : A défaut de stipulations contraires (8 février 1861, 5 mars 1862. Rec. d'Anv. 61. 1. 267 ; 62. 1. 228), l'usage de la place d'Anvers est de régler le fret de l'orge à 10 0/0 de moins que celui du seigle et celui du froment à 10 0/0 de plus que celui du seigle. A moins de stipulation contraire (4 août 1859. Rec. d'Anv. 59. 1. 306), les bois de fustic paient le même fret que le bois d'acajou. Le fret pour marchandises de transit, c'est-à-dire destinées pour l'Amérique ou les colonies, d'Angleterre à Liverpool viâ Hull est généralement de 40 shellings 6 deniers par tonneau de 1000 kg. (Anv. 16 mars 1867. 67. 1. 79).

que, pour des transports par lignes régulières (comme celle des transatlantiques etc.), il s'établit comme des prix fixes du fret pour certaines catégories de marchandises : il est non moins certain que des prix courants de fret pour divers pays sont établis sur presque toutes les places maritimes et sont quelquefois dressés soit par des courtiers, soit par des syndicats d'armateurs, soit par des sociétés privées telles que la « Société pour la défense du commerce et de l'industrie (1) ». Mais les chambres de commerce ne dressent pas des tarifs moyens de fret : cela ne les regarde pas (2). Aussi ne trouvons-nous rien de semblable soit à Marseille (3), soit à Rouen, soit au Havre (4), soit à Bordeaux (5), soit à

(1) C'est ainsi qu'il y a, dans le commerce maritime européen, un tarif Londres-Baltique *(London Baltic printed Rates)* et un tarif Londres-Méditerranée *(London and Mediterranean printed rates of freight in practice)*. Ainsi, d'après le tarif de la Baltique, l'orge, le seigle et l'avoine paient un fret moindre que le froment parce que ces marchandises sont plus lègères que le froment (Anvers, 2 décembre 1871, Rec. d'A. 71. 1. 55). Ainsi encore, lorsque l'affrètement a eu lieu conformément au tarif de la Méditerranée, aucune distinction en dehors dudit tarif n'est admise quant aux marchandises y dénommées et provenant de la Méditerranée ou des pays limitrophes soit à raison de la qualité de ces marchandises, soit à raison du mode d'emballage ou de chargement. Par exemple, le tarif ne fixant qu'un seul taux de fret pour les soufres, cette marchandise mise en barriques ne paie pas plus que chargée en vrac; les balles de chanvre pressées à la machine hydraulique sont tenues du même fret que les balles simplement cordées (Anvers, 27 déc. 1855 et 3 octobre 1857. Rec. d'Anv. 57. 1. 328). Le fret des marchandises non dénommées soit au tarif de la Baltique, soit au tarif de la Méditerranée, quand l'un ou l'autre de ces tarifs devient la loi contractuelle des parties, est, d'après la jurisprudence d'Anvers, calculé par assimilation suivant les catégories mêmes du tarif (Anvers, 7 mai 1855, 15 janvier 1856, 3 mai 1862. Rec. d'Anv. 57. 1. 64; 62. 1. 276). — (2) Elles ont été, dans ces dernières années, appelées à émettre un avis sur des tarifs de navigation qu'avaient acceptés plusieurs compagnies de bâtiments à vapeur : rien de plus. — (3) C'est ce que nous a écrit le 20 février 1881 le président de la chambre de commerce de Marseille. — (4) Renseignements fournis à la même date par le procureur général près la cour de Rouen. — (5) M. Levillain, professeur à la Faculté de Bordeaux, a bien voulu nous transmettre la note suivante, rédigée par un ancien président du tribunal de commerce de Bordeaux : « Il n'existe rien de semblable à Bor-
« deaux. Le cours du fret y est essentiellement libre et soumis à
« l'unique loi de l'offre et de la demande. Je crois en outre qu'il en
« est de même sur toutes les places maritimes et que les c ham

Nantes (1). A Nantes la chambre et le tribunal de commerce ont arrêté de concert, en 1864, un tarif de surestaries sur lequel nous reviendrons : mais il n'existe, quant au fret proprement dit, « aucun règlement, tarif ou parère (2) ».

Les tribunaux consulaires sont d'ailleurs incessamment tenus, alors même que le fret est expressément stipulé, de combiner, pour arriver à la détermination du prix à payer, les conventions des parties avec l'usage des lieux. Par exemple, à Marseille, le fret d'un chargement de bois est dû au capitaine, d'après l'usage, en proportion de la place occupée dans le navire par cette marchandise : la clause d'une charte partie stipulant que le fret sera payé par mètre cube de bois consigné déroge-t-elle à cet usage ? Non, d'après un jugement du 5 septembre 1866 (3). Mais si le fret est fixé à tant « par 42 pieds cubes de bois effectif », le capitaine ne peut plus faire régler son fret au tas, par tonneau d'encombrement : toutefois cette clause n'exclut pas à un autre point de vue le mode de mesurage usité à Marseille pour les bois, en vertu duquel on ne tient pas compte de certaines fractions de mesures (Mars. 28 août 1868) (4). Le débat suivant s'est engagé à Anvers : quand le fret est stipulé payable au poids délivré, faut-il s'en tenir au pesage d'un hectolitre sur vingt-cinq, conformément à l'usage du port, ou le capitaine peut-il exiger le pesage effectif de toute la cargaison ? Le tribunal de commerce d'Anvers, d'ailleurs moins enclin qu'aucun autre à reconnaître l'existence et la force obligatoire d'un usage commercial, s'est prononcé le 9 janvier 1880 pour le pesage effectif (5).

« de commerce n'interviennent nulle part dans la question autrement « que pour fournir des renseignements, lorsqu'on leur en demande, « sur le cours moyen du fret, pour tels ou tels ports pendant une pé- « riode donnée. Mais cette intervention n'a que le caractère d'une sta- « tistique : c'est la constatation d'un fait, constatation le plus souvent « rétrospective et qui n'a aucun caractère régulateur ». — (1) Renseignements fournis par M. le président du tribunal civil de Nantes et par M. Thibeaud-Nicollière, avocat à Nantes. — (2) Lettre de M. Thibeaud-Nicollière. — (3) Rec. de M. 1866. 1. 330. — (4) Rec. de M. 1868. 1. 305. — (5) Rec. d'Anvers 1880. 1. 212 : « Attendu, dit ce « jugement, que les conventions forment la loi des parties...; que « si jusqu'ici on s'est contenté d'un mode défectueux de constatation, « ce n'est pas un motif pour imposer ce mode, à l'avenir, à tous ceux

775. La loi belge a généralisé l'article 274 du code français. Elle pose un principe général, que notre code, suivant pas à pas l'ordonnance de 1681 (1), applique à un cas donné : « Si le temps de la charge et de la décharge « du navire, dit cet article 277, n'est point fixé par les « conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des « lieux ».

La pratique commerciale a-t-elle, en cette matière, établi des usages généraux ?

Jours de planche ou de starie. La compilation rhodienne (c. XXV) donnait dix jours au chargeur pour charger. Le chargeur qui retarde *quinze jours* au plus, dit l'article 22 des rôles d'Oléron, est tenu d'indemniser le patron. L'article 37 des lois de Wisby s'exprime dans les mêmes termes. Le Consulat de la mer (c. XXXV), il est vrai, semble accorder un délai beaucoup plus long (2). Mais la pratique commerciale admit généralement que l'affréteur devait charger dans les quinze jours : c'est ce que décide expressément l'ordonnance suédoise de 1667 (2e part., c. 7); c'est ce que constatent Cleirac (3) en 1647, Wedderkop (4) en 1757, Valin (5) en 1770.

« Comme aussi, dit Cleirac, le navire estant arrivé au « lieu du reste, le droict Civil oblige le Marchand à faire « descharger la marchandise dans dix jours, *l.* 8 *De Navi-* « *culariis Cod. Theodos*, mais à cause des Festes et Di- « manches, le terme ordinaire pour la descharge est quinze « jours pour le plus... » Valin répète que le temps de la

« qui ne veulent pas s'y soumettre; que, si ce mode de procéder était « passé à l'état d'usage, il n'y aurait pas même lieu d'en tenir compte, « puisque cet usage ne constituerait qu'un abus contraire à la con- « vention, à l'intention et à l'intérêt des parties contractantes ». — (1) « Le temps de la charge et de la décharge des marchandises, di- « sait l'ordonnance (l. III, tit. I, art. 4), sera réglé *suivant l'usage* « des lieux où elle se fera, s'il n'est point fixé par la charte partie. » — (2) « Le patron doit attendre les marchands qui éprouvent quel- « que empêchement. Si un marchand, après avoir payé le fret, re- « tire sa marchandise, par crainte ou par l'effet d'un embargo, le « patron ne doit pas lui rendre le fret qu'il a reçu. Mais, s'il survient « de bonnes nouvelles, il doit, *dans l'espace de deux mois,* porter « les effets au lieu convenu ». — (3) p. 88. — (4) L. III, tit. III § 41. — (5) T. I, p. 624.

décharge, lorsqu'il n'est pas fixé par la charte partie, est réglé par l'usage à quinze jours.

Ce délai, dit encore Cleirac, est réduit à trois jours soit pour la charge, soit pour la décharge « en la navigation des « Rivieres, Ordonnance des Rivieres du Roy Charles si- « xiesme de l'an 1415, article 11. » Cela s'entend, ajoute Valin, du petit cabotage seulement.

Le délai imparti à l'affréteur pour la charge et la décharge est encore aujourd'hui, sauf convention contraire, d'après les usages généraux, de quinze jours pour la navigation au long cours et le grand cabotage, de trois jours pour le petit cabotage qu'on assimile en ce point à la navigation intérieure (1).

J'ai dit : *d'après les usages généraux*. En effet, à Bordeaux, aucun délai précis n'est établi par l'usage pour le chargement. Toutefois les jours de planche sont habituellement réversibles, c'est-à-dire que, la charte partie accordant tant de jours *pour charger et décharger*, moins l'expéditeur met de temps à charger au port d'embarquement, plus il reste de jours au réceptionnaire pour décharger au port d'arrivée. Mais c'est là une clause écrite dans les chartes parties. Au demeurant la cour de Bordeaux a constaté le 11 janvier 1867 qu'il n'existait pas à Bordeaux de « planche d'usage » pour le chargement. Un vieil usage fixait à quarante tonneaux, sur cette place, la quantité de marchandises à décharger, par jour, pour un navire à voiles. Mais cet usage a disparu peu à peu : le tribunal de commerce de Bordeaux a décidé en mars 1880 que ce chiffre ne répondait plus aux moyens d'action dont on dispose aujourd'hui et l'a élevé, eu égard aux circonstances de la cause, de 40 à 80 tonneaux (2).

De même à Anvers. Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé en avril 1879 (Rec. d'A. 1879. I. 302) (3) qu'il n'existe

(1) V. Caumont, v° Affrètement, n. 69 ; Laurin, II, p. 88; Bédarride, II, n. 653, etc. — (2) Il s'agissait de céréales. Ce jugement a été confirmé par la cour de Bordeaux. — (3) C'est la jurisprudence de ce tribunal. Cf. Anvers, 14 octobre 1862, 23 janvier 1868 (Rec. d'Anv. 62. 1. 204 ; 68. 1. 50). « Attendu, dit le jugement de 1868, que les délais

pas à Anvers, quant au délai de starie, un usage réunissant les conditions requises par la loi pour suppléer aux clauses d'un contrat. Dès lors si les parties contractantes se sont référées simplement, sur ce point, aux usages du port, le délai de starie doit être déterminé par le tribunal suivant les circonstances et notamment suivant le tonnage et l'espèce du navire, la nature du chargement, le mode de débarquement, la saison dans laquelle le débarquement a lieu. Conformément à cette doctrine le même tribunal a jugé le 8 février 1862 que si, d'après l'ancien usage du port, le délai des staries était de quinze jours, il pouvait être fixé à vingt jours pour tel ou tel navire eu égard à son grand tonnage; le 15 mars 1879 (1) qu'il y avait lieu, à défaut de convention, de fixer à sept jours ouvrables le délai de starie d'un bateau rhénan chargé d'environ 160 tonnes de charbon et débarquant au mois de novembre, « eu égard à la saison »; le 30 décembre 1879 (2) qu'un jour et demi avait suffi pour débarquer 304 tonneaux de minerai; le 20 avril 1880 qu'il avait fallu dix jours ouvrables pour débarquer en décembre 1879 un chargement de 200 tonnes de pommes de terre (3).

Nous nous sommes assuré qu'il n'existe pas non plus à Marseille, en ce qui touche la navigation à vapeur, un délai de staries fixé par l'usage. Quand un délai est stipulé, il est très-court (de deux jours au plus, d'ordinaire, pour des navires de 1,200 ou même de 1,500 tonneaux). D'après deux jugements du tribunal de commerce de cette ville (4), le

« *fixés par l'usage* doivent être réputés ne comporter que le temps « nécessaire soit pour les préparatifs, soit pour l'accomplissement « d'un déchargement... ». D'après les jugements du même tribunal du 9 janvier et du 4 mai 1880 (80. 1. 136 et 209), sous l'empire de clauses portant que les marchandises sont déchargées ou aussi vite que le capitaine pourra délivrer sous peine d'une indemnité de .... à payer jour par jour ou même simplement « aussi vite que les coutumes du port le permettent », il n'y a pas de délai moyen et continu de starie après lequel commence à courir les surestarie : le destinataire encourt des surestaries chaque fois qu'il ne reçoit pas assez vite. — (1) Rec. d'Anv. 1879. 1. 226. — (2) Rec. d'Anv. 1880. 1. 220. — (3) « Eu égard à la saison et au temps particulièrement mauvais « qu'il a fait au mois de décembre 1879 » (Rec. d'Anv. 1880. 1. 204). — (4) Du 17 octobre 1850 (Rec. de M. 50. 1. 220) et du 29 janvier 1878 (Rec. de M. 78. 1. 81).

délai du déchargement est fixé par l'usage, pour les navires à voiles, à huit jours s'ils jaugent moins de cent, à quinze jours s'ils jaugent plus de cent tonneaux.

A Nantes, la chambre et le tribunal de commerce ont, dans leurs séances du 21, du 25 avril et du 12 mai 1864, arrêté de concert, d'après les usages (1), un tarif dont l'article premier est ainsi conçu : « La planche est de dix jours « courants pour le chargement et de même durée pour le « déchargement ».

Les jours de planche sont, d'après l'usage actuel de tous les ports, accordés sans aucune rémunération pour le fréteur (2).

L'ancienne coutume maritime n'accordait pas un délai du même genre au capitaine. « Deux ou trois iours apres que « le navire sera chargé, disait le droit hanséatique (3), le « Maistre est tenu de faire voile si le vent est bon, et ce à « peine de deux cens livres d'amande ». Wedderkop, après avoir énoncé que le capitaine doit partir le plus tôt possible *(quamprimum fieri potest)*, lui laisse également un délai de deux ou trois jours *ultimis bonis in navem illatis*. L'article 5 des usages des Pays-Bas septentrionaux, reproduit par les lois de Wisby (art. 38 et 44), par le statut de Hambourg de 1603 (tit. XIV, art. 5), par l'ordonnance de Rotterdam (art. 128) etc, se bornait à dire : « Si, un patron « ayant frété son navire et pris son chargement pour le « mettre en route, il arrive que, par l'effet d'un trop long « retard dans le port, il vienne à manquer d'argent, il pourra « en envoyer demander dans son pays ; mais il lui est in- « terdit de laisser passer un bon vent sous peine d'être res- « ponsable envers les chargeurs du dommage qui en résul- « terait pour eux ».

« Le maître est tenu, disait Pothier (4), de mettre à la « voile dans le temps convenu par le contrat si le vent est « favorable ; s'il ne l'est pas, il peut attendre qu'il le de-

(1) Pour les bateaux de la navigation intérieure et pour les allèges de la basse Loire en chargement ou déchargement à Nantes. — (2) Conf. Rouen, 26 mars 1879. — (3) Ord. de 1597 (art. 11), trad. de Cleirac. — (4) Ch. part., n. 29.

« vienne. Les juges néanmoins sont faciles à lui accorder, « après l'expiration de ce temps, une prorogation modique, « s'il a encore quelques marchandises à prendre sur son « navire. »

La plupart des chartes parties actuellement rédigées à Marseille contiennent la clause suivante : « Le capitaine « mettra à la voile au plus tard dans les deux jours qui sui- « vront la signature de tous connaissements et la remise de « ses expéditions, le temps le permettant. » Toutefois, quand il s'agit de vapeurs, ce délai est quelquefois réduit à vingt-quatre heures. Si la charte partie est muette, l'usage constant, au moins pour les voiliers, est qu'ils doivent partir dans les quarante-huit heures après la fin du chargement, si le temps n'y met obstacle.

Quand il ne s'agit que de chargements partiels, la date du départ est, d'ordinaire, annoncée publiquement et connue de tout le monde avant la mise en charge.

Les jours de planche n'ont d'ailleurs rien de commun avec les délais pour mettre à la voile. Par exemple, un navire ayant quinze jours pour charger termine son chargement en cinq jours : le capitaine doit mettre à la voile dans les quarante-huit heures après la fin du chargement, quel que soit le nombre des jours de planche non utilisé (1).

776. *Surestaries.* Aux jours de planche accordés sans rémunération pour le chargement et le déchargement succèdent les jours de surestarie. Le destinataire, qui va désormais payer une indemnité, a le plus grand intérêt à ne pas laisser s'ouvrir cette seconde période. Cependant il ne pourrait pas, d'après les usages maritimes, forcer le capitaine à continuer le débarquement pendant la nuit pour éviter un

(1) On lit pourtant dans le répertoire de MM. Dalloz, v° Droit maritt., n. 814 : « Lorsque la charte partie d'un navire accorde un délai « quelconque à l'affréteur pour le chargement, le capitaine peut « jouir lui-même de la faveur de ce délai et refuser avant son expi- « ration de recevoir des marchandises à bord de son navire (trib. « de co. de Mars., 8 déc. 1819, aff. Sieveking) ». Si ce tribunal a ainsi statué le 8 décembre 1819, c'est là une décision isolée, en contradiction absolue avec les usages du port de Marseille et de tous les ports français.

jour de surestarie (Mars. 5 avril 1875. Rec. de M. 1875. 1. 199, et Anvers, 14 juillet 1870. Rec. d'Anv. 1880. 1. 64).

La période des surestaries ne s'ouvre pas *nécessairement* après le délai de starie. Par exemple, ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce d'Anvers le 19 mars et le 4 mai 1880 (1), sous l'empire d'une clause ainsi conçue : « les marchandises doivent être reçues par les destinataires aussi vite « que le navire peut délivrer ; sinon le capitaine aura le « pouvoir de les décharger en allèges ou à quai, aux frais « et risques des destinataires nonobstant toute coutume contraire du port », le capitaine n'est pas fondé à réclamer des surestaries pour prétendu retard des destinataires. La sanction de leur obligation est limitée au droit qu'a le capitaine de débarquer lui-même la cargaison. Mais il s'agit là d'une clause exceptionnelle.

La période une fois ouverte, le délai n'en est pas fixé par l'usage (2). Quand elle n'est pas limitée par la convention, les jours de retard qui succèdent à « la planche » sont indéfiniment des jours de surestarie (v. le nº suivant).

Le taux des surestaries est généralement évalué à 50 centimes par tonne et par jour : « Attendu, dit un jugement du tribunal du Havre du 31 mai 1880 (3), que, lorsqu'il n'existe pas de convention particulière, il est d'usage « constant de calculer l'indemnité due aux navires à raison « de 50 centimes par tonneau de jauge et par jour. » Ce taux est adopté dans le port de Marseille quand il s'agit de navires à voiles (4).

La clause d'une charte partie fixant à un taux particulier le montant des surestaries peut-elle être opposée par le vendeur du chargement à un acheteur qui aurait différé son paiement ? Non, d'après un jugement du tribunal de commerce de Marseille (2 mars 1877) : l'acheteur ne doit le rem-

(1) Rec. d'Anv. 1880. 1. 151 ; 1. 210. — (2) Aux termes d'un jugement du tribunal de commerce d'Anvers du 24 septembre 1880 (Rec. d'Anv. 1880. 1. 385), quand aucun délai de surestarie n'a été stipulé, il appartient au tribunal de fixer le délai dans lequel le destinataire aura à décharger. Mais cela n'est pas spécial au port d'Anvers. — (3) Rec du H., 1880. 1. 264. *Sic* Rouen, 24 janvier 1876. D. 77. 2. 238. — (4) Marseille, 2 mars 1877. Rec. de M. 1877. 1. 146.

boursement des surestaries causées par sa faute que conformément à l'usage de la place, c'est-à-dire au taux de 50 centimes par tonne et par jour. Cette solution ne serait pas juridique si l'acheteur était purement et simplement acheteur : il ne devrait alors d'autres dommages-intérêts pour un retard dans l'exécution de son obligation que les intérêts fixés par la loi (1). Il pourrait, au contraire, avoir manqué à une obligation de faire s'il devait jouer un rôle dans le déchargement ou dans la réception (2). Mais alors pourquoi les dommages-intérêts ne seraient-ils pas de la perte que le vendeur a faite et du gain dont il a été privé ? On pouvait très raisonnablement prévoir, lors du contrat de vente, que le fréteur et l'affréteur ne laisseraient pas à la coutume le soin de régler le taux des surestaries (cf. art. 1149 et 1150 c. civ.).

Si c'est un vapeur qu'on fait chômer, le dommage est évalué, à Marseille, depuis un jugement du tribunal de commerce (3 décembre 1867) qui a fait jurisprudence, à un franc par tonneau de jauge utile et par jour (3). On a pensé non sans raison que l'indemnité de retard devait être plus élevée à raison du capital plus important que ces bâtiments représentent et de l'équipage plus nombreux qui les monte (4).

D'après l'article 4 du tarif arrêté en 1864 par la chambre et par le tribunal de commerce de Nantes pour les bateaux de la navigation intérieure et pour les allèges de la basse Loire, « les surestaries sont payées à raison de 10 centimes « par jour et par tonneau sur la jauge constatée au certificat « des contributions indirectes, avec un minimum de 6 francs « par jour ».

L'affréteur, s'il entend ne payer les surestaries que sur la

(1) Il ne faut pas oublier que l'art. 1153 c. civ. gouverne, en principe, les matières commerciales comme les matières civiles. Cf. Demol. Oblig., I, n. 619. — (2) Ces demandes en surestaries, a dit très-bien le tribunal de commerce de Marseille le 7 juillet 1868 (Rec. de M. 1868. 1. 271), ont pour principe le fait de la réception et non le contrat de vente lui-même. — (3) V. Mars. 20 juillet 1874, 1er juin 1876 (Rec. de M. 1874. 1. 226, 1876. 1. 179), etc., etc. — (4) *Sic* Laurin, II, p. 161.

jauge utile, devra faire en sorte que la charte partie s'explique catégoriquement à cet effet. Si cet usage s'est introduit à Marseille depuis quinze ans (quand c'est un *steamer* qu'on fait chômer), le tribunal de commerce du Havre a jugé le 31 mai 1880 (Rec. du H. 1880. 1. 254) que les surestaries doivent être, en principe, calculées sur la jauge officielle, non sur le tonnage de chargement.

777. *Contrestaries*. Il s'agit d'un supplément aux surestaries. Nous entrons dans une troisième période.

Lorsque la charte partie n'a pas limité la seconde période, tous les jours employés en sus des staries au chargement ou au déchargement doivent être payés comme surestaries (1). Mais, lorsqu'une charte partie en a limité la durée, les contrestaries courent à la fin des surestaries (2).

Il arrive souvent que la charte partie elle-même fixe le taux et le délai des contrestaries (3). Ce mode de procéder offre un grand avantage. Le capitaine, aussitôt après l'expiration des contrestaries, peut faire constater le vide et, les formalités d'usage remplies, metire a la voile sans qu'une difficulté quelconque s'élève. Le contrat fait, en pareil cas, la loi des parties.

Quand la charte partie est muette, y a-t-il un taux usuel des contrestaries ?

« D'après les principes d'équité et les usages maritimes, a « dit le tribunal de commerce d'Anvers le 11 mai 1877 (4), « le taux d'indemnité des contrestaries est toujours plus « élevé que celui des surestaries. » La cour de Rouen s'est exprimée dans les mêmes termes le 9 juillet 1877 (5). Cela se comprend surtout quand les contrestaries ne sont pas prévues, car elles peuvent être alors regardées comme une infraction au contrat d'affrétement (6) : cela se comprend même quand elles sont prévues, car le fréteur a pu légitime-

(1) Marseille, 3 juillet 1862. Rec. deM. 1862. 1. 193. — (2) Marseille, 25 juin 1868. Rec. de M. 1868. 1. 260; Dunkerque, 1er août 1876 et Nantes, 7 avril 1876. Rec. de M. 76. 2. 215. — (3) Cf. Aix, 10 janvier 1879. Rec. de M. 1879. 1. 230. — (4) Rec. d'Anv. 77. 1. 163. — (5) D. 78. 2. 159. — (6) C'est l'argument que la cour de Rouen applique indistinctement aux deux hypothèses.

ment espérer que, le délai des surestaries passé, il recouvrerait la libre disposition de son navire.

D'après l'usage de Marseille, il est alloué pour les contrestaries un quart en sus du montant des surestaries (1). Cet usage est assez récent : en 1847, le tribunal de commerce de Marseille s'attribuait encore, en cette matière, un certain pouvoir discrétionnaire (2). Il n'est pas adopté dans les autres ports (3). « Les usages maritimes, a dit la cour « de Paris le 30 avril 1878 (4), accordent généralement pour « contrestaries une indemnité double de celle fixée pour les « surestaries ». C'est ce qu'admettent aussi la cour de Rouen (5), les tribunaux consulaires de Dunkerque et de Nantes (6).

Mais quel sera le terme de comparaison ? le chiffre d'usage ou le chiffre conventionnel des surestaries ? Celles-ci, je le suppose, ont été fixées à 25 centimes par tonne et par jour. Les contrestaries devront-elles être fixées à 50 centimes ou à un franc ?

Les cours de Paris (30 avril 1878) et de Rouen (9 juillet 1877) ont pensé qu'il fallait, en pareil cas, doubler le chiffre conventionnel des surestaries. Tel est aussi notre avis. Le préjudice causé par de tels retards n'est pas uniforme. En l'évaluant, dans la période qui succède immédiatement aux jours de planche, à un taux déterminé, les parties intéressées ont donné la mesure du dommage que le chômage pouvait leur faire subir. Il faut calculer en conséquence l'indemnité due pour les retards de la troisième période (7). Cependant le tribunal de commerce de Marseille calcule l'indemnité supplémentaire du quart sur le taux usuel et non sur le taux conventionnel des surestaries (8) : c'est moins logique (9).

(1) Marseille, 30 septembre 1861, 26 juin 1868. Rec. de M. 1861. 1. 268; 1868. 1. 260. (2) 13 janvier 1847. Rec. de M. t. XXVI, 1. 155. — (3) Aussi, dans la plupart des chartes parties rédigées *actuellement* à Marseille, les armateurs stipulent pour contrestaries une indemnité deux fois plus élevée que pour les surestaries. — (4) *Gaz. des trib.* du 4 mai 1878. — (5) 9 juillet 1877, 23 août 1876 (Rec. de M. 1877. 2. 24). — (6) Jugements précités du 1er août et du 7 avril 1876. — (7) Cf. Laurin, II, p. 163. — (8) 30 septembre et 30 octobre 1861. Rec. de M. 1861, 1. 268 et 283. — (9) Comme le taux conventionnel

778. Le délai des staries étant ainsi fixé par les usages maritimes, quel est, d'après les mêmes usages, leur point de départ ?

D'après les usages de Dunkerque (1), de Rouen (2), les jours de planche ne courent qu'à compter de la mise à quai. Quand même on aurait stipulé que la planche compterait vingt-quatre heures après l'arrivée au port, il ne faudrait, d'après la jurisprudence du Havre, compter qu'après la mise à quai, si le navire est destiné à un port où la décharge ne peut s'effectuer qu'après cette opération (4). Cependant, à notre avis, l'usage ne doit pas prévaloir sur la volonté des contractants (5). Mais, quand cette volonté n'est pas très-formellement exprimée, le tribunal de commerce du Havre s'efforce de plier la convention à l'usage (6).

D'après l'usage de Nantes, il faut compter les staries à partir du jour de la « mise en déclaration en douane (7) ».

des surestaries est le plus souvent inférieur au taux usuel, le tribunal de commerce a sans doute pensé que le taux des contrestaries, déjà réduit au quart en sus par l'usage local, deviendrait alors trop inférieur au taux admis dans d'autres ports et au préjudice souffert par le fréteur. — (1) Dunkerque, 25 novembre 1879. Rec. du Havre 1880. 2. 20. — (2) Trib. co. Rouen, 7 février 1879. Rec. du Havre. 79. 2. 146. « Les jours de planche, dit un jugement du tribunal de commerce de « Honfleur du 14 juin 1879 (*ib.* 2. 234) ne courent que du jour de la « mise à quai ou du jour où le déchargement peut s'opérer selon le « mode et les usages du port.» — (3) Le Havre, 22 avril 1862. Rec. du Havre 1862. 1. 135. — (4) Même jugement du 22 avril 1862. — (5) Le jugement de Dunkerque du 25 novembre 1879 qui, malgré une clause formelle (« les jours de planche commenceront à courir vingt-quatre « heures après l'arrivée du navire devant le port de destination »), a fait aussi prévaloir l'usage des lieux sur la volonté des contractants a été infirmé par la cour de Douai le 24 mars 1880 (Rec. du H. 1880. 2. 113.) — (6) Cf. Havre 25 août 1880 (Rec. du H. 1880. 1. 226). — (7) Nantes, 4 janvier 1862. Rec. de Nantes 1862. 1. 30. La « mise « en déclaration » n'est autre chose que la remise du manifeste à la douane. Cet usage n'a pas changé depuis vingt ans. Toutefois aux termes du tarif arrêté en 1864 par la chambre et par le tribunal de commerce « pour les bateaux de la navigation intérieure « et pour les allèges de la basse Loire en chargement ou décharge- « ment à Nantes, » si, lors du départ, le bateau a reçu et accepté pour destination un point déterminé ou une partie spéciale du port de Nantes, « les jours de planche commencent le lendemain du jour « où le marinier s'est mis effectivement à la disposition du consi- « gnataire dans le lieu convenu » : au cas contraire, « les jours de « planche commencent à courir le lendemain du jour où l'embarca-

D'après l'usage de Marseille, les staries ne commencent aussi que le lendemain de la remise du manifeste en douane (1). Mais cette règle n'est pas inflexiblement appliquée. Le tribunal de commerce y a dérogé alors que le déchargement avait été effectué dans un entrepôt de douane indépendamment de la remise du manifeste. Les staries, dit le jugement (2), sont le temps accordé pour un déchargement; donc elles ont couru dès que le déchargement a eu lieu : si, d'après les usages, elles ne commencent à courir que le lendemain de la remise du manifeste, c'est que le déchargement n'est généralement possible que depuis le moment où la douane a reçu cette pièce (3).

On stipule aussi quelquefois à Marseille que le chargement aura lieu « au tour du rôle d'arrivée » : dans ce cas, d'après l'usage de ce port, le délai des staries commence le lendemain du jour où le capitaine a pu accoster le quai (4). Mais ce délai commencerait encore le jour même et non le lendemain si, en fait, le chargement avait commencé le jour de la mise à quai (5).

A Anvers, le délai de starie ne commence, en principe, qu'après que le navire a obtenu place utile à quai. Mais les parties peuvent déroger à cet usage et y dérogent en effet s'il est convenu que la starie prendra cours « le lendemain de « la déclaration en douane et de l'avis qui en aura été donné « au destinataire (6) ». Le capitaine (ou son courtier) doit en outre prévenir le destinataire que le navire est prêt à délivrer sa cargaison et les jours de starie ne commencent que

« tion a passé la patache, pourvu que le patron en avertisse immé-
« diatement son consignataire et qu'il fasse toute diligence, avec ses
« moyens ordinaires, pour se rendre au point qui sera désigné par
« celui-ci. » — (1) Mars. 14 nov. 1877 (Rec. de M., 1877. 1. 39) et 29 janvier 1878 (*ib.* 1878. 1. 81). — (2) Du 14 novembre 1879. — (3) Bien plus, aux termes d'un jugement de Marseille du 5 septembre 1878 (Rec. de M. 1878. 1. 268), quoique les clauses de l'affrètement ne fassent courir les staries pour le déchargement que du lendemain de la remise du manifeste en douane, il y a lieu toutefois d'y comprendre le jour même de la remise si, en fait, on a commencé le déchargement ce jour-là. — (4) Mars. 27 août 1873. Rec. de M., 73. 1. 305. — (5) Mars. 7 mars 1867. Rec. de M. 67. 1. 144. — (6) Anv. 22 juin et 19 septembre 1878 (Rec. d'Anv. 79. 1. 5 et 8).

le lendemain de cet avis (1). Il n'y a pas lieu, si le connaissement ou la charte partie ne décide pas que ces jours se compteront d'heure en heure, de faire une distinction entre les vapeurs et les voiliers (2).

Les surestaries courent-elles de plein droit après l'expiration des jours de planche ou seulement après une mise en demeure ?

L'article 3 du tarif arrêté en 1864 par la chambre et par le tribunal de commerce de Nantes est ainsi conçu : « Après « les jours accordé pour la planche et *après mise en demeure* « conformément à la loi, les bateaux, gabarres et allèges « sont en surestarie ». Le tribunal de Nantes jugeait autrefois (3) qu'une mise en demeure n'était pas nécessaire pour faire courir les surestaries, mais il est revenu sur cette jurisprudence (4).

D'après la jurisprudence du tribunal de commerce d'Anvers, les surestaries ne peuvent être exigées qu'après une mise en demeure « parce qu'elles ne sont, en réalité, que des « dommages-intérêts » et qu'il faut nécessairement appliquer les articles 1139, 1146, 1230 c. civ. Il s'en faut de beaucoup que les surestaries « ne » soient « que » des dommages-intérêts ; elles sont avant tout un supplément de loyer déterminé par la convention ou par l'usage des lieux d'après la durée des retards (5). Il y a d'ailleurs des mises en demeure conventionnelles, et la convention peut être tacite (6). Ensuite doit-on présumer que les parties ont entendu contraindre le capitaine à faire certains actes de procédure s'il ne voulait que le délai de starie se prolongeât au profit du chargeur ? Rien ne nous paraît plus contraire aux allures générales du commerce maritime, aux nécessités d'une navigation qui s'accomplissait peut-être dans les mers loin-

(1). Anvers, 12 mai 1879 (Rec. d'A. 79. 1. 268). — (2) Même jugement. — (3) 21 octobre 1861 (Rec. de N., 61. 1. 286). — (4) 25 janvier 1868, 3 mai 1869, 11 février 1880 (Rec. de N. 68. 1. 172 ; 69. 1. 164 ; 80. 1. 362). — (5) Notre cour de cassation (civ. cass. 9 mars 1881) va jusqu'à dire : « elles ne sont qu'un supplément de loyers ». — (6) Demolombe, Oblig. I, n. 519-521.

taines, quelquefois à l'autre bout du monde et dans des contrées à moitié barbares (1).

Au contraire le tribunal de commerce de Marseille, le 1er février 1876 (2), le tribunal de commerce de Rouen, le 18 mai 1881 (3), ont jugé, et, selon nous, bien jugé que les

(1) Il importe de signaler au commerce français les conséquences extrêmes que le tribunal de commerce d'Anvers a tirées de ce premier principe. Une mise en demeure signifiée au commencement du délai de starie ne répond pas au vœu de la loi ; il faut qu'elle soit réitérée à l'échéance de ce délai (9 mai 1879. Rec. d'A. 79. 1. 278). La mise en demeure ne peut être faite par lettre missive (15 février 1876. Rec. d'A. 78. 1. 88). Pour que la surestarie prenne cours soit en Belgique, soit à l'étranger, il faut que le capitaine non seulement proteste, mais encore fasse signifier régulièrement sa protestation au chargeur ou à son mandataire (7 mars 1877. Rec. d'Anv. 1880. 1. 14). Cette dernière solution est empreinte d'une exagération manifeste. Nous admettons plus volontiers les deux solutions qui suivent. S'il est dit dans une charte partie que les marchandises doivent être mises par le chargeur à portée des palans jusqu'à concurrence d'une certaine quantité par jour courant, le capitaine, pour être recevable à réclamer des surestaries, doit protester jour par jour si le chargeur ne remplit pas son obligation (24 février 1880. Rec. d'A. 80. 1. 326). Sous l'empire de la clause « le destinataire doit « recevoir aussi vite que le capitaine peut délivrer, » le destinataire est en surestarie chaque fois qu'il interrompt ou retarde la réception ; mais il faut, pour cela, que le capitaine proteste à chaque retard (Anv. 17 novembre 1879 et 12 janvier 1880. Rec. d'Anv. 1880. 1. 148). Enfin voici à quelles complications aboutit cette jurisprudence. D'après les jugements du 31 mai et du 25 juillet 1879 (Rec. d'Anv. 80. 1. 129), quand un délai de starie unique a été stipulé pour le déchargement d'un navire sans subdivision entre les divers connaissements, le capitaine ne doit et ne peut utilement protester qu'à l'expiration du délai stipulé et il n'a d'action que contre la marchandise qui est débarquée en surestarie et contre le destinataire de cette marchandise. Si le destinataire débarquant en surestarie a travaillé avec la célérité voulue et a été empêché de débarquer plus tôt par le fait des destinataires ayant leurs marchandises au-dessus des siennes, il pourra recourir contre ceux-ci et notamment contre celui qui se trouve immédiatement au-dessus de lui, mais à la condition d'avoir protesté contre lui quand sa part dans le délai de starie allait expirer et, en outre, *de lui avoir fait connaître la protestation du capitaine.* — (2) Rec. de M. 76. 1. 121. — (3) *Gaz. des tribun.* du 3 juin 1881. Le tribunal de Rouen s'est, à ce propos, très exclusivement placé sur le terrain du droit pur. « Attendu, dit-il, que, par « arrêt du 10 novembre 1880, la cour de cassation a décidé que les « indemnités dues à l'armateur pour retards pendant le voyage ou « aux lieux de charge ne sont autre chose qu'un supplément de « loyer du navire, et, à ce titre, sont soumises, quant à l'exercice « de l'action, aux mêmes règles que le loyer principal ; attendu « qu'elle ajoute que le voyage est fini quand le navire est rentré

surestaries courent en vertu du contrat seul et indépendamment de toute protestation.

D'après un autre usage de Marseille, attesté par un jugement du tribunal de commerce du 25 juin 1868, les contrestaries courent de plein droit à la fin des surestaries. M. Laurin (1) paraît croire, il est vrai, que ce supplément d'indemnité ne pourrait être payé au taux des contrestaries sans une mise en demeure du capitaine, « car son silence équi-« vaudrait à une prorogation du délai aux conditions con-« venues entre les parties ». Nous répétons qu'il y a des mises en demeure conventionnelles et que la convention peut être tacite. Il faut, ce semble, raisonner pour les contrestaries comme pour les surestaries.

779. On distingue, dans la langue du droit maritime, quand il s'agit de staries et de surestaries, les jours courants et les jours ouvrables. Quand le délai de starie est fixé par jours ouvrables, on en retranche les dimanches et les jours fériés ; on ne les retranche pas s'il est fixé par jours courants (2) (en anglais *running days)*. Ainsi, aux termes d'un jugement d'Anvers du 13 décembre 1879, s'il est dit dans une charte partie que l'affréteur devra donner à tel port les ordres pour la destination définitive du navire dans les douze heures courantes *(running hours)*, sinon que les jours de planche compteront *(or lay days to count)*, les douze heures courent le dimanche comme les autres jours, encore bien que, dans le même contrat, les jours de planche soient convenus pour le déchargement « dimanches excep-« tés » (3).

De ce que le délai de starie doit être compté par jours courants, il ne faut pourtant pas conclure, paraît-il, que le capitaine sera tenu de travailler au débarquement les dimanches. C'est là, d'après les usages maritimes, un débar-

« port d'arrivée et déblayé ; attendu que de ce qui précède résulte la « preuve évidente que les surestaries doivent être considérées non » comme dommages-intérêts, mais comme partie intégrante du « fret, etc. » — (1) II, p. 162. — (2) *Sic* Nantes, 16 février 1857 (Rec. de N. 1867. 1. 145). — (3) Rec. d'Anv. 1880. 1. 223. Il y a, dit ce jugement, une anomalie dans la charte partie, mais qui ne peut modifier les droits des intéressés.

quement exceptionnel qui ne peut être exigé qu'en vertu d'une convention expresse. Ainsi le jugent à la fois les tribunaux de commerce d'Anvers et de Marseille (1). Mais on peut prévoir que des difficultés surviendront toutes les fois que le capitaine, en pareil cas, refusera de laisser décharger un jour férié : le destinataire dira probablement que, si le temps de la décharge court le dimanche, c'est apparemment pour qu'il puisse décharger le dimanche. Nous conseillons aux parties de s'expliquer sur ce point, quels que puissent être les usages.

Quand le contrat n'a rien dit, les jours fériés sont-ils, d'après les usages maritimes, compris dans le délai des staries? « Dans ces jours de planche, disait Valin (2), ne sont « pas comptés ni ceux de la quarantaine que le navire peut « être obligé de faire ni les jours de fête s'il n'y a, pour ce « dernier objet, stipulation contraire. » M. Bédarride (3) écrit que « cette opinion n'a pas été suivie » et que le délai est de rigueur sans déduction des jours fériés. C'est une erreur. Aux termes du règlement nantais de 1864 pour les bateaux de la navigation intérieure et les allèges de la basse Loire, les surestaries se comptent, sans doute, « par jours « courants ». Mais le tribunal de commerce du Havre décidait le 8 novembre 1879 (4) « que, le 10 novembre étant un « dimanche, les réclamateurs du *Wastdale* n'avaient pu « commencer le déchargement que le lundi 11 ». La cour de Douai décidait de même le 24 mars 1880 (5) que les jours non ouvrables ne sont pas compris dans le délai. Le tribunal de commerce d'Anvers décidait le 14 juillet 1879 (Rec.

(1) Anvers, 17 mars 1880 (Rec. d'Anv. 80. 1. 168); Mars., 30 oct. 1861 (Rec. de M. 1861. 1. 284). Le jugement de Marseillle décide même que le capitaine n'est pas tenu dans ce cas non seulement de travailler, mais encore de laisser travailler. On ne pourrait pas d'ailleurs, à notre avis, invoquer en sens contraire la loi du 12 juillet 1880, qui n'a pas entendu heurter cet usage. Il y a plutôt un argument *a fortiori* à tirer de l'art. 3 de cette loi, ainsi conçu : « Il n'est « rien innové par la présente loi aux dispositions des lois civiles et « criminelles qui règlent les vacances des diverses administrations, « les délais et l'accomplissement des formalités judiciaires, etc. » — (2) I, p. 644. — (3) II, n 653. — (4) Rec. du Havre 1880. 1. 146. — (5) Rec. du H. 80. 2. 113.

d'Anv. 80. 1. 64) que la clause « le destinataire doit recevoir « les marchandises aussi vite que le steamer peut délivrer » ne l'oblige pas à travailler les dimanches. Le tribunal de commerce de Marseille a constamment jugé depuis le 16 janvier 1833 (1), que les jours fériés doivent être déduits. « Attendu, dit encore le jugement du 29 janvier 1878 (2), que « le délai... a été moindre que celui de quinze jours *ouvrables*, « qui est fixé par l'usage pour les déchargements des na- « vires qui ont plus de 100 tonneaux de jauge. » Le premier janvier, jour de fête légale, ne doit donc pas compter dans le délai des staries (3).

Le tribunal de commerce de Rouen, interprétant une charte partie qui accordait un certain nombre de jours courants de planche (les dimanches exceptés) pour charger et décharger le navire, a jugé le 27 janvier 1879 (4) que les jours de fête légale (dans l'espèce, le premier janvier) devaient compter dans la planche. Il faudrait, dans la plupart des cas, répudier cette étrange distinction (5).

D'après les usages d'Anvers (6), les jours de kermesse doivent être imputés chacun pour un demi-jour sur le délai de starie, les steamers réguliers exceptés.

Au Havre, d'après une coutume attestée par un jugement du 31 juillet 1878 (7), quand les jours de planche sont ouvrables, les jours de surestarie le sont également. C'est logique et l'on comprend que le tribunal de commerce, tout en se fondant sur l'usage local, semble ériger cet usage en règle.

(1) Rec. de M., t. XIII. 1. 257. — (2) Rec. de M. 1878. 1. 81. — (3) Mars., 1er mars 1869. Rec, de M. 1869. 1. 133. — (4) Rec. du Havre. 1879. 2. 43. — (5) Qui pouvait s'expliquer, dans l'espèce, par les circonstances de la cause. « Cette exception, dit le tribu- « nal, ne saurait s'étendre aux jours fériés *(holidays)*, puisqu'il « est reconnu que cette expression, se trouvant généralement « dans les chartes parties anglaises, n'a pas été employée lors de la « convention verbale ci-dessus rappelée ». — (6) Anvers, 31 octobre 1866. Rec. d'Anvers, 66. 1. 393. Il y a lieu, répète un jugement du 6 juin 1878 (Rec. d'Anv. 78. 1. 231), de déduire du délai de planche les après-midi des lundi et mardi de la fête communale d'Anvers pendant lesquels le chômage est général aux bassins. — (7) Rec. du Havre. 78. 1. 155.

Que décider si, en fait, malgré la clause énonçant que le déchargement du navire doit être opéré dans un certain nombre de jours « ouvrables », il y est travaillé durant un jour férié ? Tel est le respect du tribunal de commerce de Marseille pour l'usage local que même alors, d'après un jugement du 5 mars 1877 (1), ce jour ne devrait pas être compté dans le calcul des staries. N'est-ce pas aller trop loin ? Pourquoi le délai normal était-il prorogé ? parce que le destinataire était censé ne pouvoir employer utilement les jours fériés. Puisqu'il les emploie, ces jours deviennent ouvrables : pourquoi proroger le délai ? Cependant telle est aussi la jurisprudence du tribunal de commerce d'Anvers (15 juillet 1879) (2).

Enfin, d'après l'usage général des ports français, les jours de planche, en ce qui touche les navires à voiles, ne se fractionnent pas. Il en est ainsi à Nantes (3) et au Havre (4). Toutefois il est d'usage au Havre de ne pas compter le dernier jour de déchargement d'un navire à voiles, quand il n'a été utilisé qu'une très faible portion de cette journée (5).

Mais on lit dans un jugement du tribunal de commerce de Rouen (27 janvier 1879) (6) : « Attendu que Deicke ne « conteste pas la date du 7 janvier comme fin du décharge- « ment, mais prétend que le déchargement a été fini avant « et le navire dégagé du matériel de débarquement et en- « tièrement libre ; qu'il y a donc lieu de réduire à un *demi-* « *jour* les surestaries dues par Deicke ». Il s'agissait, dans ce procès, d'un navire à vapeur.

Le tribunal de commerce d'Anvers juge invariablement que, s'il s'agit d'un steamer, lorsque le déchargement a été terminé vers midi, l'allocation d'un demi-jour de surestarie pour la dernière journée est suffisante (7).

780. Le contrat d'affrètement doit-il être régi par la

(1) Rec. de M. 1877. 1. 148. — (2) Rec. d'Anv. 80. 1. 64. — — (3) 29 juin 1859 (cité par Caumont, v° Usages, n. 172-173). — (4) 31 juillet 1878. Rec. du H., 78. 1. 255. — (5) Note de M. Guerrand sur le jugement du 31 juillet 1878. — (6) Rec. du H., 79. 2. 43. — (7) 12 mai 1879 et 25 mars 1880 (Rec. d'A. 79. 1. 266 et 80. 1. 163).

loi du lieu où il a été conclu ou par celle du lieu où il doit s'exécuter ?

Les parties sont assurément libres de se référer soit à la loi, soit aux usages en vigueur au port de destination. Mais nous supposons que le contrat est muet sur la question. Quelle loi faut-il appliquer ? Celle du lieu où il a été conclu. Telle était la règle du droit romain (1). Telle est celle de notre loi civile (2).

En effet quand deux parties contractent, il est présumable qu'elles songent au statut sous l'empire duquel elles contractent, non à celui du pays inconnu où il faudra plaider pour obtenir l'exécution des accords. Puisque les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites, il faut, pour décider si une convention a été légalement formée, l'examiner d'après les règles de la législation à laquelle sa formation était soumise. La cour d'Aix avait jugé le 30 janvier 1861 que, la compagnie péninsulaire de Londres ayant contracté à Hong-Kong, possession anglaise, avec un sieur Jullien, sujet français, puisque c'était à Marseille, lieu de destination, que les accords devaient recevoir leur exécution définitive, les effets du contrat devaient se déterminer d'après la loi du lieu d'exécution, c'est-à-dire d'après la loi française. Mais la cour de cassation décida le 23 février 1864 que la convention de transport maritime relevait de la législation anglaise « en vertu de la règle « qui fait régir l'acte par la loi du lieu où il a été passé « *quant à sa forme, à ses conditions fondamentales* et *à son* « *mode de preuve* ». L'arrêt du 30 janvier fut cassé (3), et devait l'être.

Cette jurisprudence a prévalu. « Considérant, dit un ar- « rêt de la cour de Rennes du 4 janvier 1870 (4), que, l'usage « invoqué existât-il, cet usage serait privatif au port de

(1) L. 34 ff. *De regul. juris. Si non appareat quod actum est, erit consequens ut id sequamur quod in regione in qua actum est frequentatur.* — (2) Art. 1159 c. civ. « Ce qui est ambigu s'interprète « par ce qui est d'usage dans le pays où le contrat est passé ». — (3) D. 64. 1. 166. — (4) Le pourvoi dirigé contre cet arrêt a été rejeté par la chambre des requêtes le 22 avril 1872 (D. 73. 1. 182).

« Cardiff et serait dés lors inapplicable à la charte partie « qui n'y a pas pris naissance, à moins d'une stipulation ex- « presse qui ne s'y rencontre pas ». La cour de Rouen a jugé de même le 30 décembre 1874 (1) que l'interprétation des chartes parties doit se faire conformément aux usages du lieu où le contrat a été passé (2). Le tribunal de commerce de Marseille a décidé le 16 février 1877 qu'une charte partie conclue en Angleterre devait être interprétée, quant aux points non prévus, d'après les usages anglais, bien que le port de débarquement fût français (3). On sait déjà (v. ci-dessus n. 771) que le tribunal de commerce d'Anvers interprète d'après les usages et les lois belges les chartes parties rédigées à Anvers, quoiqu'en langue anglaise (4).

Il n'en serait autrement que si le contrat heurtait quelque prohibition d'ordre public édictée par la loi française (5).

781. Mais s'il s'agit de savoir quelle juridiction doit être ultérieurement saisie quand il faudra prendre une mesure préparatoire ou conservatoire en cours de voyage, on ne peut pas soutenir que les parties aient entendu se soumettre d'avance à la juridiction du consul de l'Etat où l'affrètement a été conclu. Un navire français est affrété en Russie par un anglais : les contractants n'ont jamais cru que si, par exemple, la marchandise s'avariait gravement dans le trajet et qu'on dût procéder à la nomination d'experts chargés de vérifier l'avarie, le capitaine français serait forcé de s'adresser au consul russe du port d'échelle ou de relâche. Il en serait ainsi même si le navire avait été affrété en Russie par un russe. On ne peut pas présumer que

(1) Journal du droit intern. privé, II, p. 430. — (2) Il s'agissait d'un affrètement fait dans un port anglais pour transporter du riz : quoique le navire fût expédié pour un port français où le tonneau de fret devait être établi au poids brut, la cour jugea que le fret devait être calculé au poids net d'après l'usage anglais. — (3) Rec. de M. 77. 1. 129. « Attendu, dit le tribunal, que la fixation du prix d'un « affrètement ne dépend pas des usages du lieu de débarquement. » — (4) Le même tribunal a jugé le 4 mai 1873 (73. 1. 213) que les clauses d'une charte partie conclue à Londres doivent être interprétées d'après la loi anglaise et les usages de Londres. — (5) V. dans la *Gaz. des trib.* du 1er septembre 1880 l'arrêt de la cour de cassation du 24 août 1880 et nos conclusions.

le capitaine français ait entendu dessaisir le juge de sa nation quand il le trouverait sur son chemin ni qu'il ait abdiqué le droit de s'adresser à lui pour les mesures préparatoires et conservatoires relatives à son chargement comme à son navire. Les opérations du consul français pourront être annulées si elles ont été faites au mépris du contrat interprété d'après la loi russe, mais non pour incompétence du juge.

782. Enfin, en quelque pays que la charte partie ait été signée, on doit là où l'on embarque, là où l'on débarque, se conformer, pour les opérations de l'embarquement et du débarquement, aux usages de la place où elles s'accomplissent (1).

Il faut d'abord, comme l'explique un très remarquable jugement d'Anvers, repoussant une attestation des principaux courtiers maritimes de cette ville (il s'agissait de déterminer la portée d'une convention de décharger *avec toute la rapidité usuelle)* que l'usage repose « sur des faits nombreux, « uniformes, publics, observés par la généralité des com- « merçants et réitérés pendant un long espace de temps ». S'il n'est que probable, il n'existe pas.

Par exemple, à Marseille, aux termes de jugements du 20 novembre 1866 et du 27 janvier 1873, c'est au capitaine d'extraire la marchandise de la cale et de la mettre sur le pont, au réceptionnaire de la prendre sur le pont et de la porter à quai (2). Mais deux jugements du 29 septembre 1880 (3) décident qu'aujourd'hui comme en 1748 (v. ci-dessus n. 643) le capitaine doit la marchandise à quai d'après les usages de Marseille, « sans distinction entre navires à « voiles et navires à vapeur » et qu'il supportera par conséquent les frais de cette mise à quai. Il faudrait d'abord qu'on s'entendît à Marseille sur les usages de Marseille.

(1) *Sic* Marseille, 27 déc. 1875 (Rec. de M. 1878. 1. 17) et sur appel, Aix, 8 mai 1876. — (2) Rec. de M. 1869. 1. 306 et 1873. 1. 108. Bien plus, aux termes d'un autre jugement du 22 mars 1878 (Rec. de M. 78. 1. 139), alors même que le navire aurait dû être déchargé au milieu du port à la suite d'un ordre donné par l'autorité compétente, les frais faits pour transporter la marchandise à quai doivent rester à la charge du consignataire. — (3) Rec. de M. 1880. 1. 295.

Mais, quels que soient ces usages (1), ni le capitaine ni le réceptionnaire ne pourraient s'y soustraire sous le seul prétexte que l'affrètement aurait été conclu dans un port où les choses se passent autrement.

Aux termes d'un autre jugement du 20 août 1873 (2), quand un navire arrive à Marseille avec un chargement destiné à plusieurs consignataires, il ne peut dépendre de quelques-uns d'entre eux, même s'ils forment la majorité, de faire opérer contre le gré des autres un débarquement dans le bassin des docks « attendu que les parties, régies « par les usages, ont dû savoir que le débarquement se fe- « rait sur les quais ».

Dans ce même port de Marseille, le pesage de la marchandise qu'on décharge doit se faire à quai et non à bord, même lorsque cette marchandise est livrable *sous palan* (le long du bord) (3); les frais du pesage nécessaire au règlement du fret doivent être supportés moitié par le capitaine, moitié par le réceptionnaire, quand même le pesage aurait lieu parce que le capitaine ne veut pas admettre pour la liquidation du fret les poids énoncés au connaissement (4). Ces usages, à moins de stipulations contraires, doivent être observés quand on débarque à Marseille. Au Havre les frais de pesage sont, au contraire, à la charge du capitaine lorsque le fret est payable, non sur le poids du connaissement, mais sur le poids délivré parce que le capitaine ne peut, sans faire procéder à ce pesage, déterminer son fret (5). On doit se

(1) En fait, d'après les renseignements que nous avons recueillis sur place, il faut s'en tenir aux jugements de 1866 et de 1873. L'erreur des jugements de 1880 est palpable en ce qui touche les navires à vapeur. — (2) Rec. de M. 73. 1. 301. — (3) Mars. 10 sept. 1863. Rec. de M. 63. 1. 267. — (4) Mars. 9 nov. 1876. Rec. de M. 77. 1. 42. — (5) V. Le Havre, 23 janvier et 8 février 1878. Rec. du H. 1878. 1. 67 et 104. V. la note de M. Guerrand, ib., p. 68. Dans la première de ces deux affaires, il avait fallu procéder non à un pesage, mais à un mesurage : « Attendu que, le mode de règlement du fret par stan- « dard devant forcément donner lieu à un mesurage (les frais du- « quel, suivant les usages consacrés au Havre, incombent à la « charge de celui qui en profite) et que le capitaine N., ne pouvant « établir ce qui lui était dû de ce chef sans faire procéder à un me- « surage des bois qu'il apportait, c'est évidemment à lui de sup- « porter toutes les dépenses afférentes à cette opération ». *Junge*

conformer à cet usage quand on débarque au Havre, la charte partie eût-elle été signée à Marseille.

De même, quand un navire est à destination du Havre, les capitaines doivent, conformément aux usages du Havre, rembourser au réclamateur les frais des installations qu'il a fournies pour le débarquement d'un chargement de charbon de terre (1), mais peuvent répéter contre lui, si le navire a débarqué aux hangars établis par la chambre de commerce, une partie des frais de hangar (2).

A Anvers, la délivrance des marchandises transportées par des steamers desservant des lignes régulières s'effectue sur le quai, par une vérification contradictoire entre l'agent du capitaine et le destinataire (3); le capitaine qui apporte une livraison de bois est tenu, dans le silence des conventions, de faire constater à ses frais par un marqueur le nombre et les dimensions des bois qu'il va délivrer (4); les frais de pesage des bois de teinture pour le règlement du fret sont, dans le même port, à la charge exclusive du des-

Havre, 15 mai 1878, ib. 1. 161. Toutefois il ne faut pas étendre outre mesure la portée de cet usage. Ainsi, d'après les usages du même port, les frais des expertises et des opérations qui sont nécessaires, à la suite de fortune de mer, pour déterminer l'importance de l'eau dont se trouve imprégnée une cargaison de guano et pour fixer le fret qui ne peut être et qui n'est dû que sur le guano transporté, déduction faite de l'eau, doivent être supportés moitié par le navire et moitié par la cargaison « attendu que cette opération s'est faite « dans l'intérêt réciproque du navire et du réclamateur » (Havre, 12 nov. 1877. Rec. du H., 1878. 1. 9). Cf. Havre, 25 oct. 1864. Rec. du H., t. X, 1. 215. La jurisprudence du tribunal de commerce d'Anvers est actuellement, après quelques oscillations, conforme, sur ce dernier point, à celle du Havre. « Attendu, disent deux jugements « du 6 août 1878 (Rec. d'Anv. 1880. 1. 43), que les frais d'expertise « et de main-d'œuvre faits pour constater le nombre de balles ava- « riées d'eau de mer doivent incomber à chacune des parties comme « étant faits dans leur intérêt commun; en effet, d'une part, le ca- « pitaine a l'obligation de dresser son compte de fret et, de l'autre « côté, le destinataire a intérêt à faire constater le nombre de balles « avariées pour réclamer la réduction stipulée sur le fret ». — (1) Et ces frais doivent être fixés à 50 fr. par 500 tonnes (Havre, 24 nov. 1880. Rec. du H. 1881. 1. 11). — (2) 15, 20 ou 25 cent. par tonneau (Havre, 17 déc. 1879. Rec. du H. 1881. 1. 8), à moins, bien entendu, qu'une stipulation quelconque (même jugement) ne laisse à la charge du navire les taxes locales. — (3) 4 déc. 1869, 3 mai 1871, etc., 69. 1. 392, 71. 1. 155. — (4) Anvers, 7 mars 1877, Rec. d'Anv. 1880. 1. 14.

tinataire (1), tandis que les frais ordinaires de pesage sont, pour la plupart des marchandises (quand le fret est payable sur le poids délivré), répartis par moitié entre le navire et la marchandise (2). Ces usages doivent être observés par le navire qui débarque à Anvers.

Il faudrait aussi, par une application de la même règle, consulter les usages du pays où le débarquement s'opère pour fixer le taux de la commission allouée à un consignataire qui serait chargé de diriger et de surveiller le déchargement (3).

Quand il s'agit de starie et de surestarie, on doit encore, à moins de convention contraire, suivre l'usage des ports de charge et de décharge, non celui du port où l'affrètement a été conclu (4).

783. L'article 744 du code espagnol est calqué sur l'article 274 du code français. L'article 745 ajoute : « Le délai « pour le chargement ou le déchargement expiré, s'il « n'existe aucune clause qui fixe l'indemnité pour le retard, « le capitaine aura le droit d'exiger les jours de starie *(es-* « *tadia)* et de surestarie *(sobreestadia)* écoulés sans char- « gement ni déchargement (5) ».

(1) Anv. 25 février 1864. Rec. d'Anv. 64: 1. 233. — (2) Anv. 8 nov. 1862. Rec. d'Anv. 63. 1. 20. — (3) *Sic* Mars. 15 février 1878. Rec. de M. 78. 1, 100. Dans l'espèce, le lieu du déchargement était Calcutta. — (4) « Attendu, a dit le tribunal de commerce d'Anvers le « 15 juin 1878 (Rec. d'Anv. 1878. 1. 235), que ces cinq jours n'étaient « pas des jours ouvrables, mais des jours courants *(running days)* « et par conséquent n'excluaient pas les dimanches et les jours fé- « riés ; que vainement les défendeurs invoquent les prétendus usages « de Londres, où l'affrètement a été conclu, pour soutenir que, mal- « gré la signification actuelle et grammaticale de l'expression *run-* « *ning days*, cette expression exclut les dimanches, le vendredi « saint et la Noël ; que ces usages de Londres, fussent-ils prouvés, « ne peuvent être pris en considération ; qu'en effet il est *de règle* « qu'en matière de starie et de surestarie il faut suivre, selon les cir- « constances, les usages du port de charge ou ceux du port de dé- « charge... » — (5) D'après une ordonnance de douane du 15 juillet 1870, insérée dans l'édition espagnole de 1875, la décharge doit s'effectuer dans le nombre de jours indiqués par l'administration de la douane, douze jours utiles au maximum, la douane pouvant toutefois, à la requête du consignataire, proroger ce délai pour des motifs graves. Les opérations du déchargement peuvent commencer une demi-heure avant le lever, finir une demi-heure après le coucher

« Si le temps de la charge et de la décharge n'est pas « fixé par la charte partie, dit l'article 457 du code hollan- « dais, elles doivent être faites, pour le royaume et les co- « lonies de l'Etat, dans l'espace de quinze jours ouvrables « consécutifs après que le capitaine aura déclaré être prêt « à effectuer le chargement ou le déchargement. — Ce dé- « lai est fixé, pour les allèges, à trois jours ouvrables après « leur arrivée (1). — Après ce délai, le capitaine ou le maître « des allèges aura droit à des jours de planche contre les « retardataires. — Lorsqu'une partie de la cargaison d'un « navire doit être chargée dans un lieu et l'autre partie « dans un autre lieu, le temps de la charge ou de la décharge « est suspendu pendant la traversée du navire d'un lieu à « un autre sans que cet intervalle puisse être compté ». Le code portugais (art. 1502) reproduit le premier et le quatrième alinéas de cet article. Si l'époque du chargement et du déchargement, poursuivent les deux codes (art. 458 et 1503), n'est pas fixée par la charte partie, elle est réglée à l'étranger d'après les lois ou les usages des lieux. D'après les articles 472 du code hollandais, 1519 du code portugais, lorsqu'un navire est frété à cueillette, il est permis au fréteur ou au capitaine de fixer le temps pendant lequel ce navire restera en charge. Enfin les articles 498 du code hollandais, 1543 du code portugais posent cette règle générale :

« Si des navires étrangers sont affrétés dans le royaume, « les capitaines et les navires sont soumis aux dispositions

du soleil; elles sont interdites pendant la nuit (sauf aux bateaux pêcheurs qui ont à décharger du poisson frais). La décharge se fait ainsi : le navire accoste le quai au point désigné par les officiers de port, d'accord avec les agents de la douane : s'il ne peut accoster le quai, il est permis au consignataire d'accoster le navire à l'aide de barques légères. Le déchargement des bâtiments à vapeur qui ne passent que quelques heures dans les ports se fait aussitôt après leur arrivée au moyen de licences spéciales de débarquement. —

(1) Aux termes d'un arrêt de la cour de la Haye du 29 octobre 1877 (Journ. du droit intern. privé, VI, p. 314), lorsqu'il a été stipulé dans un connaissement des jours de planche pour le déchargement d'une cargaison, cette clause ne s'applique point aux allèges dans lesquelles le capitaine a été obligé de déposer une partie de sa cargaison, et les retardataires doivent payer les jours de planche au patron de l'allège en conformité de l'article 257 § 2.

« du présent code : les mêmes dispositions sont applicables « au capitaine pour ce qui concerne le déchargement et tout « autre acte qui doive être exécuté dans le royaume, même « si l'affrètement a eu lieu à l'étranger (1). »

Le code brésilien (art. 628) et le code argentin (art. 1260) posent la règle inverse, en tout cas beaucoup trop absolue et contraire, dans ses termes généraux, aux principes du droit international privé : « Le contrat d'affrètement d'un « navire étranger, qui doit recevoir son exécution au Bré- « sil (ou à Buenos-Ayres), est soumis aux dispositions du « code de commerce brésilien (ou argentin), sans distinguer s'il a été passé dans cet Etat ou en pays étranger ». D'après les mêmes codes, si la charte partie est muette sur le moment à partir duquel doit commencer le chargement, il court du jour où le capitaine avise le chargeur qu'il est prêt à recevoir les effets. Si la durée du temps du chargement et du déchargement n'a pas été fixée ou si la charte partie est muette en ce qui concerne la quotité du chapeau du capitaine, les staries et les surestaries, le temps et la forme du paiement, on se réfère aux usages en vigueur dans le port où ces obligations ont pris naissance. Comme en Hollande et au Portugal, le capitaine a le droit de fixer le temps pendant lequel un navire frété à cueillette restera en charge.

Aux termes des articles 987 et 988 du code chilien, à défaut de stipulation d'un délai pour le chargement et le déchargement dans les ports de la république, le délai est de quinze jours courants et consécutifs, qui courent du jour où le capitaine a prévenu l'affréteur qu'il était prêt soit à prendre charge, soit à décharger. Pour les navires au cabotage, le délai est de trois jours courants, qui commencent

(1) La jurisprudence hollandaise a interprété cette clause, très-usuelle dans les chartes parties des navires en destination d'un port hollandais : « aussi près que le navire peut arriver en sûreté et « aborder en restant toujours à flot ». Cette clause décharge le capitaine de l'obligation d'atteindre avec son navire le lieu de destination, mais l'oblige à débarquer à ses frais la cargaison ; à cet effet, il est tenu de payer les frais de l'allège employée pour opérer le débarquement (trib. Amsterdam, 4 mai 1862 et 11 février 1874, cour de Nordhollande, 10 janvier 1867). Cf. journ. du droit intern. privé, III, p. 147.

à courir de la date du contrat pour le chargement et de l'arrivée du navire pour le déchargement. A l'étranger, le chargement et le déchargement se font, à défaut de convention, dans les délais fixés par les usages locaux. Les délais de starie et de surestarie qui donnent lieu à une indemnité au profit du fréteur sont réglés suivant les usages locaux s'il n'y a pas de convention à cet égard. En outre (art. 975) l'affrètement d'un navire étranger conclu dans un port de la république est soumis aux dispositions du code chilien, alors même que le capitaine serait étranger.

Le code turc de 1864 (art. 93 et 94), reproduit par le code égyptien de 1875 (art. 91 et 92), s'exprime en ces termes : « Si les jours de starie, c'est-à-dire ceux que doit durer la « charge ou la décharge du navire, ne sont point fixés par « les conventions des parties, ils sont réglés suivant l'usage « des lieux et, à défaut d'usage, ils durent l'espace de quinze « jours ouvrables consécutifs après que le capitaine aura « déclaré être prêt à charger ou à décharger. Si une partie « de la cargaison doit être chargée ou déchargée dans un « lieu et l'autre partie dans un autre lieu, le temps de la « charge ou de la décharge est suspendu pendant la traver- « sée du navire d'un lieu à un autre sans que cet intervalle « puisse être compté (1) ». Mentionnons en outre le nouveau tarif des droits à percevoir dans le port d'Alexandrie (2) : « Les marchandises, aux termes de l'article 16, peuvent « rester quarante-huit heures sur les quais après l'accom- « plissement des formalités de la douane (3)... A l'expira- « tion de ce délai (art. 17), le capitaine du port peut, après « avoir averti les intéressés six heures d'avance, faire enle-

(1) La note officielle ci-jointe est annexée à l'article 108 du code turc : « Les jours de planches ou de staries ou jours d'attente « sont ceux accordés au chargeur sans rétribution de sa part pour « la charge et la décharge; les jours de planches supplémentaires « ou de contrestaries sont ceux accordés contre une rétribution « après les jours de staries ». — (2) En vigueur depuis le 1er octobre 1880. — (3) Ce délai passé, pour chaque retard de 24 heures ou fraction de 24 heures, elles paient un supplément de droit égal à un dixième des droits de quai, qui sont de quatre et demi pour mille (objets d'importation) ou de deux pour mille (objets d'exportation).

« ver d'office les marchandises s'il y a lieu de prévenir un « encombrement préjudiciable au commerce (1) ».

L'article 382 du code italien est calqué sur notre article 274.

A Malte, le terme d'usage pour le chargement et le déchargement, quand il n'est pas spécifié par le contrat, est de quinze jours au plus.

En Allemagne, si le navire est affrété en entier, le capitaine doit, dès qu'il est prêt a prendre le chargement, mettre l'affréteur en demeure. Le temps du chargement court du lendemain de cette mise en demeure. Aucune indemnité ne peut être demandée, sauf convention contraire pour le temps du chargement (starie) : l'affréteur doit en principe, au contraire, les frais de surestarie (art. 568 code all.). Si la durée du temps pour le chargement n'a pas été fixée par le contrat; elle est déterminée par les règlements locaux du port de chargement et à défaut par les usages du lieu. S'il n'existe pas d'usage, un délai conforme aux circonstances est accordé pour le temps du chargement. Si le contrat a stipulé des surestaries sans en fixer la durée, les surestaries sont de quinze jours. S'il ne stipule que le droit de staries, il faut entendre que les surestaries n'ont pas de durée déterminée (art. 569). Si la durée du temps de chargement ou le jour où le chargement doit être fini a été fixé par le contrat, les surestaries commencent de plein droit à l'expiration des staries. A défaut de cette stipulation, elles ne commencent qu'après que le fréteur a déclaré à l'affréteur que le temps du chargement est expiré, cette déclaration n'é-

(1) Le ministère du commerce a publié dans les *Annales du commerce extérieur* (livraison de novembre 1880) un relevé du prix moyen du fret (et des assurances maritimes) du port d'Alexandrie en 1879. Ce n'est pas que des tarifs soient là plus qu'ailleurs (v. ci-dessus n. 774) fixés d'avance par une autorité quelconque. Mais on a fait un travail de statistique, l'année 1879 écoulée, et l'on a établi des moyennes. On a pu constater ainsi que le prix moyen du fret des marchandises lourdes, à destination de Marseille, transportées par vapeur avait été de 10 à 13 francs, celui des marchandises légères de 13 à 20 francs par tonneau, que le prix moyen du fret de de toutes marchandises à destination de Marseille, transportées par voiliers, avait été de 12 à 14 francs, etc.

tant d'ailleurs assujettie à aucune forme particulière. Le fréteur peut faire connaître pendant le temps du chargement le jour où il regardera le délai de starie comme expiré : il n'a plus dès lors besoin de faire une nouvelle déclaration pour prendre date de l'échéance du temps de chargement (art. 570 et 572). Les droits de surestaries, à défaut de convention, sont évalués par le juge sur des bases équitables et, au besoin, à dire d'experts. Dans l'appréciation de ces droits, le juge doit tenir compte des circonstances particulières, notamment du montant des loyers et des frais d'entretien de l'équipage, ainsi que du fret qui échappe au fréteur (art. 573). Pour le temps du chargement et des surestaries, les jours se comptent par succession non interrompue ; en règle générale, les dimanches et jours fériés comptent (art. 574). Si le contrat d'engagement a pour objet des marchandises à cueillette, l'affréteur doit, à la réquisition du capitaine, effectuer le chargement sans délai... Le fréteur qui veut faire valoir ses droits au fret contre l'affréteur retardataire est tenu, sous peine de perdre ses droits, d'en avertir l'affréteur avant le départ (art. 589 § 1 et 4). En principe, les frais de déchargement du navire sont supportés par le fréteur et tous les autres frais de décharge par le destinataire ; mais le code allemand admet que cette règle fléchisse devant les conventions, règlements locaux ou usages contraires (art. 594) (1).

(1) Le code allemand, dont la rédaction est ici des plus prolixes, contient une série de dispositions analogues pour le déchargement. Lorsqu'un navire est affrété pour la totalité (art. 595), le capitaine, dès qu'il est prêt à décharger, doit l'annoncer au destinataire. L'avis doit se faire conformément aux usages locaux si le destinataire est inconnu du capitaine. Le temps pour le déchargement commence le lendemain de cet avis... Il ne peut être demandé, à moins de stipulation contraire, d'indemnité particulière pour le temps du déchargement. Par contre un droit de surestarie est dû au fréteur. Il est fixé par le juge d'après les principes de l'art. 573, à moins que le contrat ne se soit expliqué. Si la durée du temps de déchargement (art. 596) n'a pas été stipulée par le contrat, elle sera déterminée par le règlement local du port de décharge et, à défaut, par l'usage des lieux. S'il n'existe pas d'usage, un délai approprié aux circonstances doit être accordé pour le déchargement. Si des surestaries ont été stipulées sans indication de durée, elles sont de quinze jours. Si le contrat ne parle que des droit de starie, les surestaries sont cen-

Le code norwégien de 1860 s'exprime en ces termes : « L'affréteur (art. 44) est tenu de livrer la cargaison à l'é- « poque fixée par le contrat. A défaut de stipulation sur ce « point, on calculera comme il suit : pour un navire jaugeant « 30 lastes au plus, six jours de planche (non compris les « jours fériés); de 30 à 50 lastes, huit jours; de 50 à 80, dix « jours; de 80 à 120, douze jours; de 120 à 160, quatorze « jours; de 160 à 200, seize jours; de 200 à 250, dix-huit « jours; de 250 lastes et au-dessus, vingt jours. Ces jours « de planche courent du moment où le capitaine, en confor- « mité du contrat, annonce qu'il est prêt à charger... Si les « marchandises sont de telle nature que le chargement ne « puisse être terminé dans les délais susénoncés et s'il est « prouvé qu'elles ont été livrées sans retard par l'affréteur, « la chose se règlera d'après les us et coutumes du lieu. Si « la cargaison n'est pas livrée à temps, une indemnité de « surestarie sera, à défaut de convention, calculée comme « il suit, par chaque jour de retard (non compris les jours « fériés) : pour un navire jaugeant 30 lastes au plus, 6 rix- « dales; de 30 à 50 lastes, 8 rixdales; de 50 à 80, 10 rix- « dales; de 80 à 120, 12 rixdales; de 120 à 160, 16 rixdales; « de 160 à 200, 20 rixdales; de 200 à 250, 22 rixdales; de « 250 lastes et au-dessus, 24 rixdales. Il sera dû des sures- « taries même lorsque la cargaison aura été livrée avant

sées stipulées sans limitation de durée. Si la durée du temps de déchargement ou le jour où il doit finir ont été stipulés au contrat (art. 597), les surestaries commencent de plein droit à l'expiration du temps de déchargement. A défaut de stipulation, les surestaries ne commencent qu'après que le fréteur a déclaré au destinataire que le temps du déchargement est expiré, cette déclaration n'étant d'ailleurs assujettie à aucune forme particulière. Le fréteur peut faire connaître pendant le temps du déchargement le jour où il regardera ce temps comme expiré. Dès lors il n'a pas besoin de faire une déclaration nouvelle pour prendre date de l'échéance du temps de déchargement. Pour les temps de déchargement et les surestaries (art. 598), les jours se comptent sans interruption, y compris les dimanches et jours fériés. Les articles 595 et suiv. sont applicables au cas où une partie proportionnelle ou un espace déterminé du navire a été affrété (art. 604). Le destinataire de marchandises à cueillette doit les recevoir sans délai sur la réquisition du capitaine. Si ce destinataire est inconnu au capitaine, l'avis doit être publié selon l'usage des lieux (art. 605 § 1 et 2).

« l'expiration des jours de planche, mais si tard qu'elle ne « puisse être chargée et arrimée pendant cette période. « L'indemnité de surestarie est échue par le fait du retard « et peut être réclamée à l'affréteur avant le départ du na- « vire. » On procèdera de même, au déchargement, dit l'article 61, pour le calcul des jours de planche et pour l'indemnité de surestarie. Les jours de planche courent à partir du jour où le capitaine annonce qu'il est prêt à décharger.

Le code suédois, postérieur au code norwégien, en développe et en modifie quelquefois les prescriptions. Que l'affrètement soit total ou partiel, le capitaine est tenu d'attendro sans indemnité, pendant un certain temps, que les marchandises soient livrées pour être chargées ou que le destinataire en fasse réception : les staries courent à partir du premier jour ouvrable inclusivement après que le navire est reconnu en état de charger ou de décharger ; le capitaine en donne avis à l'affréteur, au déchargeur et au destinataire ; puis un lieu spécial est assigné dans le port pour l'embarquement et le débarquement, et le navire y séjourne aux frais de l'armateur. Si l'on ne procède pas au chargement ou au déchargement pendant les jours de starie ou si cette opération n'est pas accomplie à l'expiration du terme convenu, le capitaine est tenu d'accorder un délai de surestarie, moyennant indemnité, au profit du navire, par l'affréteur ou le destinataire. Si le destinataire est inconnu ou si l'on ne le trouve pas ou encore si le connaissement est au porteur ou à l'adresse d'une personne déterminée qui ne se présente pas à l'arrivée du navire au port de destination, les staries courent du jour où le destinataire a été mis en demeure, conformément à l'usage local, de prendre livraison des marchandises. Les jours de starie se comptent, à défaut de stipulation, comme en droit norwégien (1). A défaut de convention déterminant le délai des surestaries, la durée de cette période ne peut excéder la moitié du nombre des jours

(1) Si le chargement et le déchargement se font pour le compte de la même personne, elle a deux fois, bien entendu, le délai de 6, 8, 10 jours, etc., impartis par les deux codes pour chacune des deux opérations, et les jours de planche sont réversibles.

de staries, tels qu'ils sont fixés soit par la convention, soit par la loi; mais les jours fériés, qu'on ne compte pas dans la première période, sont comptés dans la période des su restaries. L'indemnité de surestarie, à défaut de clause spéciale, est fixée à raison d'un rixdale par jour et par laste. Elle est payable chaque jour (1).

Les affréteurs qui n'envoient pas leurs marchandises pour être embarquées au jour convenu, dit l'article 755 du code russe, sont tenus de payer au capitaine autant de fois l'amende stipulée dans le contrat qu'il y a de jours de retard. Le capitaine, ajoute l'article 748, est tenu de se conformer aux usages des lieux où il aborde (2).

Le code finlandais s'exprime en ces termes : « Toutes les « marchandises doivent être embarquées et tous les actes « concernant la cargaison remis au capitaine avant l'expi- « ration des jours de starie et de surestarie fixés par les con- « ventions. A défaut de conventions, on comptera six jours « de starie pour un navire dont le tonnage n'excède pas 50 « lastes et trois jours en sus pour chaque excédant de 50 « lastes. Si l'excédant n'atteint pas 50 lastes, on comptera « néanmoins trois jours pleins. Les jours de surestarie « n'excèderont pas la moitié des jours de starie et une demi- « journée en sus comptera comme journée entière » (art. 91 § 1 et 2). « Les jours de starie comptent à partir du pre- « mier jour ouvrable après celui où le navire est prêt à re-

(1) Comme en droit norwégien, il y a lieu de compter des jours de surestarie, même quand la cargaison a été livrée avant l'expiration des staries, mais si tard que l'arrimage n'a pu s'effectuer dans le délai des staries. L'indemnité pour les surestaries dues au lieu de chargement ne peut être prélevée sur les marchandises après que le navire a quitté le port d'embarquement, excepté lorsque le connaissement l'autorise expressément. — (2) Par exemple à la coutume constatée par un jugement du tribunal de commerce de Pétersbourg du 6 octobre 1875, d'après laquelle, à défaut de clause désignant l'endroit du rivage sur lequel le patron du navire doit décharger sa cargaison, celui-ci n'est pas tenu de la déposer au-delà de 50 sagènes du lieu de l'amarrage (1 sagéne équivaut à 2 m. 1 déc. 3 centim.) : si le destinataire désigne un endroit plus éloigné, le capitaine peut réclamer une indemnité de quatre kopeks par poud (16 kig. 38) et par espace de 25 sagènes : cette coutume est principalement applicable aux bateaux sans tillac pour les transports de charbon, de bois, de briques, etc.

« cevoir sa cargaison et où notification en a été dûment « faite au chargeur. Dans ce nombre ne figurent pas les di- « manches et jours de fêtes... (art. 92). Il n'est dû aucun « paiement pour les jours de starie, à moins de stipulation « spéciale. Si la cargaison n'a pas été embarquée dans les « délais ordinaires, ainsi qu'il a été statué plus haut, il sera « accordé des jours de surestarie sans distinction de jours « ouvrables et de jours fériés ; chaque jour courant, le char- « geur paiera alors un marc sur chaque laste du navire, à « moins de stipulations contraires (même article) (1). Pour « le chargement à la cueillette d'une certaine quantité de « marchandises, l'affréteur est tenu, sauf stipulation con- « traire, de délivrer ses marchandises après avis du capi- « taine, dans le délai qu'il aura fixé comme opportun (art. « 93 § 1). »

En Angleterre, si le contrat n'a pas déterminé les jours de starie et de surestarie, ils doivent être fixés raisonnablement, eu égard aux usages des lieux, ainsi que le juge un récent arrêt du 28 juin 1878 (2). « Je suis d'avis, a dit lord « Ellenborough, que l'affréteur d'un bâtiment doit être ré- « puté le détenir s'il ne le rend pas à l'armateur au terme « convenu (3) ». C'est pourquoi si cet affréteur (ou son représentant) perd du temps pour la décharge, il ne peut pas invoquer, à titre d'excuse, son ignorance de l'arrivée du navire, parce qu'il est tenu de surveiller cette arrivée (4). Le délai des staries court à partir du moment où le navire arrive *at the usual or designated place of discharge in the port of destination* (5) : il y a donc là une question de fait à trancher tout d'abord (6). Par exemple il ne suffirait pas

(1) « S'il y a successivement déchargement et chargement pour le « compte d'une même personne, le paiement des jours de surestarie « ne sera exigible qu'après l'expiration des délais ordinaires pour « l'une et l'autre de ces opérations » (même article). — (2) Cour d'appel, appel de la division du Banc de la Reine, J. du dr. int. privé, t. VII, p. 596. — (3) Randall *v.* Lynch, 2 Camp. 352. — (4) Harman *v.* Mant, 4 Camp. 161; Erichsen *v.* Barkworth, 3 H. and N. 894, 28 L. J. (Ex.) 95. — (5) Mot à mot *à la place usuelle ou désignée de décharge au port de destination.* — (6) Kell *v.* Anderson, 10 M. and W. 498; Brown *v.* Johnson, 10 M. and W. 331; Leer *v.* Yates, 3. Taunt. 387 etc.

qu'un navire fût entré dans le port ou même y eût commencé son déchargement pour diminuer son tirant d'eau afin de se mettre à même d'accoster le quai (1). Le tribunal de commerce d'Anvers a reconnu le 3 juillet 1863 (2) que les lois ou usages de Falmouth n'exigent point la signification d'un protêt pour faire courir le délai de starie.

En général, dit Maclachlan (3), quand il s'agit de calculer le délai des surestaries, le mot *days* (jours), sans épithète, a le même sens que les mots *running days* (jours courants) et, par conséquent, les dimanches ne sont pas déduits, sauf usage local contraire (4). Mais un jury spécial, présidé et guidé par lord Eldon, a décidé que le mot *days*, employé seul sur la place de Londres, devait être entendu comme les mots *working days* (jours ouvrables), et la cour du banc de la Reine a jugé le 17 juin 1875 (journ. du dr. intern. privé III, p. 75) que le dimanche n'est pas compris dans le délai des staries alors même qu'il est dit dans la charte partie : *le chargement et le déchargement se feront aussi vite que possible.*

Le même arrêt décide que chaque fraction de jour de surestarie doit être comptée comme un jour entier.

Enfin la haute-cour a jugé (5 et 20 mai 1876) que, pour fixer l'époque précise de l'arrivée d'un navire à Liverpool, il fallait consulter (et au besoin constater par la preuve testimoniale) les usages suivis dans ce port (5).

Les jours de planche s'appellent communément aux Etats-Unis comme en Angleterre *lay days*, les jours de surestarie *days on demurrage*. Quand le mot *days* est employé sans épithète, signifie-t-il « jours courants » ou « jours ou- « vrables » ? cela dépend uniquement des usages du port où ce mot a été employé. Il vaut beaucoup mieux, en tout cas, comme le demande Dixon, s'expliquer à ce sujet dans la charte partie.

(1) Brereton *c.* Chapman, 7 Bing. 559. — (2) Rec. d'Anv. 64. 1. 21. — (3) p. 490. — (4) Le jurisconsulte anglais cite plusieurs arrêts dans ce sens. — (5) Le capitaine, dans l'espèce, devait recevoir 40 l. st. par jour de retard : le bâtiment, arrivant à Liverpool, avait été dirigé vers un des docks destinés à recevoir les navires chargés de bois de construction et n'avait pu, dans ce dock, être immédiatement mis à l'un des quais où pouvait s'effectuer le déchargement.

Le code civil du Canada (Montréal, 1866) s'exprime en ces termes (art. 2416) : « Si le temps de la charge et de la « décharge du bâtiment et les frais de surestarie ne sont « pas arrêtés, ils sont réglés par l'usage » et (art. 2460) : « Si le temps, les conditions et le taux de la surestarie ne « sont pas arrêtés, ils sont réglés par la loi et l'usage du « port où la réclamation prend naissance ». Le même code dit encore : « Si le montant du fret n'est pas fixé par la con- « vention, le taux en est estimé d'après la valeur des ser- « vices rendus, conformément à l'usage du commerce » (art. 2443 § 2). « La marchandise doit être délivrée... suivant « la loi et l'usage en force au lieu de débarquement » (art. 2429).

784. « Si le navire est frété au mois et que le temps du « fret ne soit point aussi réglé par la charte partie, il ne « courra, dit l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. I, art. 5) que « le jour que le vaisseau fera voile ». « Si le navire est frété « au mois, répète le code de commerce (art. 275), et s'il n'y « a convention contraire, le fret court du jour où le navire a « fait voile ».

Le législateur a pris cette mesure dans l'intérêt des affréteurs. Il était bon que le fréteur n'eût aucun intérêt à retarder le départ du navire.

« S'il n'y a convention contraire... ». Ainsi d'après la charte partie usuelle rédigée sur le modèle des contrats passés par le gouvernement anglais *(government form)* (1), le fret court du jour où le capitaine informe par écrit les affréteurs ou leurs agents que le steamer est à leur disposition (2).

Aux mots « si le navire est frété au mois » la loi belge du 21 août 1879 substitue les mots « si le navire est frété « pour un prix fixé par période de temps ». Le projet français de révision imprimé en août 1867 disait : « Si le navire « est frété à temps... ». La rédaction du code belge est préférable à celle du code français ; mais ce code lui-même

(1) V. ci-dessus n. 755. — (2) On the day after the captain having given due notice by writing to che charterers or their agents that the steamer is at their disposal.

n'a pas voulu dire autre chose, et l'article 275 nous paraît être applicable dès que le prix du fret est fixé par période de temps.

Il est bizarre que le code de commerce, après nous avoir appris quand, à défaut de stipulation, le fret à temps commence, ne dise pas à quel moment le fret à temps finit. Ses rédacteurs ont sans doute pensé, que, d'après une règle dérivant de la nature même des choses et dont l'énonciation était par conséquent inutile, le fret à temps finit avec le jour où le déchargement est achevé.

Tout mois commencé est réputé fini, dit à ce propos M. Ruben de Couder, v° Fret, n. 24. Il faut distinguer. *Première hypothèse.* Tel navire est purement et simplement loué au mois, à tant par mois : le mois commencé doit être, en effet, réputé fini : le locataire au mois d'une maison serait tenu de payer le mois commencé comme s'il était terminé : pourquoi le locataire d'un navire ne serait-il pas traité de même (1)? Mais ce mode d'affrètement est rare. *Deuxième hypothèse.* Ainsi qu'il arrive le plus souvent, le navire est loué au mois pour un certain nombre de mois, pour six mois par exemple : si le voyage est terminé dans les premiers jours du sixième mois, le fret est dû pour tout le mois. Mais, s'il n'est terminé que dans le courant du sixième, on compte par jours à l'expiration du sixième. Telle est, d'après les renseignements que j'ai recueillis, la pratique maritime. Toutefois, pour qu'aucun doute ne subsiste, les rédacteurs de la charte partie usuelle *(government form)* que je citais tout à l'heure, s'expliquent catégoriquement sur ce point (2). On fera bien de suivre cet exemple.

On ne considère pas comme terminant le voyage, ajoute M. Ruben de Couder (ib. n. 25), l'arrivée du navire au lazaret ou bien dans un lieu de quarantaine : le fret court jusqu'à ce que le navire soit admis à la libre pratique. D'accord ;

(1) J'ai sans doute autrement résolu la question quand il s'est agi du salaire des marins engagés au mois, mais parce que l'article 265 m'a semblé formel (v. ci-dessus n. 617) : on ne peut plus invoquer ici cet argument de texte. — (2) « Per Calendar Month.... « and at and after the same rate for any part of a Month ».

mais à la condition que la marchandise reste sur ce navire. Par exemple la cargaison se compose d'objets non susceptibles et exempts de désinfection (cf. art. 53 décr. 22 février 1876), et l'autorité compétente décide qu'il n'y a pas lieu au déchargement sanitaire (cf. art. 38 et 39 *ib.*); la marchandise est transportée par des gabares ou des allèges à quai où les consignataires viennent en prendre livraison. Il est évident qu'elle ne doit plus le fret.

D'après les articles 782 et 783 du code espagnol, le fret, si le navire est frété à temps, court du jour où le chargement a commencé. Il résulte du texte de l'article 5, tit XVIII de l'ordonnance de Bilbao que le fret court au Paraguay, à Guatemala, au Honduras du jour où le navire est prêt à partir, si l'affréteur a été prévenu et mis en demeure de charger. Les articles 463 du code hollandais, 1508 du code portugais, 383 du code italien, 95 du code turc, 93 du code égyptien sont calqués sur notre article 275. D'après l'article 591 du code brésilien, le voyage commence pour le calcul du fret, à moins de circonstances qui empêchent ce fret de courir, lorsque le navire a pris charge et que les marchandises sont ainsi placées sous la responsabilité du capitaine. De même à Buenos-Ayres. L'article 1024 du code chilien fait courir le fret du jour où commence le chargement jusqu'à celui où finit le déchargement au port de destination, et ajoute que le mois commencé est compté en entier : dans l'affrètement pour un temps déterminé (pour six mois, un an par exemple), le fret court du jour du contrat. Si le fret a été stipulé à temps, dit l'article 623 du code allemand, il commence faute de stipulation contraire à courir du lendemain du jour où le capitaine a annoncé être prêt à prendre charge; si c'est un voyage sur lest, le fret court à partir du lendemain du jour où le capitaine a déclarer être prêt à commencer le voyage; si, pour un voyage sur lest, cette déclaration n'a pas été faite la veille du commencement du voyage, le fret court à partir du jour où le voyage a été commencé. Si des surestaries ont ont été stipulées, le fret à temps court dans tous les cas à partir du jour où le voyage commence. Le fret à temps finit avec le jour où le déchargement est achevé. Si le

voyage est ajourné ou interrompu sans la faute du fréteur, le fret à temps est dû pendant l'intervalle (1).

Le commencement du voyage est le point de départ du fret, dit le jurisconsulte anglais Maclachlan (2) : il a été jugé en effet que le fret court du jour où le navire a fait voile (3), sauf convention contraire. Il ne cesse de courir en principe que par la délivrance du chargement, le voyage n'étant lui-même terminé que par cette délivrance (4). Cependant il peut être stipulé que le fret sera payable après l'arrivée du navire et avant la livraison des marchandises (5). De même aux Etats-Unis : le fret, n'étant payable que le jour où les marchandises sont livrables, court, en principe, jusqu'à ce qu'elles puissent être livrées (6).

« Le montant du fret, dit le code civil canadien (art. 2444), « n'est pas affecté par la durée plus ou moins longue du « voyage ; à moins que la convention ne soit d'une certaine « somme par mois, par semaine ou autre division de temps, « auquel cas le fret court (à défaut d'autre stipulation) du « commencement du voyage et continue ainsi tant pendant « la route que pendant tout retard inévitable qui n'est pas « causé par la faute du maître ou du fréteur, sauf néanmoins « l'exception contenue dans l'article qui suit (7) ».

785. L'ordonnance de 1681 (l. III, tit. I, art. 11) avait dit : « Le navire, ses agrès et apparaux, le fret et les mar-« chandises chargées seront respectivement affectés à l'exé-« cution des conventions des parties ».

« Quoique l'article dise simplement *affectés*, sans ajouter « par privilège, il n'est pas douteux, écrivait Valin, que ce « terme n'emporte l'idée et l'attribution du privilège ; autre-« ment ce ne serait lui faire produire aucun effet particulier, « ce qui n'est pas proposable. » D'accord. Mais quel privilège?

(1) Sauf toutefois les dispositions des art. 639 et 640. — (2) p. 458. — (3) Dans l'affaire Curling *v.* Long, 1 B. and P. 634. — (4) Cf. Maclachlan, p. 434, note 5. *Delivery forms part of the voyage.* Cf. Brown *v.* Tanner, L. R. 3 Ch. 597. — (5) Mais il a été jugé que si, dans cet intervalle, le navire et la cargaison brûlent, le fréteur ne peut pas réclamer son fret, n'ayant pas été en mesure de faire la livraison (Duthie *v.* Hilton, L. R. 4 C. P. 138). — (6) Brittan *v.* Barnaby, 21 Howard, 527. Dixon, n. 181. — (7) Cet article prévoit l'arrêt de prince.

Le législateur s'est borné, cette fois, à énoncer un principe. Il accorde un privilège à l'affréteur comme au fréteur et se contente, pour le moment, de mentionner la réciprocité des droits réels.

Le droit du fréteur est cantonné sur les « marchandises « chargées ». En effet, s'il devait s'exercer avant le chargement, sur quoi reposerait-il ? Ce privilège, a dit très-bien le 6 janvier 1870 le tribunal de commerce de Cette (1), n'est qu'une suite du droit de gage qu'a le capitaine sur les marchandises qu'il transporte : ce transport est effectué en vue et dans l'intérêt de la marchandise elle-même, dont il augmente la valeur ; c'est donc cette marchandise qui se trouve ainsi personnifiée en quelque sorte et devient, pour ainsi parler, débitrice directe de son propre transport. Des scaphandres loués par des tiers à l'affréteur d'un navire destiné à faire des sauvetages, n'étant pas assimilables à ces marchandises, ne pourraient pas être saisis par le fréteur agissant en vertu de l'article 280 (2).

D'après notre article, la marchandise chargée est affectée non pas seulement au paiement du fret, mais encore « à « l'exécution des conventions ». Le fréteur pourrait donc, même d'après la jurisprudence des tribunaux qui refusent d'étendre aux surestaries le privilège accordé au fréteur pour le recouvrement du fret, se prévaloir de ces termes généraux pour faire saisir ou, dans certains cas, déposer en lieu neutre les marchandises afin d'assurer le paiement non seulement du fret, mais encore des surestaries (3).

Nous traiterons plus loin du privilège sur la marchandise.

En ce qui concerne le privilège des affréteurs, la disposition que nous analysons n'est, sous une autre forme, que la répétition de l'article 191 § 11. « Il est juste, écrit Valin sur « l'article 11 du titre I, l. III, que le marchand chargeur ait « un privilège pour l'exécution de la charte partie, *c'est-à-* « *dire* pour se faire remettre ses marchandises et pour le

(1) D. 71. 2. 135. — (2) Montpellier, 12 février 1870. D. ib. — (3) Et particulièrement des surestaries encourues au port d'ordres (Anvers, 30 mai 1877. Rec. d'Anv. 1877. 1. 320).

« dédommagement qui lui serait dû au cas qu'elles fussent « avariées ou détériorées par le fait du maître ».

Le projet de révision imprimé en 1867, la loi belge du 21 août 1879 (art. 71) reproduisent purement et simplement cet article.

On trouve une disposition analogue dans quelques codes étrangers, par exemple dans ceux de l'Italie (art. 388), de la Turquie (art. 100), de l'Egypte (art. 98). « Le bâtiment « avec ses agrès et le fret, dit l'article 2409 du code civil « canadien, est affecté à l'exécution des obligations du lo- « cateur ou fréteur, et la cargaison à l'accomplissement des « obligations du locataire ou affréteur. » Le code espagnol s'exprime en termes moins généraux : « le chargement, « dit-il (art. 797), est spécialement affecté à la sûreté du « paiement des frets dus pour son transport ».

CHAPITRE II.

DES EFFETS DU CONTRAT.

786. La cour de Bruxelles, a, dans un arrêt du 25 mai 1878 (1), déclaré que « les engagements maritimes sont « d'exécution rigoureuse ». Mais il n'y a pas, sur ce point, de règle spéciale aux engagements maritimes et il faut bien se mettre en garde contre de prétendues maximes sans base juridique, capables d'égarer, à un moment donné, les tribunaux chargés d'appliquer la loi. La cour de Bruxelles est elle-même obligée de juger (2) que, la charte partie mettant le navire à la disposition des chargeurs *aussitôt* après le déchargement, cela ne doit s'entendre qu'après le temps nécessaire aux réparations s'il résulte des circonstances que les chargeurs ont dû prévoir que des réparations pourraient être nécessaires. Le tribunal de commerce d'Anvers jugeait quelques mois plus tard (3) que, même après un protêt suivi d'une action en résiliation de charte partie, le tribunal peut, conformément au droit commun, accorder

(1) Rec. d'Anv. 1879. 1. 96. — (2) Même arrêt. — (3) 21 décembre 1878 (Rec. d'Anv. 1880. 1. 36).

un délai modéré pour l'exécution. Ces solutions sont irréprochables (1).

On insère dans les chartes parties, comme dans les autres contrats, des clauses pénales en prévision soit du retard, soit de l'inexécution (2); ces clauses doivent être interprétées conformément aux règles générales du droit civil (3). Par exemple, il est dit souvent dans les chartes parties françaises comme dans les chartes parties anglaises que la pénalité pour inexécution sera le montant du fret *(amount of freight)* : le fréteur et l'affréteur étant créanciers l'un de l'autre et la clause pénale (art. 1229 c. civ) étant la compensation des dommages-intérêts que le créancier souffre de l'inexécution de l'obligation principale, la clause est applicable (4) au fréteur comme à l'affréteur (5).

Cette dernière clause (pénalité égale au montant du fret) est d'ailleurs manifestement inapplicable si le contrat n'est violé que dans une de ses dispositions accessoires : les tribunaux belges ont maintes fois appliqué cette règle de sens commun (6).

(1) *Junge* Anvers, 7 avril 1864 (v. ci-dessous n. 792). — (2) La charte partie usuelle *(government form)* dont nous avons plusieurs fois parlé contient ces mots imprimés : *Penalty for non performance of this contract*... (v. d'ailleurs ci-dessus, pour la loi et les usages anglais, n. 773). — (3) V. dans ce sens Caen 16 décembre 1872 et Req. 8 juillet 1873. D. 74. 1. 56. V. en outre Req. 28 janvier 1874. D. 74. 1. 387. Aux termes de ce dernier arrêt, quand une charte partie stipule une clause pénale pour chaque jour de retard dans l'exécution de la convention et une autre en cas d'inexécution, il y a lieu d'apprécier les dommages-intérêts d'après cette seconde clause pénale dans l'hypothèse où la nature de l'entreprise pour laquelle le navire avait été affrété ne permet plus d'en poursuivre l'exécution à la date où le navire en retard est arrivé au port de chargement. La mise en demeure de l'art. 1230 est d'ailleurs sans application au cas où le créancier se plaint non d'un retard, mais d'une impossibilité d'exécution. — (4) Ainsi jugé par le tribunal de commerce d'Anvers le 27 avril 1880 (Rec. d'Anv. 1880. 1. 251). — (5) Le fréteur, si le fret est de 10,000 fr., par exemple, paiera donc cette somme s'il ne met pas son navire à la disposition de l'affréteur, comme celui-ci la paierait s'il n'apportait pas sa cargaison. — D'après les articles 730 et s. du code russe, le fréteur et l'affréteur doivent convenir du montant de l'indemnité pour le cas d'infraction au contrat. L'indemnité à payer par l'affréteur ne doit pas excéder 1° la valeur du fret et du chargement; 2° la gratification stipulée dans le contrat pour le capitaine. L'indemnité à payer par le capitaine ne peut excéder la moitié de la valeur du transport et du chargement ni moitié de sa gratification. — (6) V. entre autres décisions Anvers, 9 mai 1865, et Bruxelles, 22 mars 1869. Rec. d'A. 65. 1. 178; 69. 1. 136.

SECTION I.

OBLIGATIONS DU FRÉTEUR.

787. Il faut déterminer, d'abord, envers qui le fréteur est engagé. Peut-il, à la suite d'avis et d'invitations qu'il aurait adressés au public pour le transport des marchandises, être réputé avoir contracté une obligation « envers le « commerce en général », comme l'a jugé expressément la cour d'Aix le 8 février 1853 (1)? Nous en doutons beaucoup. Ces avis ne forment pas une promesse juridique; ce personnage indéterminé qu'on nomme le public n'avait pas d'ailleurs qualité pour stipuler et n'a pu stipuler, au sens exact du mot. Nous ne saurions donc blâmer le tribunal de commerce de Marseille d'avoir jugé le 9 novembre 1880 (2) que de tels avis n'impliquent pas pour une compagnie de bateaux à vapeur l'obligation de recevoir et de transporter les marchandises présentées dans ses bureaux; qu'elle conserve au contraire la faculté d'accepter ou de rejeter les propositions adressées à ses agents (3).

788. La première obligation du fréteur nous paraît être, dans l'ordre chronologique comme dans l'ordre logique, de mettre à la disposition de l'affréteur le navire affrété.

C'est très-clair. Il est convenu que vous expédierez mes marchandises par un steamer et vous les expédiez par un voilier sans mon autorisation : non seulement vous manquez à votre promesse; mais, ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce d'Anvers le 7 avril 1877 (4), vous commettez une faute lourde assimilable au dol.

En vain m'auriez-vous offert d'expédier la cargaison par un autre vapeur. J'ai compté sur celui que le contrat désigne et

(1) D. 55. 2. 329. Il est étrange que la cour d'Aix invoque le principe de la liberté du commerce à l'appui d'une telle décision : ce principe est au contraire méconnu si l'armateur, pour avoir publié des annonces, n'est plus libre de louer son navire comme il l'entend. — (2) Rec. du H. 1881. 2. 28. — (3) Nous admettons toutefois avec le tribunal de commerce du Havre (21 mai 1858. Rec. du H. 1858. 1. 123) que l'armateur et le capitaine sont, en pareil cas, tenus d'embarquer les marchandises envoyées devant le bord lorsqu'elles ont été métrées par leurs agents. C'est qu'il y a eu alors, en effet, un commencement d'exécution. — (4) Rec d'Anv. 1877. 1. 161.

qui présente certaines conditions de solidité, de vitesse, etc. : vous ne pouvez m'imposer cette substitution de navire (1).

En vain me répondriez-vous que le navire est vendu. En droit, avons-nous dit, cela n'empêcherait pas l'exécution de la convention : que si la convention, en fait, ne peut pas recevoir son exécution (parce que vous n'avez pas prévenu votre acheteur et qu'il a, je le suppose, immédiatement disposé du bâtiment), vous êtes responsable. Vous le seriez quand même une saisie et les formalités qu'elle entraîne mettraient obstacle à l'accomplissement de votre obligation. Ce n'est pas à moi, c'est à vous que la saisie est imputable (2).

Ce que vous n'avez pu faire avant le départ, vous ne pourriez pas le faire au lendemain du départ. « Le transborde- « ment, a dit très-exactement le tribunal de commerce de « Marseille le 2 janvier 1879 (3), n'est autorisé par la loi « que dans le seul cas de force majeure. »

Par une conséquence logique, toute clause qui déroge à cette règle est inextensible et doit être interprétée *stricto sensu*. Nous comprenons très-bien que le tribunal de commerce de Marseille ait regardé la clause permettant à une compagnie de transports maritimes de « transborder une « marchandise en cours de voyage » comme exclusivement applicable au cas où elle devrait prendre cette mesure « pour « satisfaire aux exigences de son service postal ou de son « entreprise de navigation » (4). Par une autre conséquence logique, la faculté de transborder ne doit être exercée que si la substitution d'un navire à un autre peut être immédiate ou presqu'immédiate : par exemple une pareille clause ne saurait, en principe, exonérer le fréteur de la responsabilité qu'entraînerait le séjour de la marchandise dans un port de transbordement pendant douze jours (5).

(1) Mars. 18 janvier 1861 (aff. Sequard c. Ersa). Rec. de M. 1861. 1. 62. — (2) Cf. Bédarride, II, n. 726. — (3) Rec. de M. 1879. 1. 68. — (4) Même jugement. On ne peut, dit à ce propos le tribunal, abandonner l'exécution des obligations d'un armateur à sa discrétion : la faculté de transborder ne saurait être étendue aux cas où le transbordement n'aurait pour cause qu'une faute antérieure ou une erreur ou une volonté sans motif plausible ; une pareille extension « lais- « serait à un entrepreneur de transports un arbitraire qui ne se « concilie pas avec les engagements résultant d'un affrètement ». — (5) Mars. 28 août 1874. Rec. de M. 1874. 1. 271.

789. La force majeure qui empêche complètement ou ajourne indéfiniment l'exécution du contrat délie manifestement le fréteur de cette obligation, comme de toute autre. Il n'y a pas ici ici d'ailleurs une force majeure *sui generis* : il s'agit toujours de « l'accident que la vigilance et l'indus- « trie humaine n'ont pu ni prévoir ni empêcher (1) ». La foudre tombe sur le navire affrété qu'elle réduit en cendres : il est évident que le fréteur n'est plus tenu de le mettre à la disposition du chargeur.

La mort du fréteur ne serait pas un cas de force majeure : les affréteurs n'ont pas contracté avec lui *intuitu personæ*, et ses héritiers restent obligés.

L'ordonnance et le code ont prévu spécialement un cas de force majeure : « Si toutefois avant le départ du vaisseau, « dit celle-là (l. III, tit. I, art. 7), il arrive interdiction de « commerce par guerre, représailles ou autrement avec le « pays pour lequel il était destiné, la charte partie sera ré- « solue sans dommages et intérêts de part ni d'autre, et « paiera le marchand les frais de la charge et décharge de « ses marchandises ; mais si c'est avec autres pays, la « charte partie subsistera en son entier. » « Si, avant le « départ du navire, a dit celui-ci (art. 276), il y a interdic- « tion de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, « les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de « part ni d'autre. — Le chargeur est tenu des frais de la « charge et de la décharge de ses marchandises. » En effet l'interdiction de commerce, survenant avant le départ du navire, est un « obstacle invincible » (2) à l'accomplissement de la charte partie.

Ce texte ne distingue pas : le juge, en pareil cas, n'aura donc pas à se demander si l'ajournement est indéfini ou temporaire, mais seulement s'il y a ou non interdiction de commerce avec le pays de destination. Nous verrons au contraire, en commentant l'article 277, que les autres cas de force majeure, s'ils n'empêchent que pour un temps la sortie du navire, laissent subsister la convention.

(1) Définition de Cambacérès. — (2) Valin, I, p. 626.

Il importe donc de déterminer avec précision la portée de l'article 276. Qu'est-ce que l'interdiction de commerce? On sait que, d'après le droit des gens conventionnel, les relations commerciales entre belligérants sont interdites (sauf accord contraire) (1) : un navire français allait partir pour un pays auquel la France déclare tout à coup la guerre; les accords sont résiliés (2). Le port de destination ou le port de départ est mis en état de blocus; le fréteur a le droit de ne pas mettre à la disposition de l'affréteur le bâtiment promis (3). Il en serait ainsi selon nous même quand le blocus ne serait pas effectif : il appartient sans doute aux puissances intéressées de réclamer contre une violation du droit des gens; mais un armateur peut toujours refuser d'exposer son navire au risque d'une capture en forçant la ligne d'investissement (4). Il importe peu que la prohibition concerne exclusivement une catégorie de marchandises. Par exemple un décret du 17 avril 1881 prohibe pour un temps indéterminé par les frontières de mer, à destination de la Tunisie et de l'Algérie la sortie, la réexportation d'entrepôt et le transit des armes de guerre, du plomb, du soufre, du salpêtre, du nitrate de soude, de la poudre, de la dynamite, des capsules de poudres fulminantes, des projectiles, des cartouches et autres munitions de guerre de toutes sortes, des affûts et voitures de guerre : si le contrat avait pour objet le transport de ces marchandises, le fréteur est, par la promulgation même du décret, délié de son obligation (5).

Mais l'imminence plus ou moins grande d'une guerre ne l'en délierait pas parce qu'elle n'empêche pas l'exécution d'une charte partie (6).

(1) V. notre tome I, n. 16. — (2) Le tribunal de commerce d'Anvers déclara, le 20 août 1870 (Rec. d'A. 71. 1. 8), résiliée la charte partie d'un navire français affrété avant la guerre pour un port prussien, la guerre ayant éclaté avant le départ du navire, quoique la cargaison appartint à des neutres. — (3) C'est ce que la cour de Pau a jugé le 7 mars 1847, le port de Montevideo (port de départ) ayant été mis en état de blocus, et le pourvoi dirigé contre cet arrêt a été rejeté le 1er mai 1848 (D. 48. 1. 86). — (4) Cf. notre tome I, n. 22. — (5) Conf. Mars. 11 novembre 1858 et Havre 25 oct. 1864 (Rec. du H. 58. 2. 315 et 64. 1. 204). — (6) Ainsi jugé par le trib. de co. d'Anv. le 3 mars 1879. Rec. d'Anv. 1879. 1. 238.

Au contraire on a pu assimiler à l'interdiction de commerce soit la défense faite à un capitaine étranger, ayant nolisé son navire dans un port français pour un autre pays, par l'agent diplomatique de sa nation, de se rendre au lieu de destination (1), soit l'arrestation et la détention de ce navire dans un port français par mesure de haute police gouvernementale et sans limitation de durée (2).

« Si l'interdiction, dit Valin (3), ne regarde pas les pays « de la destination du navire, la charte partie subsistera en « son entier, quelque risque que le navire ait à courir dans « son voyage, au moyen de la déclaration de guerre sur- « venue entre les princes devant les ports desquels il faut « passer. » Pothier (4) professe aussi cette doctrine, faisant observer que, si l'exécution de la charte partie est devenue « plus périlleuse », elle reste possible, et presque tous les auteurs modernes tiennent le même langage (5). L'arrêt du Conseil du Roi du 20 mai 1744 que j'ai déjà cité en commentant l'article 253 (v. ci-dessus n. 698) annula sans doute les engagements pris par les armateurs des navires équipés dans les différents ports du royaume pour être envoyés à la pêche de la morue, quoiqu'il n'y eût pas interdiction de commerce avec les lieux de destination des pêcheurs français et seulement à cause des « risques évidents » que faisait naître la guerre engagée contre l'Angleterre. Mais le « risque évident », disait Emérigon, n'est pas, aux yeux du législateur, un motif de résiliation et ne dégage pas le fréteur : aussi cet arrêt ne lui semblait-il pas pouvoir être érigé en « règle générale ».

Nous ne saurions adhérer à cette inflexible solution de l'ancien droit. Voici, je le suppose, un navire français à destination d'un port russe situé dans la Baltique : la France

(1) Mars. 3 août 1821 (Rec. de M. II. 1. 361) et surtout Rouen, 18 mars 1868 (Rec. de M. 70. 2. 26). Dans cette dernière affaire, l'état de guerre invoqué par le consul n'existait pas; mais il suffisait que cet agent eût refusé les expéditions et autres pièces nécessaires au navire pour se rendre au port de sa destination. — (2) Mars. 26 sept. 1833 (Rec. de M. XII. 1. 322). — (3) I, p. 627. — (4) n. 99. — (5) Dageville, II, p. 293; Caumont, v° Affrètement, n. 138; Bédarride, II, n. 663; Laurin, II, p. 196; Boistel, n. 1259.

est en guerre avec le Danemark et avec l'Allemagne ; il est certain que, si le contrat s'exécute, le navire sera capturé par les vaisseaux de l'une ou de l'autre puissance, et l'affréteur, invoquant l'article 276, pourrait contraindre le fréteur à livrer ce navire ou plutôt obtenir des dommages-intérêts pour défaut de livraison ! D'abord ce serait inique. Ensuite l'article 276, parce qu'il prévoit spécialement l'interdiction de commerce, n'exclut pas les autres cas de force majeure qui ajourneraient indéfiniment l'exécution du contrat (1). Les anciens jurisconsultes étaient liés par ces derniers mots de l'article 7, tit. I, l. III de l'ordonnance : si c'est avec autres pays, « la charte partie subsistera en son entier ». Mais cette phrase finale a précisément disparu dans le nouveau texte. Le juge a donc une plus grande latitude. Il devra se décider non d'après le texte de l'article 276, qui tranche une autre question, mais d'après les principes généraux du droit : s'il constate en fait que l'exécution du contrat a été indéfiniment ajournée, il devra déclarer que le fréteur est délié de son obligation (2).

Le tribunal de commerce de Marseille a décidé le 11 juillet 1877 (3) qu'il y avait en réalité, quoique la guerre ne fût

(1) Par exemple le tribunal de commerce d'Anvers a, sous l'empire du code de 1807 (5 septembre 1870. Rec. d'A. 70. 1. 310), résilié la charte partie d'un navire qui, par suite de la guerre et d'un blocus, ne pouvait sortir du port où il s'était réfugié « non en vertu de « l'article 276 co., mais par application des principes généraux sur « la force majeure ». — (2) C'est à peu près ce qu'a fait le tribunal de commerce de Nantes le 23 juillet 1870 (D. 70. 3. 115), quoiqu'il n'ait pas assez nettement affirmé que l'exécution de la charte partie n'était plus possible. Le tribunal s'est effet fondé sur « un danger « sérieux et incontestable », comme le Conseil du roi s'était fondé en 1744 sur le « risque évident ». Sa décision n'échapperait à toute critique que s'il avait déclaré, en fait, le contrat inexécutable. Le navire devait, dans l'espèce, pendant la guerre franco-allemande de 1870, entrer dans la Baltique « en passant en vue des ports de guerre ennemis et en longeant les côtes ennemies dont les phares et les feux avaient été éteints ». V. toutefois en sens contraire un arrêt de la cour de Gand du 3 novembre 1870 (Rec. d'A. 71. 2. 26) décidant que l'article 277 est, en cas pareil, seul applicable. Mais le tribunal de commerce d'Anvers a jugé trois fois comme le tribunal de commerce de Nantes, résiliant trois chartes parties de navires allemands affrétés pour des ports neutres, « par application des principes gé- « néraux du droit » (8 août, 14 octobre, 7 novembre 1870. Rec. d'A. 70. 1. 210, 346, 347). — (3) Rec. de M. 1877. 1. 293.

pas engagée entre la France et la Russie, interdiction de commerce entre les ports français et Odessa, à raison des torpilles qui parsemaient l'entrée du port russe : « attendu, « dit le jugement, que c'est interdire l'accès d'un port que « de placer des torpilles devant son entrée ; que si la puis- « sance qui place ces engins destructeurs n'a en vue que de « se défendre contre l'attaque de l'ennemi, ces engins me- « nacent également tous les navires qui se dirigent vers le « port et les menacent d'un danger tel qu'il existe, en fait, « un cas de force majeure assimilable à une interdiction de « commerce (1) ». Cette argumentation nous semble très-sérieuse. Il y a, je le suppose, une chance sur deux pour que l'équipage saute en l'air : cela suffit pour que le fréteur ne soit pas contraint, sous peine de dommages-intérêts, de livrer son navire à l'affréteur.

Si le navire était réquisitionné par l'Etat en conformité de la loi du 29 janvier 1881, ce serait encore un cas de force majeure, et les contractants seraient dégagés.

Mais une maladie épidémique éclatant au lieu de destination n'est pas assimilable à l'interdiction de commerce et ne peut pas être regardée comme un cas de force majeure ajournant indéfiniment l'exécution du contrat (2) (à moins, bien entendu, que les lois sanitaires (3) n'aient prohibé l'entrée ou la sortie du navire). Il en serait de même, à plus forte raison, d'une révolution intérieure (4).

Que la charte partie soit résiliée par application directe de l'article 276 ou en conformité des principes généraux, c'est à leurs frais que les affréteurs font décharger les marchandises comme ils les avaient fait charger à leurs frais. « Et « cela, dit Valin (5), est une suite naturelle de la résolution « qui se fait de la charte partie, sans dommages-intérêts de « part ni d'autre. Le maître d'ailleurs perd encore plus de

(1) On alléguait que le gouvernement russe offrait aux navires neutres, pour surmonter le péril, le concours d'officiers et de marins russes : le tribunal de Marseille réfute longuement cette objection. — (2) Marseille, 7 septembre 1831. Rec. de M. XII. 1. 201. — (3) Cf. Mars. 23 sept. 1835. Rec, de M. XV. 1. 248. — (4) Cf. Rouen, 8 mars 1869. Rec. de M. 70. 2. 20. — (5) I, p. 626.

« son côté, sans compter son travail et celui de son équi-
« page pour la charge et décharge des effets. »

790. L'article 296 § 2 prévoit un autre cas de force majeure : il suppose que le navire, avarié en cours de voyage, ne peut être radoubé. La charte partie n'est plus exécutable et le fréteur est délié de son obligation primitive. Mais le législateur en impose immédiatement une autre au capitaine : il l'astreint à louer un second navire. Nous déterminerons tout à l'heure la nature et l'étendue de cette nouvelle obligation.

791. L'ordonnance de Bilbao (c. XVIII, art. 10) décide comme le code français que, si le navire n'a pu partir par suite d'une déclaration de guerre avec le pays pour lequel il était destiné, l'affrètement sera déclaré nul, et que les frais de débarquement seront au compte du chargeur.

En droit espagnol comme en droit français, le fréteur ne peut substituer un navire à un autre. Le code espagnol (art. 757) excepte toutefois le cas où le capitaine, le navire étant partiellement affrété, ne peut compléter les trois cinquièmes du tonnage (1). Il résout les conventions (art. 768) en cas d'interdiction de commerce avec le port de destination comme les résout notre article 276 § 1 et ajoute : « si le navire était « chargé, il sera déchargé aux frais de l'affréteur, qui paiera « également les dépenses et les salaires de l'équipage de-« puis qu'il a commencé à charger le navire ».

D'âprès l'article 499 du code hollandais, le contrat d'affrètement est résolu de plein droit sans que les parties puissent exiger ni fret ni indemnité si une des circonstances suivantes se réalise avant le départ du navire : 1° si la sortie du navire est empêchée par une force majeure (2) ; 2° s'il y a prohibition d'exportation de tout ou partie des marchan-

(1) « Dans ce cas, ajoute le code espagnol, il supporte seul les « frais de décharge et d'augmentation dans le fret. S'il ne peut opé-« rer cette substitution, il doit mettre à la voile dans le délai con-« venu, sinon trente jours après le commencement de son charge-« ment ». — (2) « Sans distinguer si le navire est affrété pour le « transport du chargement hors du royaume ou si, se trouvant à l'é-« tranger, il est frété et affrété par des habitants du royaume des « Pays-Bas. »

dises comprises dans une seule et même charte partie du lieu d'où le navire doit partir ou du lieu d'importation dans celui de sa destination ; 3° s'il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné. Dans tous les cas, les frais de la charge et de la décharge sont pour le compte de l'affréteur. En outre (art. 500) le contrat d'affrètement *peut* être résilié à la réquisition d'une des parties si, avant le voyage commencé, il survient une guerre par l'effet de laquelle le navire et le chargement cessent d'être considérés comme proprieté neutre (1). De même en droit portugais (2).

Au Brésil, le capitaine qui ne peut trouver les deux tiers de son chargement dans le délai d'un mois à partir du jour où il a commencé à charger est en droit d'affréter un autre navire pour transporter les marchandises qu'il aurait reçues à bord, pourvu que ce navire soit également propre au voyage ; le fréteur supporte alors les frais de transbordement, l'augmentation du fret et celle de la prime d'assurance (3). D'après l'article 571 du code brésilien, le contrat d'affrètement est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre : 1° si, avant le départ, la sortie du navire a été empêchée par force majeure, sans limitation de temps ; 2° si, pendant le voyage, il est survenu une déclaration de guerre ou une interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné et que, par suite, le navire et la cargaison conjointement ne puissent plus être regardés comme propriété neutre ; 3° s'il y a prohibition d'exportation de tout ou partie des marchandises comprises dans la charte partie du lieu d'où le navire devait partir ou si l'importation au lieu de destination est prohibée ; 4° si, avant le départ du navire, il y a déclaration de blocus du port de chargement ou de ce-

(1) V. pour de plus amples développements les trois derniers alinéas de l'art. 500 et de l'art. 501. — (2) V. art. 1541 et s. du code port. — (3) Les chargeurs, ajoute la loi brésilienne, sont en droit, de leur côté, dans ce cas spécial, de décharger leurs marchandises sans payer le fret, mais en supportant les frais et les surestaries résultant de cette opération... Lorsque le capitaine ne peut trouver un autre navire pour faire le transbordement et que les chargeurs ne veulent pas décharger, ceux-ci sont en droit de le forcer à mettre à la voile avec le chargement qu'il a à bord, soixante jours après qu'il a commencé à mettre le navire en charge.

lui de destination, les frais de déchargement étant dans ces divers cas, comme ceux de chargement, au compte de l'affréteur. De même à Buenos-Ayres. En outre l'article 1262 du code argentin reproduit l'article 500 du code hollandais.

Au Chili (v. art. 989 s. code chil.), le fréteur ne peut substituer un bâtiment au bâtiment promis à moins que, ayant frété à cueillette, il n'ait pu compléter les trois quarts de son chargement ou que, après une déclaration d'innavigabilité en cours de voyage, il n'y ait lieu de pourvoir au transbordement. Le fréteur ne pourrait pas plus qu'en droit français se dispenser de mettre le navire à la disposition de l'affréteur sous prétexte qu'il l'aurait vendu (1). L'affrètement (v. art. 1037 s.) est résolu sans indemnité avant le commencement du voyage pour les causes suivantes : 1° la prohibition d'exporter du lieu de charge ou d'importer au lieu de décharge tout ou partie des marchandises mentionnées dans la charte partie (2) ; 2° l'interdiction de commerce, la déclaration de guerre entre la République et la nation à l'un des ports de laquelle le navire est destiné ou le blocus du port de destination ; 3° toute autre cause fortuite ou de force majeure qui empêche le voyage (3), l'affréteur supportant d'ailleurs les frais de déchargement, les staries et surestaries et la contribution aux avaries communes qui ont pu survenir.

Les articles 90 de la loi belge du 21 mars 1879, 92 du code turc, 94 du code égyptien, 384 du code italien sont calqués sur notre article 276.

On lit dans l'extrait du *compendio di diritto commerciale maltese :* « Le contrat est résilié de plein droit lorsque, par « cas de force majeure ou tout autre empêchement légi- « time, il ne peut être exécuté : en cas d'empêchement lé- « gitime avant le départ du navire, le capitaine ne peut

(1) Le code chilien astreint d'ailleurs expressément l'acheteur à exécuter le contrat d'affrètement, sauf son recours contre le vendeur. — (2) A moins que l'affréteur ne consente à charger d'autres marchandises non prohibées.— (3) Le code ajoute que, « si le cas fortuit « est imputable à la faute de l'une des parties, il y a lieu à résolu- « tion avec indemnité pour la réparation du préjudice ».

« exiger que le remboursement du chargement et du dé-
« chargement (1). »

Le code norwégien de 1860 (art. 51) décide que si, la guerre ayant éclaté, le voyage ne peut plus du tout s'accomplir *ou ne peut s'accomplir sans danger manifeste*, le fréteur et l'affréteur ont le droit, même après que les marchandises sont déjà chargées, de faire résilier le contrat sans indemnité de part ni d'autre (2). Le contrat doit être, à plus forte raison, regardé comme résilié si le navire se perd ou est pris par l'ennemi (art. 42 *in fine*).

Le code suédois autorise les deux parties contractantes à résilier dans les trois cas suivants, chacune d'elles devant supporter sa part de dommages : 1° si le navire ou la cargaison ou l'un et l'autre sont pris par suite d'une déclaration de guerre ; 2° si le port de départ ou le port de destination sont bloqués de telle sorte que les communications soient interrompues ; si l'exportation des marchandises, déjà chargées ou sur le point de l'être, vient à être interdite dans le port de départ ou leur importation au lieu de destination ; 3° si le navire est pris pour le service de l'Etat (3).

Les marchandises, dit l'article 82 du code finlandais, ne pourront pas, sans la permission expresse de l'affréteur, être chargées ou transportées à bord d'un autre vaisseau hors le cas de nécessité. D'après l'article 99 § 1 du même code, si, en cas de déclaration de guerre ou par suite du blocus du port de charge ou de décharge, le navire ne peut partir ou s'il est pris pour le service de l'Etat, chacune des parties est autorisée à résoudre les conventions (4).

(1) « Si l'interdiction, ajoute M. A. de St-Joseph (concord., p. 308), « s'étend à des pays autres que ceux pour lesquels le navire était « destiné, le contrat doit être exécuté et le voyage réalisé quel que « soit le danger, sous peine de dommages-intérêts de la part du ca-« pitaine ». — (2) D'après la traduction faite pour notre usage personnel, l'art. 51 ajoute : « Si le voyage est empêché par une autre « circonstance imprévue, *telle qu'une prohibition d'importation ou* « *d'exportation*, on procèdera, au contraire, d'après les règles gé-« nérales ci-dessus indiquées ». Il y a là une distinction dont le sens nous échappe. La prohibition d'exporter la marchandise n'équivaut-elle pas à l'interdiction de commerce ? — (3) Dans le troisième cas l'armateur et, s'il y a lieu, l'affréteur sont dédommagés par l'Etat de tous les frais qu'ils ont dû faire. — (4) « En pareils cas, ajoute

Le code allemand (art. 566) décide que le fréteur ne peut, sans la permission de l'affréteur, transborder les marchandises sur un autre navire : en cas de contravention à cette disposition, il répond de tout dommage, à moins qu'il ne prouve que le dommage serait advenu et serait resté à la charge de l'affréteur si les marchandises n'avaient pas été transbordées (1). Il annule le contrat d'affrètement et sans qu'une des parties soit tenue d'indemniser l'autre si, avant le voyage commencé et par suite d'un accident quelconque, le navire vient à périr, est pris par des pirates, capturé ou arrêté et déclaré de bonne prise. Enfin l'article 631 est ainsi conçu : « Chacune des parties peut résilier le contrat sans « être tenue à indemnité : 1° si, avant le voyage commencé, « le navire est frappé d'embargo ou arrêté pour le service « du pays auquel il appartient ou pour celui d'une puissance « étrangère ; s'il y a interdiction de commerce avec le lieu « de la destination du navire ; si le port de décharge ou de « destination est bloqué ; si l'exportation des marchandises « du port de charge ou leur importation au port de destina- « tion est prohibée ; si un ordre souverain empêche le dé- « part du navire ou le voyage ou l'expédition des marchan- « dises à livrer conformément au contrat d'affrètement : « dans les cas qui précèdent, l'ordre souverain n'autorise « la résiliation du contrat qu'autant que l'empêchement « survenu ne doit pas être de courte durée ; 2° si une guerre « éclate avant le voyage commencé, par suite de laquelle « le navire ou les marchandises à expédier ou le navire et « les marchandises ne peuvent plus être considérés comme « libres et sont exposés à être capturés. L'exercice du droit « conféré à l'affréteur par l'art. 563 (2) n'est point exclu dans

« le code, l'une n'est pas responsable du préjudice éprouvé par « l'autre ; mais chacune, au contraire, devra supporter ses propres « pertes ou pourra, dans le cas mentionné en dernier lieu, s'adresser « à l'Etat pour être dédommagée ». — (1) L'art. 566 ne s'applique point aux transbordements opérés après le voyage commencé par suite de force majeure. — (2) L'art. 563 permet à l'affréteur de substituer d'autres marchandises aux marchandises indiquées dans le contrat d'après leur genre et leur espèce, pourvu que la situation du fréteur ne soit point aggravée. Aux termes de l'art. 638, « lorsqu'une « partie seulement de la cargaison se trouve frappée avant le voyage

« les cas prévus par les dispoitions qui précèdent ». L'article 639, tout en énonçant que, hors les cas prévus par les articles 631 et suivants, le retard du voyage par force majeure n'a aucune influence sur les droits et obligations des parties réserve expressément l'hypothèse où « le but manifeste du contrat serait annihilé (1) par ce retard. »

En Angleterre, quand un navire est désigné dans une charte partie par son nom, son tonnage et par le nom de son capitaine, on ne peut pas, en règle générale, le remplacer par un autre bâtiment, et l'affréteur à qui l'on aurait ainsi manqué de parole pourrait intenter une action devant le tribunal compétent (2). Le *transhipment* (transbordement) n'est permis que s'il devient nécessaire (3). Le fréteur est délié de son obligation par la force majeure : ainsi quand le navire est détruit par un des évènements que les Anglais rangent sous cette dénomination générale : *act of God* (acte de Dieu), c'est-à-dire par un accident naturel exclusif de toute intervention humaine (4). La déclaration de guerre ne produit pas un effet moins absolu : toutes les conventions passées entre un anglais et l'habitant quelconque (fût-il anglais) d'un pays ennemi étant réputées illégales (5), le con-

« commencé par un accident qui, s'il avait atteint la cargaison en-
« tière, aurait eu pour conséquence (art. 630 et 631) de faire dis-
« soudre le contrat ou qui aurait autorisé les parties à résilier, l'af-
« fréteur ne peut charger d'autres marchandises aux lieu et place
« de celles convenues qu'autant que l'expédition de ces marchan-
« dises n'aggrave point la situation du fréteur (art. 563) ou résilier
« le contrat que moyennant l'engagement de payer le demi-fret et
« les autres créances du fréteur (art. 581 et 582). En exerçant ces
« droits, l'affréteur n'est point astreint à se renfermer dans les délais
« prescrits pour les autres cas de même nature ; seulement il doit dé-
« clarer immédiatement lequel des deux droits il entend exercer, et,
« s'il opte pour la substitution d'autres marchandises, en faire opé-
« rer le chargement dans le plus bref délai, supporter les frais éven-
« tuels de cette opération et indemniser au besoin le fréteur de tout
« dommage résultant du retard au-delà des jours de planche. S'il ne
« fait usage d'aucun des deux droits, il est tenu du fret entier pour
« la partie de la cargaison qui a été frappée par l'accident. Il est
« en tout cas obligé de faire retirer du navire la partie de la cargai-
« son qui a perdu son caractère de liberté par suite de guerre, prohi-
« bition d'entrée ou de sortie ou d'un ordre souverain ». — (1) Traduction de M.V. Foucher. — (2) Cf. Maclachlan, p. 345. — (3) V. ib., p. 399. — (4) p. 499. — (5) Willison *v.* Patteson, 7 Taunt. 439. Cf. Maclachlan, p. 520.

trat d'affrètement est dissous *ipso facto* (1). L'affréteur n'est pas plus recevable à réclamer le navire que le fréteur ne le serait à réclamer le chargement des marchandises (2). Lord Stowell a décidé qu'on ne pouvait exécuter, sans violer les lois, une charte partie, quand le port de destination est bloqué, le fréteur ne connût-il qu'un blocus de fait et n'eût-on pas encore reçu au port de départ les notifications requises par le droit des gens (3).

Aux Etats-Unis comme en Angleterre le fréteur doit le navire promis et ne peut transborder qu'en cas de nécessité. Il a été jugé que si, avant le départ du navire, le port de destination venait à être bloqué, les conventions étaient résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre (4).

Enfin l'article 2410 du code civil canadien est ainsi conçu : « Si, avant le départ du bâtiment, il y a déclaration de « guerre ou interdiction de commerce avec le pays auquel « il est destiné ou si, à raison de quelque autre cas de force « majeure, le voyage ne peut s'effectuer, les conventions « sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre. « Les frais pour charger et décharger la cargaison sont « supportés par le chargeur. »

792. La seconde obligation du fréteur est de livrer le navire en état de servir (5).

Je lis dans une charte partie usitée à Marseille : « le ca-

(1) La déclaration de guerre opère à ce point de vue, dit Maclachlan, comme un acte même du parlement. Cf. Esposito *v.* Bowden (in error), 7 E. and B. 763; Furtado *v.* Rogers, 3 B. and. P. 191, 198; *per* Lord Ellenborough, Barker *v.* Hodgson, 3 M. and Sel. 267, 270. — (2) Avery *v.* Bowden, in the case of The Lebanon, 5 E. and B. 714; (in error) 7 E. and B. 953; Barrick *v.* Buba, 2 C. B. (N. S. 563) etc. — (3) The Tutela, Reintrock, 6 C. Rob. Ad. 177. Le savant magistrat, dit Maclachlan (p. 541, note 1), a entendu parler évidemment des chartes parties usuelles qui stipulent l'exécution immédiate des engagements. Ce jurisconsulte distingue d'ailleurs, quant aux risques du voyage entrepris en dépit du blocus, entre le blocus de fait et le blocus notifié (cf. ib., p. 541; The Neptunus Hempel, 2 C. Rob. Ad. 110, 113, etc.). — (4) Scott *v.* Libby, 2 Johns. 336; Abbott (Amer. ed.) 597, note 1; Parsons on Shipping, 277, note. Il a été jugé au contraire dans une autre affaire que le blocus du port de départ n'opérait pas la résiliation, mais suspendait purement et simplement l'exécution du contrat. Palmer *v.* Lorillard, 16 Johns. 348. — (5) Nous renvoyons, pour tout ce qui concerne les visites et le contrôle de la navigabilité, à notre tome II, n. 105 s.

« pitaine aura son dit navire bien et dûment étanché, gréé « et muni de tout le nécessaire pour entreprendre le présent « voyage ».

« Pour entreprendre le présent voyage... ». C'est de toute évidence. Il en serait ainsi quand la charte partie ne s'en serait pas expliquée. L'état du navire, a dit très-exactement la cour de Rouen le 11 février 1876 (1), doit être apprécié en ayant égard tant au voyage pour lequel il est affrété, à la durée probable et aux difficultés normales de ce voyage qu'à la nature du chargement.

La garantie de bon conditionnement insérée dans la charte partie astreint-elle le juge à en prononcer la résiliation immédiate au cas où l'on découvrirait tout à coup un vice inconnu au capitaine ? Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé le 7 avril 1864 (Rec. d'A. 64. 1. 244) qu'il pouvait être accordé un délai au fréteur pour exécuter les réparations nécessaires. C'est raisonnable et c'est conforme aux principes généraux que nous avons exposés nous-même (v. n. 786), pourvu que le délai ne soit pas trop long et que la nature du contrat de transport comporte un retard dans l'exécution.

En tout cas les affréteurs n'auraient pas à se plaindre s'ils avaient eux-mêmes connu l'innavigabilité du navire : ils se sont, en effet, volontairement exposés à tous les risques. C'est ce qu'a jugé en termes excellents le 8 janvier 1878 le tribunal de commerce du Havre (2).

(1) D. 76. 2. 174. — (2) Rec. du H. 1878. 1. 53. « Attendu, dit le tribu-« nal, que les affréteurs sont d'autant moins fondés à réclamer contre « les conséquences des évènements survenus qu'ils n'avaient définiti-« vement accepté le navire qu'après l'avoir reconnu eux-mêmes ou par « leurs agents en bon état de navigabilité pour accomplir le voyage ; « que c'était là, pour les armateurs, le meilleur certificat de bonne « navigabilité qu'ils pouvaient avoir, puisqu'il provenait de leurs « propres affréteurs, intéressés au bon accomplissement du voyage ; « attendu qu'il ne saurait être admissible que les affréteurs puissent « venir aujourd'hui arguer de preuves contre un fait qu'ils ont re-« connu eux-mêmes, alors que les exceptions de vice propre et de « pourriture doivent être écartées et qu'ils n'apportent aucun fait « nouveau pour appuyer leurs allégations ; que, si les prétentions « de ... pouvaient être admises, il suffirait à un affréteur, en même « temps son propre assureur, et parce qu'il y trouverait de l'écono-

L'ordonnance de 1681 (l. III, tit. III, art. 12) s'exprimait en ces termes : « Si toutefois le marchand prouvait « que, lorsque le vaisseau a fait voile, il était incapable de « naviguer, le maître perdra son fret et répondra des dom- « mages et intérêts du marchand. » La peine ne doit pas sembler trop rigoureuse, remarque Valin, puisque le maître, par la nature du contrat, est nécessairement tenu de garantir son navire bon et parfaitement en état de faire le voyage en question, à peine de tous dépens, dommages et intérêts. L'illustre jurisconsulte ajoutait que la garantie de l'armateur subsiste quoique le navire ait été, avant son départ, visité et jugé en état de faire le voyage : la raison, disait-il, est que la visite d'un navire à son départ ne porte que sur ses parties extérieures....., au moyen de quoi elle ne peut découvrir les vices intérieurs et cachés, dont par conséquent le propriétaire demeure toujours responsable, et cela avec d'autant plus de justice qu'il ne peut pas ignorer le mauvais état du navire; mais quand il l'ignorerait il en serait de même, étant nécessairement tenu de le fournir bon et capable de faire le voyage.

Telle est l'origine historique et logique de l'article 297 co., ainsi conçu : « Le capitaine perd son fret et répond des « dommages-intérêts de l'affréteur si celui-ci prouve que, « lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de navi- « guer. La preuve est admissible nonobstant et contre les « certificats de visite au départ. »

Le second alinéa de l'article, quotidiennement appliqué par la jurisprudence (1), est parfaitement clair. « La section, « disait Bégouen au Conseil d'Etat, n'a fait que rédiger en « disposition le sentiment de Valin ». Cette preuve contraire peut d'ailleurs résulter « de simples présomptions et de tout « ce qui est de nature à porter la conviction dans l'esprit « mie, d'engager un navire déjà vieux, n'offrant plus par son âge « toutes les conditions de solidité désirables pour venir ensuite, en « conséquence de certains évènements, réclamer le bénéfice de l'ar- « ticle 297...; qu'admettre un pareil résultat et consacrer de pareils « principes, ce serait à la fois encourager des spéculations mal- « saines et contraires à l'équité, à la morale et à la justice ». —

(1) V. notre t. II, n. 411. Cf. Req. 29 mars 1854. D. 54. 1. 235.

« du juge (1) ». Il est presque inutile de faire observer qu'elle sera plus facilement accueillie s'il s'agit d'un vice caché ayant pu échapper à l'examen des experts visiteurs (2).

Non seulement le fréteur perd son fret, mais il doit être condamné à des dommages-intérêts envers l'affréteur.

C'est on ne peut plus logique lorsque, par suite de l'innavigabilité, le chargement n'arrive pas à destination. L'affréteur ne faisait pas voyager ses marchandises pour en payer le fret, mais pour en tirer un certain bénéfice : quelle en sera désormais la valeur vénale et comment s'en défaire ? L'affréteur qu'on aurait purement et simplement dispensé de payer le fret n'aurait été, le plus souvent, qu'incomplètement dédommagé.

Mais si le navire, en mauvais état au moment du départ, a fini par accomplir sa traversée après des retards, des relâches, des radoubs, etc, faudra-t-il encore, tout en condamnant le fréteur à des dommages-intérêts, le priver en outre de son fret ? Oui, d'après deux arrêts de la cour de cassation (3). Cependant le navire a transporté les marchandises au lieu de destination : ne lui doit-on pas dès lors le prix du transport ? Le contrat a été exécuté tant bien que mal, mais exécuté ; ne suffirait-il pas d'indemniser l'affréteur ? Non, répond M. Bédarride (4) : le capitaine qui part avec un navire hors d'état de naviguer... commet non seulement une faute, mais un crime en quelque sorte ; il expose non seulement sa cargaison, mais encore la vie de l'équipage et des passagers : il doit donc être sévèrement puni, et « il est juste « que la peine atteigne l'armement, qui s'est ainsi exonéré « de la dépense que la mise en état aurait occasionnée ». « Je comprendrais le point de vue, réplique M. de Courcy (5), « s'il s'agissait d'une amende prononcée dans un intérêt pu« blic, si le fret, perdu pour le capitaine, était confisqué au « profit du Trésor et n'était pas gagné pour l'affréteur, qu'on « dispense de payer sa dette ». MM. Dalloz font observer (6)

(1) Bordeaux, 4 juillet 1859. D. 60. 2. 83. — (2) Même arrêt. — (3) Req. 9 avril 1833 (D. v° Droit marit., n. 988) et 15 novembre 1876 (D. 78. 1. 86). — (4) II, n. 779. — (5) Questions, I, p. 154. — (6) 1878. 1. 86.

que la question ne présente peut-être pas un grand intérêt pratique parce que les juges « ne manqueront pas, la plu- « part du temps, de faire entrer le fret dans le calcul des « dommages-intérêts ». Elle présente, au contraire, un intérêt pratique toutes les fois que le fret dépasse le montant du préjudice réellement souffert. Voici, par exemple, un fret de 100,000 francs et le préjudice est de 50,000. Il nous paraît déraisonnable que le juge soit tenu d'allouer au moins 100,000 francs à l'affréteur. Cependant telle est la loi si celui-ci prouve que, le navire, au départ, était hors d'accomplir son voyage (1) : le texte est formel, et nous ajoutons que la commission de 1865 ne l'avait pas remanié.

793. Le fréteur pourrait-il stipuler qu'il ne sera pas responsable de l'innavigabilité, même antérieure au départ ?

On peut soutenir assurément que l'obligation de livrer un navire en état de servir est non seulement de la nature, mais de l'essence du contrat d'affrètement. N'est-il pas immoral et odieux d'envoyer un navire pourri sur la mer, et du même coup un équipage à la mort ? La stipulation qui dégagerait, en pareil cas, la responsabilité du fréteur n'est-elle pas contraire à l'ordre public ? La question est grave.

Mais il ne faut pas oublier qu'un ensemble de mesures préventives a été organisé par le législateur français et que plusieurs lois pénales en garantissent l'exécution (v. notre tome II, n. 411 et 412).

Or comment empêcher un affréteur de tenir au propriétaire d'un navire le langage suivant : l'autorité publique ne s'oppose pas au départ de votre bâtiment ; ce bâtiment est vieux et marche lentement ; mais j'ai des marchandises très-peu précieuses à transporter et j'ai surtout besoin de louer à bas prix ? D'accord, répondra le fréteur ; mais, tout en ayant lieu d'espérer que mon navire arrivera sans encombre au

(1) V. dans le même sens un jugement du tribunal du Havre du 24 septembre 1878 (Rec. du Havre. 1878. 1. 242), statuant dans l'hypothèse d'une simple relâche causée par le mauvais état de navigabilité au moment du départ.

port de destination, je ne puis m'exposer, pour un tel fret, aux risques d'une action en responsabilité : j'entends n'être pas tenu des vices de mon navire et du dommage que ces vices peuvent occasionner. Je ne crois pas que, réduite à ces termes spéciaux, une pareille convention doive être annulée par application de l'article 6 c. civ.

Mais elle doit être expresse et ne saurait se présumer (1).

794. Il se peut que le navire, en bon état quand il a fait voile, devienne innavigable au cours du voyage. « Si le maître est contraint de radouber son vaisseau pen- « dant le voyage, dit l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. III, « art. 11), le chargeur sera tenu d'attendre ou de payer le « frêt entier, et en cas que le vaisseau ne puisse être rac- « commodé, le maître sera obligé d'en louer incessamment « un autre; et s'il n'en peut trouver, il sera seulement payé « de son fret à proportion de ce que le voyage sera avancé. » Cet article suppose, Valin le fait observer deux fois (2), que le radoub « vient d'un cas fortuit ou d'un autre accident « maritime ».

Les rédacteurs du code se sont ainsi exprimés (art. 296) : « Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire « pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre ou « de payer le fret en entier. Dans le cas où le navire ne « pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer « un autre. Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, « le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est « avancé. »

L'article 296 suppose en premier lieu que le navire peut être réparé, en second lieu qu'il ne peut pas l'être.

Première hypothèse. L'affréteur est obligé d'attendre, sous peine de payer le fret entier. En effet le contrat

(1) C'est tout ce qu'exigeait la cour de Rouen le 19 janvier 1841 : « ... que, pour se soustraire à cette garantie, dérivant tout à la fois « du droit commun et du droit maritime, les propriétaires du *Du-* « *pleix* devraient trouver dans le connaissement qu'ils invoquent « une exception positive qui les eût affranchis de leur principale « obligation ... ». La chambre des requêtes, en rejetant le pourvoi le 11 janvier 1842, semble avoir suivi la cour de Rouen sur ce terrain (cf. D. Droit mar., n. 985). — (2) I, p. 651 et 653.

doit s'exécuter puisqu'il peut s'exécuter et, nul n'étant tenu du cas fortuit, les deux intéressés doivent, chacun en ce qui le concerne, en supporter les conséquences. Donc, ainsi que l'explique très-bien Valin (1), l'affréteur supportera les frais de déchargement et de magasinage (ainsi que la moins-value résultant du retard éprouvé), tandis que les frais du radoub, la nourriture et les loyers de l'équipage tomberont sur l'armateur.

Si les assureurs sur corps ont obtenu du tribunal compétent pour connaître plus tard du délaissement ou du règlement d'avaries l'autorisation de faire remorquer le navire, à leurs frais et risques, du port de relâche dans un autre port où ils espèrent obtenir les réparations à meilleur compte et prévenir la déclaration d'innavigabilité, les affréteurs, obligés par la loi d'attendre la fin des réparations, ne peuvent, si le sort du chargement n'est pas compromis, s'opposer au remorquage, tous leurs droits étant d'ailleurs réservés (2).

Mais le chargeur devrait-il encore attendre si la marchandise, à raison du retard, était exposée à périr ? Targa (3), Casaregis (4) résolvaient négativement cette question. Telle était la plus ancienne tradition maritime : « Et si le mestre « vult, disaient les rôles d'Oléron (art. 4), il poet bien ado- « bler sa neef *si éle soit en ce cas que éle se puisse adobler* « *prestement* (5). » Cela nous semble très-logique. Puisque la prolongation nécessaire du radoub entraîne la perte des marchandises, il y a, quant à celles-ci, une sorte d'innavigabilité; l'affréteur doit pouvoir les retirer en payant le fret proportionnel conformément à la disposition finale de l'article 296 (6). C'est ce qu'avait jugé la cour de cassation le 15

(1) I, p. 651. — (2) Ainsi jugé par le tribunal de commerce de Marseille le 8 mars 1875 (Rec. de M. 1. 165). Il est bien entendu que toutes les conséquences de l'opération du remorquage (et par exemple une nouvelle moins-value) resteraient à la charge des assureurs. — (3) Pond. mar., c. XLV, n. 9. — (4) De comm. discurs. XXII. — (5) *Mercatores tenentur per illud breve tempus....* (Kuricke ad jus marit. hanseat., tit. IX, art. 20, et Casaregis, disc. précité). — (6) Cf. Laurin, II, p. 110.

mars 1859 (1) et ce que vient de juger la cour de Rennes le 25 avril 1880 (2).

795. *Deuxième hypothèse*. Le navire ne peut plus être réparé. Le capitaine est-il tenu de fréter, s'il peut le faire, un autre bâtiment pour achever le transport? Valin explique, en citant un long fragment de Vinnius, que le texte de l'ordonnance ne doit pas être pris à la lettre, et qu'il y a là seulement « une voie ouverte au capitaine s'il veut gagner « son fret en entier ».

Tel n'est pas l'avis d'Emérigon (3) : cette doctrine serait bonne, dit-il, si le chargeur était présent ou à portée de chercher par lui-même un autre navire : hypothèse prévue par l'article 7 de la déclaration de 1779 (4). Mais si l'accident est arrivé en pays lointain sans que les chargeurs puissent donner leur ordre, le capitaine, « qui n'est pas « moins le préposé des chargeurs que celui des armateurs », doit veiller à la conservation de la marchandise et faire tout ce que les circonstances exigent, c'est-à-dire ce que feraient les chargeurs s'ils étaient présents. Il serait donc très-blâmable si, faisant vendre pour son fret gagné partie des marchandises sauvées, il laissait le reste en pays lointain tandis qu'il eût pu conduire le tout par un autre navire au lieu de destination.

Presque tous les commentateurs du code adoptent cette opinion. Le code dit que « le capitaine est tenu » : quoi de plus formel ? Il a dû, d'ailleurs, s'exprimer ainsi : pourquoi

(1) « D. 59, 1. 443. Attendu, dit la chambre des requêtes, que « l'art. 296 co. ne saurait recevoir d'application au cas où le « retard que le radoub du navire rend nécessaire peut avoir pour « effet la perte de la marchandise chargée à son bord ». — (2) Rec. du Havre 1880. 2. 289. V. toutefois la note de M. Guerrand. Nous ne saurions admettre, pour notre compte, que cette hypothèse soit assimilable à celle du retirement volontaire de la marchandise. Cf. Rennes, 19 août 1831. D. v° Droit marit., n. 1015. — (3) Assur., ch. XII, sect. 16. — (4) Ainsi conçu : « Lorsque le navire aura été condamné comme étant hors d'état de continuer sa « navigation, les assurés sur la marchandise seront tenus de le faire « incessamment signifier aux assureurs, lesquels, ainsi que les assurés, feront leurs diligences pour trouver un autre navire sur lequel lesdites marchandises seront chargées, à l'effet de les transporter à leur destination ».

mettre l'affréteur à la discrétion du fréteur en laissant l'option au capitaine ?

On peut seulement se demander si, comme le croyait Émérigon, le capitaine, dès que le chargeur est présent et à même de noliser un autre navire, est réduit à un rôle passif. La distinction proposée par Emérigon nous semble encore juridique, parce que le capitaine, aujourd'hui comme sous l'empire de l'ordonnance, agit en cette circonstauce du chef des affréteurs (1).

En tout cas le capitaine est déchargé de toute responsabilité si l'affréteur, sans motif légitime, refuse d'accepter le navire qui lui est offert (2).

Le capitaine est tenu, disons-nous, mais non pas jusqu'à l'absurde. En fait, il pourrait louer, je le suppose, un autre navire, mais seulement à des conditions désastreuses : il devra s'abstenir, et l'affréteur qui voudrait lui faire un grief de son inaction sera débouté. Le législateur aurait perdu le sens s'il l'avait constitué dans cette circonstance préposé du chargeur pour lui permettre de ruiner son préposant. Le capitaine qui ne peut fréter que dans des conditions manifestement défavorables au chargeur et hors de proportion avec le résultat est dans l'impossibilité morale de fréter (3).

Cette obligation de louer un autre navire ne doit pas être, d'ailleurs, limitée au cas d'innavigabilité proprement dite. Elle dérive de la nature des choses, et ce serait mal entendre l'article 296 § 2 que de lui donner ce sens restrictif. Toutes les fois, dit Emérigon (4), que, « par fortune de « mer », le navire a été mis hors d'état de continuer sa navigation, « c'est le cas d'en louer un autre sur lequel les

(1) V. toutefois Ruben de Couder, v° Fret, n. 229. — (2) *Sic* Bédarride, n. 774, et Ruben de Couder, v° Fret, n. 230. — (3) Mars. 9 nov. 1864 et 4 septembre 1873 (Rec. de M. 1864. 1. 297 ; 1873. 1. 313). Mais on conçoit très-bien que la cour de Bordeaux ait, le 15 mai 1866 Rec de M. 1866. 2. 180), à raison des circonstances, débouté les affréteurs qui se plaignaient du prix trop élevé d'un second affrètement, conclu sous les yeux et avec le concours de l'autorité compétente (Adm. de la mar. c. Eymond et Delphin Henri). — (4) I, p. 426.

« marchandises soient chargées » : par exemple si le navire a fait naufrage (1) ou s'il a été pris et que la marchandise soit relâchée ou rachetée. En effet, l'intérêt du préposant ne variant pas, il est difficile d'apercevoir pourquoi, dans des circonstances aussi semblables, le devoir du préposé varierait (2).

Le surcroît de fret (3) doit-il être mis au compte du fréteur ou au compte de l'affréteur ? La question est débattue.

Premier système. Puisque le législateur ne parle pas du fret qui, dans cette conjoncture, est dû au capitaine, son intention semble évidente; il a entendu maintenir les effets de la convention primitive et assurer par conséquent au capitaine son fret entier sous la condition de louer un autre navire. Tout capitaine engagé pour un voyage n'est-il pas tenu de l'achever, aux termes de l'article 238, à peine de

(1) La cour de Bordeaux a évité le 20 avril 1880 de se prononcer sur cette question de principe, affirmativement résolue par Pothier (traité du contrat d'assur. n. 51) et par Emérigon : « Attendu, a-t-« elle dit (Rec. de M. 1880. 2. 204), que, si certains auteurs ont pu « déclarer cette disposition de l'art. 296 applicable au capitaine d'un « navire naufragé, il est certain qu'il ne peut s'agir que du cas où « le naufrage est le résultat d'une fortune de mer ». Dans l'espèce, le capitaine et l'armateur, *déclarés responsables* du naufrage, reprochaient aux assureurs sur facultés d'avoir vendu la cargaison au lieu de l'expédier à destination sur un autre navire conformément à l'art. 296 § 2 et tâchaient d'échapper ainsi au recours de ces assureurs. — (2) Les rédacteurs du code allemand (art. 630 et 632) ont raisonné comme Emérigon (conf. ci-dessous n. 796). Toutefois signalons un jugement en sens contraire du tribunal de commerce de Marseille (16 novembre 1880. Rec. du H. 81. 2. 57) : « Attendu, dit le tribunal, « qu'il n'est fait au capitaine aucune injonction de louer un autre « navire après le naufrage ; que la continuation du voyage après un « naufrage n'est donc pas assimilée au cas de sa continuation après « une innavigabilité ou une prise ». L'argumentation n'est pas décisive. Le tribunal de Marseille paraît craindre que l'affréteur ne soit alors obligé de recevoir ses marchandises grevées de lourdes dépenses de sauvetage qui en dépassent le produit net. Mais l'innavigabilité peut entraîner de plus lourdes dépenses et c'est pourquoi nous avons dit que, si le capitaine était tenu, il ne l'était pas jusqu'à l'absurde. — (3) C'est-à-dire ce qu'on paie de plus pour le transport depuis le lieu du sinistre jusqu'à celui de la destination, relativement au premier fret stipulé. Il faut ajouter la commission payée à l'intermédiaire qui a fait contracter le second affrètement, les surestaries qui ont été la conséquence de la relâche, les avaries et les formalités nécessaires pour leur constatation (Bordeaux, même arrêt).

tous dommages-intérêts envers les affréteurs ? En louant cet autre navire, le capitaine ne fait donc qu'exécuter son contrat; il agit manifestement en son nom personnel (1).

Telle était d'ailleurs l'opinion de Valin (2).

Deuxième système. Tel n'était pas l'avis d'Emérigon (3). La loi ne serait pas égale, disait-il : le capitaine qui ne peut trouver un autre navire est payé de son fret; pourquoi donc le capitaine qui conserve la marchandise et la conduit dans le lieu de la destination serait-il ruiné par le fret excessif du navire subrogé ? La déclaration du 17 août 1779 (art. 9) (4) mettait d'ailleurs expressément le surcroit de fret, en cas pareil, au compte des assureurs sur facultés, « à la décharge « des assurés ». Le code de commerce (art. 393) met aussi l'excédant du fret à la charge de l'assureur sur facultés. Donc, à défaut d'assurance, c'est sur l'affréteur que retombe l'aggravation ; donc c'est en son nom et dans son intérêt que le capitaine agit. D'ailleurs l'armateur ne peut être assujetti par son contrat à l'obligation de louer un autre navire, puisqu'il est libéré par la perte fortuite de la chose louée. Il ne s'agit plus que de pourvoir aux intérêts de la cargaison; le capitaine ne peut y pourvoir que comme mandataire des chargeurs. Cette argumentation me semble décisive (5).

Le contrat primitif ne faisant plus la loi des parties, l'excédant de fret doit être, ainsi que l'a jugé la cour de Bordeaux (6), réparti sur les différentes marchandises non proportionnellement au taux de l'affrètement primitif, mais à la place qu'elles occupent à bord du second navire.

Si le second fret est inférieur au premier, le capitaine doit-il profiter de cette différence ? Oui, d'après un arrêt de la cour d'Aix (11 août 1859) (7) : « le fret inférieur du se-

(1) *Sic* Pardessus, III, n. 715. — (2) Ainsi jugé par sentence de l'amirauté de Marseille du 30 juillet 1748. — (3) *Loc. cit.* — (4) Cet argument décisif n'avait pu toucher Valin, qui écrivait avant la déclaration de 1779. — (5) *Sic* Locré, III, p. 276 s.; Boulay-Paty, II, p. 401; Bédarride, II, n. 772; Alauzet, n. 1896; Laurin, II, p. 112; Boistel, n. 1260; Ruben de Couder, v° Fret, n. 1231. — (6) Arrêt précité du 15 mai 1866. — (7) D. 60. 2. 15.

« cond navire, dit-elle, n'est ni un avantage légal pour le « capitaine ni un désavantage légal pour les chargeurs « puisqu'ils ne paient, eux aussi, que le fret promis et que « ce fret inférieur laisse intacte la convention primitive à « laquelle il s'ajoute comme une double prime aléatoire, « soit pour les dangers courus par la fortune de mer en vue « de sauver la marchandise, soit pour l'encourager à ache- « ver le voyage de la marchandise, ce qui est l'intérêt vital « du commerce ». Mais la contradiction est choquante ! Comment ? Il est démontré par des arguments péremptoires (v. Emérigon, I, p. 429 s.) que le capitaine agit ici comme préposé des chargeurs ; on veut bien reconnaître qu'il n'agit qu'en cette qualité si le nouveau fret est supérieur au fret primitif et, s'il lui est inférieur, on raisonne comme s'il représentait le fréteur ! Comme le dit très-bien M. Laurin (1), l'affréteur ne peut pas être rivé d'un côté à son contrat et ne pas l'être de l'autre ; cette situation en partie double n'aurait aucune raison d'être, elle serait aussi contraire à la logique qu'à l'équité (2). La cour d'Aix propose d'accorder, en pareil cas, une *prime* au capitaine : c'est de la fantaisie pure et la jurisprudence n'a pas le droit, quand il s'agit de déterminer les conséquences de conventions synallagmatiques à titre onéreux, de créer une prime au profit d'un des contractants (3).

Quelque avis qu'on embrasse sur cette question, les frais de déchargement, de magasinage et de rechargement sont indubitablement à la charge des affréteurs (4).

. (1) II, p. 114. — (2) *Sic* Alauzet, n. 1897; Marseille, 15 juin, 19 juillet et 10 septembre 1858 (Rec. de M. t. 36. 1. 214 et 328). On invoque en sens contraire l'art. 309 co. qui décide que le chargeur ne peut en aucun cas demander de diminution sur le prix du fret. Mais cet article, fait pour prévenir certaines demandes arbitraires en réduction du fret (fondées, par exemple, sur la prétendue lésion que l'affréteur aurait éprouvées par suite de certaines circonstances), n'a aucun trait à la question, ainsi que M. Laurin (ib.) l'a victorieusement démontré. — (3) Car la prime, bien entendu, ne profiterait qu'au fréteur. Cependant M. Bédarride, dans sa 2e édition, défend énergiquement l'arrêt de la cour d'Aix en proposant une distinction tout à fait extraordinaire entre le voyage du navire et le voyage de la marchandise (II, n. 773). — (4) Nantes, 7 juillet 1866. Rec. de M. 1867. 2. 3.

Puisque, si le second fret est inférieur au premier, l'affréteur profite de la différence, le capitaine, ayant accompli partiellement son obligation jusqu'au point où le navire a relâché pour cause d'innavigabilité, a droit au fret proportionnel, tout comme dans l'hypothèse prévue par le troisième alinéa de l'article 296. Le texte ne le dit pas expressément; mais le bons sens l'exige (1).

Nous devons constater que, d'après le projet de révision imprimé en août 1867, le chargeur ne profitait pas de la différence en moins entre les deux frets et supportait la différence en plus. Nous n'aurions pas approuvé cette innovation : c'était, en tout cas, une innovation.

Le même projet (art. 295 et 298) privait inflexiblement le fréteur de tout fret si les marchandises, après déclaration d'innavigabilité, ne parvenaient pas à destination. Le code actuel (art. 296 § 3), plus équitable, donne au capitaine qui n'a pu louer un autre navire le fret « à proportion de ce que « le voyage est avancé ». Pourquoi donc aurait-on corrigé la loi? Ainsi que l'a dit très-juridiquement M. Laurin (2), l'obligation qu'engendre chez le fréteur le contrat de transport est, comme toutes les obligations de faire, et sauf indication d'une volonté contraire, divisible, c'est-à-dire susceptible de s'exécuter par fractions et l'on comprend très-bien que, lorsque le voyage se trouve avancé d'un tiers ou de moitié, l'affréteur ait recueilli le tiers ou la moitié du profit qu'il devait retirer du contrat : le fréteur pouvait donc et devait être rémunéré en conséquence.

Comment établir la proportion? M. de Courcy (3) reproche à la jurisprudence de s'asservir à une application « géométrique » de la loi. Un professeur d'hydrographie est appelé à calculer combien il y a de milles entre le port de départ et le port de destination, combien le navire en a parcouru; un calcul proportionnel détermine le fret dû au capitaine, et c'est si bien entendu ainsi que cela s'appelle le fret de distance. C'est bien ici, s'écrie l'éminent publiciste,

(1) Marseille, 27 mai 1841, 3 mai 1857 (Rec. de M. t. 20. 1. 334 et t. 35. 1. 964) outre les jugements précités du 19 juillet et du 10 septembre 1858. — (2) II, p. 116. — (3) Questions, I, p. 162.

que la vérité mathématique est le contraire de la vérité : qu'importe la distance parcourue s'il en coûte davantage pour faire venir la marchandise du point intermédiaire ou si même la marchandise, vendue à vil prix sur ce point intermédiaire, ne peut plus être livrée au destinataire ? La loi, répondons-nous, a prévu des cas généraux : l'application de cette règle très-simple et le plus souvent équitable pourra sans doute froisser quelquefois des intérêts respectables : mais que de difficultés prévenues et que de procès évités ! Le code allemand qui, pour calculer le fret de distance, tient compte non seulement de la distance parcourue, mais encore de la proportion des frais et du temps employés, des dangers courus (!) et des pénalités encourues pour la partie achevée du voyage, etc, est obligé de supposer immédiatement qu'un procès va naître (1).

La charte partie usuelle dont nous avons souvent parlé *(government form)* contient la clause suivante : dans le cas où un retard proviendrait d'un manque d'hommes ou d'approvisionnement, d'une rupture de la machine ou d'une avarie empêchant le fonctionnement du navire *(working of the vessel)* pendant plus de quarante-huit heures, le paiement du fret cessera jusqu'à ce que le navire soit en état de reprendre son service. Cette clause doit être entendue et exécutée de bonne foi. Le capitaine qui, après quarante-sept heures trois quarts de relâche, ferait naviguer tant bien que mal son navire pendant deux ou trois heures, pour éluder l'application du contrat, relâcherait de nouveau pour radouber pendant quarante-huit heures et recommencerait la même manœuvre ne percevrait pas le fret corrélatif à la seconde, à la troisième, à la quatrième période de relâche.

796. Lorsque, par négligence ou par cupidité du capitaine ou maître, dit l'ordonnance de Bilbao (c. XVIII, art. 19), le navire a mis à la voile sans avoir été calfaté ni caréné et sans que les autres réparations nécessaires pour le

(1) « Si les parties ne peuvent tomber d'accord sur le montant du « fret de distance, le juge doit prononcer d'après les principes d'é- « quité » (art. 633 § 2).

voyage aient été faites, les dommages éprouvés par les marchandises seront à ses risques.

L'article 779 du code espagnol est calqué sur l'article 297 du code français. Il n'est dû aucune indemnité à l'affréteur, ajoute l'article 776, quand le navire aura relâché pour une réparation urgente et nécessaire ; si, dans ce cas, les chargeurs préfèrent décharger leurs effets, ils paieront le fret entier comme si le navire avait atteint sa destination, pourvu toutefois que le retard occasionné n'excède pas trente jours ; passé cé délai, il paieront seulement un fret proportionnel à la distance à laquelle le navire a transporté le chargement. Aux termes des articles 777 et 778, quand le navire est hors de service, le capitaine est obligé d'en affréter un autre à ses frais jusqu'au port de destination ; mais s'il ne peut en trouver un à trente lieues de distance, il devra déposer le chargement pour le compte des propriétaires : en cas de retard, les affréteurs pourront transporter eux-mêmes le chargement et affréter le nouveau navire aux frais du premier fréteur, mais après avoir fait deux sommations au capitaine, qui demeurera responsable.

Le code hollandais (art. 479) et le code portugais (art. 1526) reproduisent notre article 479. Le code hollandais (art. 478) décide en outre que, si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre que ce navire soit réparé ou de retirer ses marchandises en payant le fret entier et l'avarie grosse : il ne doit pas de fret pendant le temps du radoub si le navire est frété au voyage ; s'il ne peut être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un ou plusieurs autres pour son compte et sans pouvoir exiger une augmentation de fret, à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination ; si le capitaine n'a pu louer un ou plusieurs autres navires sur le lieu même ou dans un lieu voisin, le fret n'est dû qu'en proportion de la partie du voyage déjà effectuée : dans ce dernier cas, le transport des marchandises sera remis au soin de chaque chargeur, sauf l'obligation du capitaine d'aviser ces chargeurs de sa situation et de prendre dans l'intervalle toutes les mesures nécessaires pour la conservation

du chargement. Le tout sauf convention contraire. De même en droit portugais (art. 1525 code portug.) Les codes égyptien (art. 115 et 116) et turc (art, 118 et 119) s'expriment aussi de la même manière. Mais on lit dans une note officielle annexée à l'article 118 du code turc : « Pour calculer le fret proportionnel, il faut prendre en considération non seulement la proportion de la distance parcourue à celle à parcourir, mais encore les dépenses, le temps, les risques et les peines habituellement jointes à chacune de ces distances. » C'est le système préconisé par M. de Courcy.

Le code brésilien reproduit notre article 297, mais décide (art. 613 s.) que l'affréteur et les chargeurs ou consignataires ne sont pas tenus, quand le capitaine est obligé de faire réparer le navire en cours de voyage, d'attendre la fin des réparations : ils peuvent retirer les marchandises en payant le fret en entier, les staries et surestaries, la contribution aux avaries et, si les marchandises ne sont pas déjà débarquées, les frais de déchargement et de désarrimage. Un décret du 19 septembre 1860 règle les formes dans lesquelles le chargeur qui ne veut pas attendre la fin des réparations doit se faire autoriser à retirer ses marchandises. Si le navire n'est pas réparable, le capitaine est tenu d'en affréter un ou plusieurs autres et sans augmentation de fret pour transporter la cargaison au port de destination. Si, dans un délai de soixante jours depuis que le navire a été déclaré innavigable et que les réparations ont été jugées impraticables, le capitaine n'a pu trouver un ou plusieurs autres navires pour faire le transbordement, il doit requérir le dépôt des marchandises dans un entrepôt. Dans ce cas, le contrat est résilié et le fret n'est dû qu'en proportion de la distance parcourue (1). De même à Buenos-Ayres. Toutefois l'art. 1242 du code argentin est ainsi conçu : « Lorsque, le navire ayant été déclaré innavigable en cours de voyage, le capitaine ne trouve pas un ou plusieurs autres navires à affréter pour continuer le voyage, les chargeurs ou la majorité d'entre eux peuvent conclure un affrètement pour le transport de la

(1) Cf. Hoechster et Sacré, I, p. 462.

cargaison au lieu de destination; et si le fret du navire transbordeur est plus élevé, chacun d'eux contribue au surcroît de fret en proportion du premier frèt stipulé ».

Le code chilien reproduit aussi notre article 297. Lorsque le navire (art. 1018 s.) est forcé de relâcher pour réparations urgentes, les chargeurs doivent attendre trente jours sans pouvoir exiger une indemnité, à moins qu'ils ne préfèrent décharger. Si le déchargement a lieu avant l'expiration des trente jours, le fret entier est dû : passé ce délai, il n'est dû qu'en proportion de la distance parcourue. Si l'affrètement est au mois, l'affréteur ne doit aucun fret pendant le temps des réparations, et il n'y a pas lieu à augmentation de fret si l'affrètement est au voyage. Dans le cas où le navire ne peut être utilement réparé, le capitaine doit en affréter un autre pour son compte et faire effectuer le transport sans augmentation de fret pour les chargeurs; il est, en outre, de son devoir d'accompagner la cargaison jusqu'au port de destination. S'il ne trouve pas un navire transbordeur à une distance de 30 kilomètres, il doit faire le dépôt des marchandises pour le compte des chargeurs en leur donnant avis et n'a droit qu'au fret proportionnel. Si, par la mauvaise foi ou la négligence du capitaine, un autre navire n'a pas été loué, les chargeurs peuvent en affréter un pour leur compte et sous la responsabilité du fréteur, après interpellation judiciaire dans les quinze jours qui suivent le délai de trente jours accordé pour les réparations : l'affrètement ainsi conclu par les chargeurs produit son effet dès que le capitaine a refusé de faire droit à la sommation. Lorsque la relâche est causée par le manque de vivres, par l'insuffisance des approvisionnements ou par des avaries qu'il y a lieu d'attribuer à l'impéritie du capitaine, les chargeurs ont le droit de résilier le contrat et peuvent, en outre, obtenir des dommages-intérèts.

La loi belge du 21 août 1879 (art. 85, 94 et 97) est calquée sur le projet de révision (1867) dont nous avons fait l'analyse et la critique.

Le code italien ne se borne pas, cette fois, à reproduire les dispositions du nôtre : il dispose expressément (art. 403)

que, dans l'hypothèse prévue par l'article 296 § 2 du code français, le nouvel affrètement est fait pour le compte du chargeur *(per conto del caricatore)*.

En droit maltais, si le navire devient innavigable pendant le voyage, le fret doit être payé à raison de la route parcourue.

Dans le port de détresse, dit l'article 59 du code norwégien, le capitaine devra veiller à ce que la réparation de l'avarie soit faite le plus promptement possible. Il devra, si le navire n'est pas susceptible de réparation, chercher à recevoir les ordres des chargeurs quant à la destination du chargement. Si ces ordres ne peuvent être attendus sans inconvénient manifeste, il devra, de concert avec des gens compétents, aviser au mieux et décider si les marchandises devront être expédiées sur un autre navire ou consignées ou vendues. Quand il aura fait tout son possible, il peut avoir l'âme en repos, quel que soit le résultat.

Le code suédois est moins laconique. Lorsque, pour réparation d'avaries dans un port de relâche, il y a lieu de procéder au déchargement de la cargaison, le propriétaire des marchandises ou son mandataire, qui ne veut pas attendre que le navire soit réparé et chargé de nouveau, peut reprendre ses marchandises ; mais le fret entier est exigible. Si, au contraire, les avaries sont tellement graves que le navire soit hors d'état de reprendre la mer, on ne tient compte dans le calcul du fret que de la distance parcourue jusqu'au port de relâche. Si, dans ce dernier cas, le propriétaire ou son représentant n'est pas sur les lieux, le capitaine est tenu de n'exiger que le minimum du fret qui puisse être dû pour un semblable voyage, en s'en rapportant à l'estimation d'un arbitre. Le capitaine est aussi tenu de faire transporter la cargaison sur un autre navire jusqu'à destination ou, s'il ne trouve pas de navire qu'il puisse affréter, de faire emmagasiner les marchandises pour le compte du propriétaire ; de plus, il doit avertir ce dernier ou au moins le destinataire de la cargaison. Si les marchandises sont avariées ou susceptibles de l'être ou si elles ne peuvent attendre sans inconvénient, le capitaine peut en faire ordonner la vente.

Le capitaine, dit l'article 741 du code russe, est responsable du bon état et de la solidité du navire. Si, pendant la route, ajoute l'article 747, et à la suite des avaries supportées par le navire, le capitaine, se trouvant dans l'absolue nécessité de relâcher, reconnaît que le navire ne peut être assez promptement radoubé pour que la marchandise puisse être rendue à destination dans le délai fixé par le contrat et que cette circonstance soit de nature à causer un tort grave aux chargeurs, il peut louer un autre bâtiment pour transborder les marchandises. Dans ce cas, les frais de transport doivent être calculés suivant les règlements sur les avaries.

D'après le code finlandais (art. 104), si le navire, forcé par des avaries à faire relâche, peut être remis en état de tenir la mer et si le retard à subir ne doit pas se prolonger trop longtemps, les parties ne sont pas autorisées à résoudre les conventions. Si, dans ce cas, l'affréteur veut faire parvenir ses marchandises plus rapidement, il le peut, mais en payant intégralement le fret convenu et les autres dépenses.

Le code allemand, après avoir énoncé d'une façon générale (art. 560) que, dans tout contrat d'affrètement, le fréteur est tenu de livrer le bâtiment en état navigable et répond envers l'affréteur de tout dommage provenant de l'état défectueux du navire, à moins toutefois que les défauts n'aient pu en être reconnus malgré un examen attentif, annule le contrat d'affrètement sans qu'une des parties soit tenue d'indemniser l'autre si, avant le voyage commencé et par suite d'un accident quelconque, le navire est condamné comme non susceptible de radoub ou est déclaré ne pas valoir les frais de radoub ; dans ce dernier cas il est vendu publiquement (art. 630). Il annule encore le contrat d'affrètement si le navire est mis hors d'état de naviguer, par cas fortuit, après le voyage commencé, n'astreignant l'affréteur qu'à payer le fret de distance. Enfin l'article 640 est ainsi conçu : « S'il y a nécessité de radoub en cours de « voyage, l'affréteur peut à son choix retirer la cargaison « entière au lieu où le navire se trouve, à la condition de

« payer le fret entier et les autres créances du fréteur et « d'acquitter et garantir les créances mentionnées en l'ar- « ticle 616 » (que nous analysons plus loin) « ou attendre « que le radoub soit achevé. Dans ce dernier cas, il n'est « pas dû de fret pour le temps qu'a duré le radoub si le « fret est stipulé à temps. »

797. Les négociants français qui s'adonnent au commerce maritime ont un réel intérêt à bien connaître cette partie de la législation anglaise (1).

Le fréteur est tenu de livrer un navire en état de servir : c'est un principe fondamental de la loi maritime. Afin de parer aux inconvénients qu'entraîne l'inexécution de cette obligation, le législateur enjoint à tous les navires pontés (2) de ne partir qu'avec un certain nombre de canots, dont le nombre et les dimensions sont spécifiés au tableau S annexé au *merchant shipping act* de 1854 (3). Les agents des douanes n'expédieront pas un navire s'il n'est pourvu des instruments de sauvetage et le retiendront de force s'il cherche à prendre la mer sans être expédié (4).

L'état de navigabilité s'apprécie, dans les rapports juridiques du fréteur et de l'affréteur, d'une façon relative, c'est-à-dire eu égard à la nature du voyage et à la nature du chargement *(in relation to the cargo)* (5). Cette règle est expressément confirmée par l'article 6 de l'*act* du 15 août 1876 : *étant donné le service auquel le navire est destiné*, dit ce texte.

Dans la célèbre affaire Lyon *v.* Mells (6), le propriétaire du navire avait prévenu le public qu'il ne répondait pas de

(1) Nos lecteurs devront rapprocher de tout ce qui va suivre notre commentaire de l'*act* du 15 août 1876 (v. notre t. II, n. 417). — (2) Sauf les baleiniers et les remorqueurs. — (3) Tout navire portant plus de dix passagers doit avoir, outre lesdits canots, un canot de sauvetage convenablement équipé ou (si l'un de ces canots n'est disposé en canot de sauvetage) deux bouées de sauvetage. Une amende de cent livres est infligée au propriétaire qui a négligé de remplir les conditions ci-dessus, une amende de cinquante livres au capitaine qui néglige de tenir ces moyens de sauvetage toujours prêts ou qui, venant à les perdre, ne les remplace pas à la première occasion (art. 292 et 293 de l'*act* de 1854). — (4) Ib., art. 294. — (5) Stanton *v.* Richardson, L. R. 7 C. P. 435. — (6) 5 East, 428.

la perte et de l'avarie des marchandises, à moins qu'elles ne fussent causées par la négligence du capitaine ou de l'équipage; que, même alors, il ne paierait pas plus de 10 % du dommage et encore à la condition qu'un tel paiement ne dépasserait la valeur du navire et le montant du fret; enfin que tout chargeur désireux de mettre sa marchandise à l'abri des autres risques devrait payer un surcroît de fret proportionnel au surcroît de responsabilité. Il fut néanmoins jugé que l'armateur était pleinement responsable du dommage causé par le mauvais état de son navire. Lord Ellenborough dit à ce propos : tout contrat de ce genre contient à la charge du fréteur une clause sous-entendue par la loi *(implied by law)*, c'est que le navire est étanche et capable de servir au voyage stipulé; c'est la base même *(foundation and immediate substratum)* du contrat. La cour envisagea donc le mauvais état du navire comme le résultat d'une faute personnelle ou plutôt comme l'inaccomplissement d'une promesse qui devait toujours se présumer : celle de livrer un navire en état de rendre le service qu'on en attendait.

Le législateur anglais gêne le moins possible, en général, la liberté des conventions. Il est donc permis au capitaine de stipuler dans un connaissement qu'il ne sera pas responsable des bris ou voies d'eau *(not to be accountable for leakage or breakage)*; mais les tribunaux interprètent une semblable clause dans un sens restrictif, c'est-à-dire refusent de l'appliquer quand le bris ou la voie d'eau est le résultat de la négligence (1). Il en doit être ainsi, à plus forte raison, depuis la promulgation de l'*act* du 15 août 1876 qui fait résulter (art. 5), *nonobstant toute stipulation contraire*, de tout contrat d'engagement entre le propriétaire d'un navire et les hommes de l'équipage une obligation tacite en vertu de laquelle le propriétaire est censé s'être engagé (2) à user

(1) Phillips *v.* Clark, 26 L. J. (C. P.) 168; Lloyd *v.* Gen. Steam Screw Colliery Co., 33. L. J. (Ex.) 269; Ohrloff *v.* Briscall, L. R. 1. P. C. 231; Leuw *v.* Dudgeon, L. R. 3 Ex. 17. — (2) « Tant pour lui-« même que pour le capitaine et pour tout agent et préposé au char-« gement et à l'arrimage du navire et à la préparation pour le voyage « et à l'expédition du navire ».

de tous les moyens qu'on peut raisonnablement employer pour mettre le navire en état de tenir la mer, eu égard au voyage, au début, et pour l'entretenir dans le même état durant le voyage. La tendance du législateur est manifeste (1).

Le capitaine anglais, quand son navire ne peut plus être radoubé, est-il tenu d'en louer un autre ? C'est ce que la loi n'a pas réglé. S'il le fait et conduit la marchandise au port de destination, il a droit au fret entier, même s'il a loué le second navire à des conditions plus avantageuses (2). Mais qui supportera le surcroît du fret? Le chargeur, aux termes de certains arrêts (3) d'après lesquels le capitaine agit en cette circonstance comme le préposé du chargeur; le capitaine (4), d'après d'autres arrêts (5).

En tout cas l'affréteur ne serait pas astreint, en pareil cas, à payer le vide pour le plein. Le premier navire avait embarqué 470 tonnes de guano, mais n'en avait plus que 344; le capitaine consentit néanmoins à ce que le fret du second navire fût calculé sur 470 tonnes : il fut jugé qu'il avait agi, quant à ce, sans mandat *(without authority)* et l'affréteur ne paya la seconde partie du fret que sur le pied de 344 tonnes (6).

(1) Avant la loi du 15 août 1876, la clause « non responsable d'une « perte ou avarie quelconque survenue par une cause quelconque « pendant le voyage » *(not to be accountable for any damage or loss by any means whatever during the transit)* affranchissait le fréteur de toute responsabilité à raison de l'innavigabilité survenant en cours de voyage, quelle que fût la cause de l'innavigabilité. J'incline à penser qu'il en serait encore de même aujourd'hui. D'abord la sécurité de l'équipage est hors de cause et le parlement a pris, pour l'assurer, toutes les mesures possibles ; l'article 5 précité ne touche pas aux rapports juridiques de l'affréteur et du fréteur : en outre il ne faut pas perdre de vue le paragraphe final de cet article : « toutefois rien, dans la présente section, n'aura pour effet de soumettre « le propriétaire du navire à une responsabilité pour avoir mis le « navire à la mer dans un état défectueux, qui pourrait se justifier « par des circonstances spéciales ». — (2) Ainsi le décident du moins deux arrêts (Shipton *v.* Thornton, 9 A. and E. 314; Matthews *v.* Gibbs, 30 L. J. (Q. B.) 55). — (3) Shipton *v.* Thornton, 9 A. and E. 314, 337. — (4) C'est-à-dire, sans nul doute, le fréteur. — (5) Luke *v.* Lyde, 2 Burr. 882-888; Hickie *v.* Rodocanachi, 28 L. J. (Ex.) 273-277. — (6) Gibbs *v.* Gray, 26 L. J. (Ex.) 286; 2 H. and N. 22. Cf. Matthews *v.* Gibbs (précité).

C'est une règle fondamentale du droit maritime, aux Etats-Unis comme en Angleterre, que le fréteur doit livrer un navire en état de servir : il s'engage tacitement *(tacitly contracts)* envers l'affréteur, ainsi qu'il a été expressément jugé dans l'affaire Putnam *v*. Wood (1), à ce que le navire soit propre à l'usage convenu. Le fréteur ne serait pas déchargé de sa responsabilité parce que d'habiles charpentiers, après un sérieux examen, auraient déclaré le bâtiment navigable (2). L'état de navigabilité s'apprécie d'ailleurs eu égard à la nature du chargement (3).

Mais tandis qu'en Angleterre l'état de navigabilité *(seaworthiness)* au départ n'est pas une condition essentielle et préalable de la validité du contrat, il en est autrement aux Etats-Unis (4).

Si la voie d'eau ou le vice propre apparaît presqu'aussitôt après le départ sans cause extérieure apparente, on présume que l'innavigabilité est antérieure au départ. Le navire est encore reputé innavigable avant le départ et traité comme tel, s'il est assailli par une tempête qui révèle le vice du bâtiment, mais s'il est en même temps démontré qu'il ne faut pas rattacher ce vice à la fortune de mer.

En droit américain, un navire qui manque de lest est réputé innavigable et traité en conséquence (5).

Quand l'innavigabilité se déclare au cours du voyage, le capitaine doit-il, si le navire ne peut plus être radoubé, en louer un autre? « Il devient, dit Kent (6), sous le coup de « la nécessité, le préposé des chargeurs et doit se compor- « ter, dans le port de détresse, selon que leur intérêt l'exige. « Son pouvoir est aussi grand que sa tâche. S'il se trouve

(1) 3 Mass., 481. — (2) Brig Casco, Davies, D. C. R., 192; 3 Kent's Comm., p. 391, note. — (3) 1 Caines S. C. N. Y. R., 292. — (4) Seaworthiness do not make a condition precedent, dit l'anglais Maclachlan; seaworthiness is a condition precedent, dit l'américain Dixon. Aussi, aux Etats-Unis, l'innavigabilité au départ étant démontrée, les assureurs ne sont pas responsables de la perte ultérieure, quand elle procèderait d'une autre cause, parce que la police est sans objet *(void)* : Starbuck *v*. New England Ins. Co., 19 Pickering R., 199. — (5) Ainsi les assureurs sont déchargés. Deblois *v*. Ocean Ins. Co., 16 Pickering's R., 303; 2 Phillip's § 706; 1 Arnold, p. 681. — (6) 3 Kent's Comm. 212.

« un autre navire à fréter dans le même port ou dans un port « contigu, son devoir impérieux et clair est de le louer; cepen- « dant il reste encore libre de décider si quelque circonstance « exceptionnelle ne lui commanderait pas de s'abstenir. »

Enfin, si le second navire est loué plus cher, le surcroît de fret est supporté par le chargeur : la doctrine d'Emérigon a prévalu aux Etats-Unis (1).

L'article 2423 du code civil canadien est ainsi conçu : « Le fréteur est obligé de fournir un bâtiment du port sti- « pulé, étanche et bien conditionné, garni de tous agrès et « apparaux nécessaires pour le voyage, avec un maître « compétent et un nombre suffisant de personnes habiles et « capables de le conduire, et il doit le tenir en cet état « jusqu'à la fin du voyage. » Dans le cas de naufrage ou autre empêchement au voyage par cas fortuit ou force majeure, il est tenu d'employer toute la diligence et le soin d'un bon père de famille pour sauver la marchandise et la rendre au lieu de sa destination et, à cette fin, de se procurer un autre bâtiment, s'il est nécessaire (art. 2427).

798. En troisième lieu, le fréteur doit assurer la jouissance totale ou partielle du navire selon le mode d'affrètement et garantit le tonnage énoncé.

Lorsque le navire a été loué en entier, dit Pothier (2), « le « maître contracte l'obligation envers l'affréteur de le faire « jouir du navire entier, privativement à tous autres, pen- « dant le temps du voyage ». Il serait difficile d'interpréter autrement la convention. Ce droit de l'affréteur à la jouissance exclusive de tout le navire est si absolu qu'il peut encore, aux termes d'un jugement du tribunal de commerce d'Anvers (13 janvier 1880) (3), même quand le délai de planche et la surestarie conventionnelle sont épuisés, même quand le capitaine demande à partir, provoquer une expertise pour faire vérifier si le chargement est complet (4).

(1) 3 Kent's Com. ib.; Mumford *v.* Commercial Insurance Company, 5 Johns. 262. — (2) Traité des contrats des louages marit., n. 20. — (3) Rec. d'Anv. 1880. 1. 229. — (4) Bien entendu sous réserve de tous dommages-intérêts qui pourraient résulter de cette mesure. C'est là sans doute un jugement « d'espèce », mais qui n'offre rien de contraire aux principes.

L'ordonnance de 1681, l. III, tit. III, art. 2 s'exprimait donc en ces termes : « Si le vaisseau est loué en entier et « que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le maître « ne pourra sans son consentement prendre d'autres mar- « chandises pour l'achever ni sans lui tenir compte du fret. » Le code de commerce (art. 287) reproduit la même idée sous une forme un peu plus claire : « Si le navire est loué « en totalité, dit-il, et que l'affréteur ne lui donne pas toute « sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchan- « dises sans le consentement de l'affréteur. L'affréteur pro- « fite du fret des marchandises qui complètent le charge- « ment du navire qu'il a entièrement affrété. »

Le capitaine est sans doute, à certains égards, le préposé du chargeur. On aurait pu croire que, le navire étant à moitié vide, ce préposé restait maître de compléter le chargement dans l'intérêt du préposant et à son insu. Mais c'était peut-être par calcul et pour ne pas jeter sur le marché une trop grande quande quantité de marchandises que le préposant n'avait pas entièrement chargé : il pouvait aussi, quelques heures avant ou après, conclure un sous-affrètement plus avantageux : deux sous-affréteurs se fussent parfois trouvés en présence, régulièrement investis de leur droit. On n'aurait pu s'en tirer qu'en s'attachant au premier des deux sous-affrètements et l'on eût ainsi, dans bien des cas, bouleversé tous les plans de l'affréteur principal. Il valait mieux qu'un texte formel liât les mains au capitaine.

De là deux conséquences :

1° L'affréteur du navire entier a droit aux nolis provenant des sous-affrètements, d'abord quand il les ratifie, ensuite quand même le sous-affrètement, annulé dans les rapports de l'affréteur principal et du capitaine, devrait subsister pour une cause quelconque dans les rapports de l'affréteur principal et du sous-affréteur. Il aurait pu tenir les sous-affrètements pour non avenus; il renonce à se prévaloir de cette faculté. « Il profite du fret... », dit l'article 287 § 2 : comment donc supposer qu'il y renonce ? Ce serait aussi absurde que contraire à la loi.

2° Le capitaine, désobéissant à la première disposition de l'article 287, a sous-affrété. Le sous-affrètement est certainement nul dans les rapports de l'affréteur principal et du capitaine. Le législateur, en décidant que « l'affréteur pro- « fite du fret », n'a pas entendu dire qu'il devait se borner à profiter du fret et que la prohibition écrite dans le premier alinéa de l'article n'avait pas d'autre sanction. D'abord le capitaine peut avoir sous-affrété à vil prix. Ensuite les frets les plus avantageux, ainsi que l'explique très-bien M. Laurin (1), peuvent ne pas dédommager l'affréteur de la perte que le capitaine lui infligerait en faisant échouer sa spéculation. C'est donc, ajoute l'éminent professeur, par les règles ordinaires qui régissent les dommages-intérêts (art. 1149 s. c. civ.) que la situation se trouvera gouvernée et l'intérêt de chacun protégé.

Mais ne faut-il pas aller plus loin et déclarer le sous-affrètement nul, même dans les rapports de l'affréteur avec les tiers ? Il faut distinguer deux hypothèses.

Première hypothèse. Le sous-affréteur sait que le navire est loué en entier et que l'affréteur principal n'a donné aucun mandat au capitaine ; que celui-ci viole ouvertement, en conséquence, l'article 287 § 2. L'affréteur peut assurément, selon nous, en cas pareil, non seulement empêcher le sous-affréteur de charger, mais exiger le débarquement de la marchandise déjà chargée (2).

Deuxième hypothèse. Le sous-affréteur ignore tout et contracte de bonne foi. La question devient délicate et divise les jurisconsultes.

Le capitaine, dit M. Bédarride (3), n'est le mandataire présumé de l'affréteur que relativement à la cargaison et lorsqu'elle lui a été remise : donc, pour tout ce qui n'a aucun rapport avec cette cargaison, notamment pour la sous-location du navire, il est sans qualité, partant sans droit. Ainsi le traité qu'il a consenti sans l'autorisation formelle de l'armateur, émanant *a non domino*, est radicalement nul. D'ailleurs, peut-on ajouter, puisque l'affréteur, on le recon-

(1) II, p. 100. — (2) V. notre t. II, n. 399 et 509. — (3) II, n. 728.

naît, n'avait peut-être loué le navire entier que pour le sous-louer à sa guise, à tel ou tel et à tel prix, le contrat originaire ne doit-il pas produire tout son effet entre le fréteur et l'affréteur principal ? le législateur a-t-il pu se proposer un autre but ? Si l'affréteur n'a d'autre ressource que de faire un procès au capitaine, il est le plus souvent désarmé ; car le capitaine est presque toujours pauvre et sa responsabilité devient nominale.

Mais nous avons admis, dans les rapports de l'armateur et des tiers, la validité des affrètements conclus par le capitaine, alors même que l'armateur serait sur les lieux ou aurait donné à son préposé des instructions contraires (1). Nous ne pouvons, sans inconséquence, proposer l'annulation, dans les rapports de l'affréteur avec les tiers de bonne foi, des sous-affrètements conclus par le capitaine. Il faut répéter que « l'ordre des choses, le bien du commerce et la « foi publique s'opposent vis à vis des tiers à une pareille « exception (2) ». L'article 287 dit sans doute : « Le capi- « taine *ne peut*... » : mais l'article 232 employait les mêmes expressions. Le capitaine franchit sans doute les limites de son mandat ; mais pas plus que s'il avait affrété malgré les instructions de son armateur. Les tiers de bonne foi sont aussi intéressants dans un cas que dans l'autre.

L'affréteur principal peut d'ailleurs, par une clause insérée dans la charte partie, stipuler un recours contre le fréteur dans le cas où le capitaine, préposé du fréteur, contreviendrait à la prescription de l'article 287 § 1 (3). Cette responsabilité ne serait pas illusoire.

De son côté le capitaine pourrait établir par tous les modes de preuve qu'il a été autorisé soit expressément, soit tacitement par l'affréteur principal à compléter le chargement.

Pothier (4) croit devoir faire observer que les choses se passent autrement lorsque le navire n'a pas été loué en en-

(1) V. notre t. II, n. 399 et 509. — (2) Emérigon. — (3) S'il en était autrement, le fréteur soutiendrait sans doute que, s'il a donné un mandat tacite, c'est seulement *ad omne illud sine quo navigatio eæpediri non poterat* et que le capitaine a, en sous-affrétant, agi en vertu de pouvoirs complètement distincts de sa *prœpositio* (v. notre t. II, n. 267). — (4) Ch. part., n. 25.

tier, mais au quintal ou au tonneau et que le capitaine peut alors disposer « du surplus de son navire ». C'est de toute évidence.

799. Le même jurisconsulte ajoutait (1) : « Le maître « n'a rien à dire, pourvu qu'il y ait assez de marchandises « pour répondre du fret. »

Faut-il appliquer au louage des navires la règle écrite dans le code civil (art. 1752) pour le bail à loyer des maisons ? Le fréteur, qui ne peut pas prendre des marchandises sans le consentement de l'affréteur, peut-il du moins exiger que cet affréteur en charge assez pour répondre du fret ? Delvincourt (2), Dageville (3), Dalloz (4), après Pothier, lui reconnaissent ce droit.

C'est ainsi, nous l'allons voir, qu'on résout la question aux Etats-Unis.

Il nous paraît difficile de la résoudre autrement. On découvre, après la signature du contrat, que l'affréteur peut, d'un moment à l'autre, devenir insolvable, et la cargaison qu'il apporte ne suffirait pas à répondre du fret. Il serait injuste de laisser le fréteur entièrement désarmé, surtout si l'on ne peut lui imputer aucune faute.

Donc, si la difficulté ne peut être aimablement tranchée, le juge avisera. Il pourra contraindre l'affréteur à donner caution ou même, le cas échéant, s'il devient clair que le fréteur va perdre son fret, résilier le contrat. Pourquoi le contrat ne pourrait-il pas être résilié, s'il est avéré qu'une des parties n'en peut plus exécuter les clauses essentielles ?

800. Le fréteur est, en outre, obligé de garantir le tonnage énoncé dans la charte partie.

« Le patron qui promettra à un marchand de transporter « une certaine quantité de marchandises ou de quintaux et « ne le pourra pas, dit le Consulat de la mer (ch. CXXXIX), « est obligé de procurer à ce marchand un navire qui vaille « autant ou plus que le sien ; et si le fret en est plus élevé, « il doit le payer : il est d'ailleurs à la volonté des mar- « chands de le prendre ou non... Les marchands, ajoute

(1) Ib., n. 20. — (2) II, p. 286. — (3) II, p. 386. — (4) Droit marit., n. 887.

« le chapitre CXL, doivent rabattre sur le prix con-
« venu pour toutes les marchandises le fret de celles que le
« navire frété ne pourra pas porter. » « Si tant est, répète
« Cleirac (sur l'art. 8 des rôles d'Oléron), que le Maistre
« fasse marché ou promete de porter plus que son Navire
« n'est capable, il ne doit toutesfois le surcharger : mais est
« tenu de fournir autre vaisseau pour porter le surplus. Et
« en cas que ne le puisse faire pour l'indemnité et le des-
« dommagement du Marchant, il doit porter gratuitement
« ou rabattre tout autant du fret des marchandises qu'il
« voiturera, comme il luy en faudroit pour celles qu'il laisse
« en arriere. »

« Le maître qui aura déclaré son vaisseau d'un plus grand
« port qu'il n'est, dit l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. III,
« art. 4), sera tenu des dommages et intérêts du marchand ».

On voit que cette ordonnance ne détermine plus la quotité des dommages-intérêts. Le code de commerce procède de même. « Le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand « port qu'il n'est, dit l'article 289, est tenu des dommages-« intérêts envers l'affréteur ». Ainsi que le disait Valin, ces dommages-intérêts doivent être réglés suivant les circonstances et comprennent toute la perte que souffre le marchand frustré de l'attente où il était de charger dans le navire toutes les marchandises que le maître devait y recevoir aux termes de son engagement. Le tribunal de commerce du Havre a très-bien jugé le 19 novembre 1877 (1) que, si les marchandises remises à l'agent d'une compagnie pour être expédiées à date fixe par un navire désigné n'ont pas été chargées sur ce navire faute de place à bord, la compagnie doit rembourser au chargeur la différence entre le fret convenu et le fret supérieur qu'il a dû payer à un autre navire pour faire parvenir ses marchandises à destination.

Ainsi que le disait encore Valin, ces dommages-intérêts sont dus dans le cas où le navire est frété à plusieurs, en commun ou en particulier, au tonneau ou à cueillette, comme dans celui où il est frété en entier à un seul.

(1) Rec. du Havre, 1878. 1. 9.

L'affréteur qui sous-frète est évidemment soumis à la même règle : il peut-être en outre contraint de décharger ses propres marchandises et d'y laisser substituer celles du sous-affréteur ; il supporterait alors, bien entendu, les frais des surestaries causés par cette opération (1).

Mais si, nonobstant la déclaration inexacte, les marchandises peuvent être placées sur le navire sans qu'il y ait surcharge, l'affréteur, n'éprouvant aucune perte, ne pourrait réclamer aucune indemnité (2).

L'article 289 est-il indistinctement et nécessairement applicable au capitaine qui, sans déclarer le navire d'un trop grand port, s'est engagé, par une fausse opération, à recevoir des marchandises au-delà de son port réel ? La faute est la même, dit Valin (I, p. 643). Non : la faute n'est pas tout à fait la même. On peut assurément, dans la plupart des cas, imputer au capitaine de n'avoir pas bien combiné la quantité des effets à charger sur son navire avec la capacité qu'il lui avait donnée. Toutefois, alors que la fausse déclaration de tonnage est toujours une faute lourde, l'engagement de charger une quantité supérieure au port déclaré peut être attribué à une inadvertance excusable ou même à une ignorance justifiée (3). A quoi bon, d'avance, enchaîner le juge par une règle qu'il appliquera sans doute le plus souvent (4), mais qu'il peut aussi devoir, à un moment donné, ne pas appliquer ?

(1) *Sic* Hoechster et Sacré, I, p. 338. Conf. Ruben de Couder, v° Fret, n. 79. — (2) *Sic* Dalloz, v° Droit mar., n. 892. — (3) Cf. Laurin, II, p. 82. — (4) Un capitaine s'était engagé à opérer son chargement sous la surveillance des inspecteurs ordinaires et avait garanti en outre que son navire prendrait au moins telle quantité (6300 quarters) et au plus telle autre quantité déterminée (7700 quarters). *Jugé* et bien jugé par le tribunal de commerce du Havre que le capitaine est responsable envers l'affréteur à raison de toute quantité chargée en moins du *minimum* et n'a pu s'excuser en prouvant avoir été arrêté dans son chargement par les injonctions des inspecteurs (17 mai 1879. Rec. du H. 1880. 1. 155). Un capitaine s'était engagé à faire un chargement complet au moyen de blocs d'acier ; mais il faut nécessairement, pour charger tout le navire, un complément d'autres marchandises. *Jugé* et bien jugé par le tribunal de commerce d'Anvers le 6 avril 1880 (Rec. d'A. 81. 1. 193) que cette circonstance devait être connue du fréteur, non de l'affréteur, que le capitaine a eu le tort de prendre un engagement qu'il ne pouvait pas

Ainsi, dans une affaire tranchée le 30 décembre 1870 par le tribunal de commerce de Marseille (1), le capitaine d'un navire frété en bloc en avait déclaré la jauge véritable, mais n'avait pu, grâce à l'insuffisance des plans présentés par l'affréteur, apprécier exactement les dimensions de certaines pièces de fonte : il pû être jugé que, « relativement à la quantité des marchandises à transporter, l'appréciation en était, « dans certains cas, plus difficile au capitaine qu'à l'affréteur ; que si d'une part le capitaine devait connaître les « formes de construction de son navire, qui en augmentent « ou en diminuent la portée réelle, l'affréteur, d'autre part, « doit être instruit des dimensions et des formes de sa marchandise, qui lui font occuper plus ou moins de place ; « ... que dès lors l'engagement du capitaine L... devait « être entendu en ce sens que ce capitaine avait loué un navire entier pour recevoir 283 000 k. de pièces de fonte *en* « *tant que* ces pièces, eu égard à leurs dimensions, pour- « raient être contenues dans un navire de 225 tonneaux de « jauge (2) ».

De même, *a fortiori*, si le fréteur, après avoir fait connaître la jauge de son navire, promettait de recevoir une certaine quantité de marchandises « suivant ce que ce na-

tenir (et par conséquent est passible de dommages-intérêts) ; que l'affréteur n'est pas tenu de modifier la nature de son chargement, le droit étant d'ailleurs réservé au capitaine de se procurer à lui-même et pour son compte le complément du chargement. — (1) Bull. jud. d'Aix, 1871, p. 254. — (2) Le tribunal de Marseille est allé jusqu'à juger (Rec. de M. 1863. 1. 85) que, si un affrètement est fait moyennant un fret convenu en bloc et *s'il n'est pas justifié que le capitaine ait exagéré la portée du navire eu égard à son tonnage*, la différence entre la quantité qu'il s'est engagé à prendre et la quantité moins considérable qui a suffi pour remplir son navire doit être présumée provenir du peu de densité des marchandises mises à bord; que le fret convenu en bloc ne devait par conséquent recevoir aucune diminution. Cette solution se justifie peut-être par la nature du contrat spécial qu'il s'agissait d'appliquer. Mais on comprend à merveille que, d'après un autre jugement du même tribunal (22 mai 1863. Rec. de M. 1863. 1. 151), un capitaine, après s'être engagé à recevoir sur le pont des wagons, colis essentiellement encombrants, n'ait pu, au moment de l'embarquement, refuser, sans encourir des dommages-intérêts, de recevoir une partie de ces colis, même en établissant qu'on ne pourrait les placer sur le pont sans gêner la manœuvre. Le capitaine avait dû savoir ce qu'il faisait.

« vire pourrait prendre » : il n'a pas contracté l'engagement ferme de tout charger, mais plutôt renseigné l'affréteur sur ce qu'il croirait pouvoir charger et n'est rigoureusement astreint qu'à mettre à sa disposition la capacité entière du navire (1).

Le capitaine serait manifestement responsable aux termes de l'article 289 si, après avoir loué son navire entier, il le déclarait à l'affréteur d'un moindre port qu'il n'est.

Il pourrait l'être encore si, après avoir déclaré le tonnage exact, il ne mettait pas son affréteur à même de remplir tout le navire avec les marchandises qui devaient composer la cargaison. Il le serait assurément dans ce cas s'il avait égaré l'affréteur par des indications erronées ou équivoques et l'avait ainsi empêché d'utiliser conformément à ses vues la capacité entiére du navire.

801. L'ordonnance ajoutait (même titre, article 5) : « Ne sera réputé y avoir erreur en la déclaration de la par-« tie du vaisseau, si elle n'est au-dessus du quarantième ».

Le code (art. 290) s'exprime ainsi : « N'est réputé y « avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire si « l'erreur n'excède un quarantième ou si la déclaration est « conforme au certificat de jauge ».

Une erreur peu considérable ne tire pas à conséquence, dit à ce propos Valin. C'était, d ailleurs, de toute évidence, le cas d'appliquer une règle déjà posée par le code civil, au titre du contrat de louage (art. 1765 c. civ.)

D'après un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 23 août 1864 (2), le capitaine qui déclare dans le contrat d'affrètement la jauge et non la portée de son navire est réputé se référer à la jauge légale. Il faut en effet le présumer ainsi puisque la loi elle-même le convie à s'y référer en le déchargeant de toute responsabilité si sa déclaration est conforme au certificat de jauge.

Mais la loi ne protège pas le fréteur s'il a fait sciemment une déclaration mensongère, quand même la différence serait de moins d'un quarantième (3). Il est certain qu'on n'a

(1) Marseille, 11 novembre 1863. Rec. de M. 1863. 1. 334. — (2) Rec. de M. 1864. 1. 257. — (3) *Sic* Alauzet, IV, n. 1886; Boistel, n. 1241.

pas entendu favoriser la fraude : ni la petite ni la grande.

Il vient d'être observé, dit Valin (1), que, dès que l'erreur excède le quarantième, le maître est sujet aux dommages et intérêts : cependant cela ne doit pas être pris tellement à la rigueur que l'on ne puisse user d'indulgence envers le maître suivant les circonstances ; c'est-à-dire si l'excédant est peu de chose eu égard à la grandeur du bâtiment. Tel est encore notre avis. La loi dit bien qu'il ne faut pas tenir compte de l'erreur (sauf le cas de fraude) si elle n'excède un quarantième ; mais elle ne dit pas qu'il en faudra nécessairement tenir compte dès qu'elle excèdera un quarantième.

L'illustre commentateur de l'ordonnance se demande enfin si, dans le cas où la fausse déclaration du maître l'exposerait à des dommages-intérêts, il faudra lui faire grâce de la quotité jusqu'à concurrence de laquelle il pourrait errer sans danger dans sa déclaration, en un mot de ce quarantième, et résout négativement la question. C'est encore ainsi qu'elle doit être résolue. L'erreur est de celles que la loi ne tolère pas : on n'est plus, à un point de vue quelconque, sous le régime de la tolérance ; il faut appliquer le droit. C'est ce que décide expressément le code chilien.

L'article 290 est-il applicable au cas où le capitaine aurait déclaré un plus grand nombre de tonneaux « *de marchandises lourdes* » qu'il ne pourrait charger ? J'incline à résoudre négativement cette question délicate. Il ne s'agit plus d'une stipulation concernant le tonnage du navire, c'est-à-dire sa capacité totale, mais de son aptitude relative, eu égard à la nature du chargement. Il faut donc laisser cette fausse déclaration sous l'empire du droit commun, auquel l'article 290 déroge (2).

802. D'après l'ordonnance de Bilbao, « lorsqu'un navire est frété pour l'aller et le retour ou pour l'aller seu« lement et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge,

(1) I, p. 645. — (2) Et par conséquent les chargeurs pourront être indemnisés d'un préjudice quelconque causé par cette déclaration inexacte. *Sic* Anvers 22 mars 1856 et 20 mars 1857. Rec. d'A. 56. 1. 125 et 57. 1. 134.

« le capitaine ne pourra prendre d'autres marchandises sans « sa permission ; le fret de celles qu'il aura prises après son « consentement profitera à l'affréteur » (c. XVIII, art. 13). « Si un propriétaire ou un capitaine frète le navire d'une ca- « pacité déterminée et qu'à la fin cette capacité soit déclarée « excessive, le capitaine sera tenu de restituer le fret au « prorata correspondant du prix stipulé ; il paiera en outre, « à titre d'amende, une somme égale au montant de ce qui « manque ».

En droit espagnol comme en droit français, l'affréteur d'un navire entier profite du fret des marchandises qui en complètent le chargement (cf. art. 759 c. esp.). S'il y a eu fraude ou erreur dans la capacité donnée au navire, l'affréteur aura l'option entre ces deux partis : annuler l'affrètement ou réduire le fret convenu en proportion de la charge que le navire pourra recevoir, et pourra se faire indemniser de tout le préjudice qui lui aura été causé (art. 746). La différence du quinzième dans la déclaration de la capacité du navire ne constitue ni la fraude ni l'erreur ; il en est de même lorsque le tonnage déclaré ne diffère pas de celui de la matricule du navire. En aucun cas, l'affréteur ne doit payer un fret plus élevé que celui du tonnage réel (art. 747) (1).

En Hollande, le fréteur ou le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est est tenu à une diminution proportionnelle sur le prix du fret et à des dommages-intérêts envers l'affréteur. Lorsque la déclaration ne diffère du véritable tonnage que d'un quarantième, la différence n'est pas prise en considération (art. 459 code holl.) De même au Portugal (art. 1503 code port.).

D'après le code brésilien, lorsque le navire est affrété en entier, l'affréteur peut obliger le fréteur à mettre à la voile dès que ce navire a charge suffisante pour garantir le paiement du fret, de la prime, les staries et surestaries, ou

(1) En outre l'article 748 est ainsi conçu : « L'affréteur pourra en- « core annuler le contrat lorsqu'on lui aura caché le véritable pa- « villon du navire ; si le résultat de cette fraude entraînait la con- « fiscation, une augmentation des droits ou tout autre préjudice, le « fréteur devrait l'indemniser ». L'article 574 du code brésilien contient une disposition analogue.

qu'il a été fourni caution pour le paiement : le capitaine ne peut, dans un tel cas, recevoir un chargement d'un tiers sans le consentement écrit de l'affréteur ni se refuser à partir, à moins que le navire n'en soit empêché par un fait de force majeure non imputable au fréteur (art. 595). Le fréteur qui déclare dans la charte partie une capacité supérieure à la capacité réelle du navire ouvre à l'affréteur le choix, lorsque la différence est de plus du dixième, d'annuler le contrat ou d'exiger une diminution proportionnelle du fret, sans préjudice de tous dommages-intérêts, à moins que la déclaration ne soit conforme aux mentions de la matricule (art. 597) (1). De même à Buenos-Ayres. Toutefois il peut être tenu compte de l'erreur dès qu'elle excède le quarantième et l'article 1227 du code argentin ajoute que l'affréteur ne sera pas tenu de payer un fret supérieur à celui du tonnage réel, quand même la contenance déclarée serait conforme aux mentions de la matricule. Le code chilien reproduit les dispositions du code argentin (art. 983). Il prévoit en outre le cas où la contenance déclarée serait inférieure à la contenance réelle et décide que l'affréteur n'est pas tenu de charger pour la partie qui peut rester vide : s'il fournit le plein chargement, le fréteur est puni de l'erreur qu'il a commise et ne peut exiger aucune augmentation de fret. L'affréteur, au Chili, est toujours tenu de fournir un chargement suffisant pour répondre du fret.

Après avoir transcrit l'article 287 du code français, les rédacteurs du code turc (art. 111) et du code égyptien (art. 109) se sont ainsi exprimés : « Le fréteur ou le capitaine « qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est est « tenu à la diminution proportionnelle sur le prix du fret et « à des dommages-intérêts envers l'affréteur. Si la déclara- « tion ne diffère du véritable tonnage du navire que de trois

(1) En outre, aux termes de l'art. 605, en cas d'insuffisance du tonnage du navire pour remplir les affrètements passés avec plusieurs chargeurs, la préférence est accordée à la cargaison déjà embarquée, et il est ensuite procédé par ordre de date; mais si tous les affrètements sont faits à la même date, les chargements ont lieu au prorata du poids ou de la quantité. Le capitaine doit alors indemniser les chargeurs du préjudice qui leur est causé.

« pour cent ou si elle est conforme au certificat de jauge, la « différence ne sera pas prise en considération. »

Les articles 72, 73, 74 de la loi belge du 21 août 1879, les articles 395 et 397 du code italien se bornent à reproduire les articles 287, 289 et 290 du code français. Le droit maltais ne diffère du nôtre que sur un point : les dommages-intérêts alloués à l'affréteur par notre article 289 sont fixés d'avance au double du fret qu'auraient payé les marchandises dont le chargement n'a pu être opéré.

En Suède (v. les articles 73 s. code suéd.), si le contrat d'affrètement attribue au navire une contenance supérieure à la contenance officiellement constatée et si le navire ne peut, en conséquence, contenir la quantité de marchandises spécifiée au traité, l'affréteur a droit à une indemnité. Toutefois il n'y a pas lieu à indemnité si la contenance déclarée ne dépasse pas le vingtième de la contenance réelle (conf. ci-dessous, n. 827).

D'après l'article 84 du code finlandais, quiconque s'engage à charger plus de marchandises que le navire n'en peut porter ou contenir est tenu de dommages-intérêts envers l'affréteur, à moins toutefois que les marchandises non chargées ne dépassent pas le dixième de celles qu'il avait acceptées. La disposition de notre article 287 § 1 a passé dans l'article 96 § 1 du même code. Enfin (art. 96 § 2) l'affréteur est tenu de fournir un chargement suffisant pour répondre du fret.

Aux termes de l'article 579 du code allemand, « le fréteur « est tenu, à la demande de l'affréteur, de commencer le « voyage même sans la cargaison complète stipulée. Tou- « tefois il lui est dû dans ce cas le fret entier et les droits « de surestarie s'il y a lieu ; mais il peut encore demander « caution pour la garantie du fret entier qui lui échappe à « raison de l'état incomplet de la cargaison : les faux frais « qu'occasionne l'état incomplet de la cargaison doivent « aussi lui être remboursés par l'affréteur ».

Les prescriptions de notre article 287 sont à peu près celles du droit anglais, telles qu'Abbott les a résumées. C'est au classique traité d'Abbott que renvoient les notes officielles du code civil canadien, dont l'article 2418 est ainsi conçu :

« Si le bâtiment est loué en totalité et que l'affréteur ne lui « fournisse pas tout son chargement, le maître ne peut, sans « son consentement, prendre d'autre chargement et, dans « le cas où il en serait reçu, l'affréteur a droit au fret ».

Maclachlan prévoit le cas où le fréteur aurait déclaré son navire d'un moins grand port qu'il n'est après avoir promis de prendre un plein et entier chargement : il devra néanmoins le laisser remplir sans excédant de fret, dit le jurisconsulte anglais, à moins qu'il n'y ait une différence excessive *(unreasonable)* entre la contenance déclarée et la contenance réelle (1).

Le fréteur, disent les jurisconsultes américains (2), n'a pas la faculté de prendre sans le consentement de l'affréteur d'autres marchandises pour compléter son chargement : celui-ci a droit à la jouissance de tout le navire et est redevable du prix stipulé, qu'il ait ou n'ait pas mis à bord une cargaison complète. Si pourtant le capitaine n'a pas un chargement suffisant pour répondre du fret et si l'on peut raisonnablement soupçonner l'affréteur d'être devenu insolvable, il n'encourt aucune responsabilité en chargeant d'autres marchandises pour assurer son fret *(if he takes other goods te secure the freight)* (3).

803. En quatrième lieu, le fréteur doit faire en sorte que son navire parte à l'époque fixée et transporte la cargaison sans retard au lieu de destination.

L'Ordonnance s'était contentée de dire que « le maître « serait aussi tenu des dommages et intérêts de l'affréteur, « au dire de gens à ce connaissans, si par son fait le vais- « seau était arrêté ou retardé au lieu de sa décharge ou pen- « dant sa route » (l. III, tit. III, art. 10). Le code de commerce (art. 295) corrige et complète ce texte : « Le capi- « taine, dit-il, est tenu des dommages-intérêts envers l'af- « fréteur si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé

(1) *Per* Lord Tenterden, Thomas *c.* Clarke, 2 Stark. 450, 452; Hunter *c.* Fry, 2 B. and Ald. 421, etc. Telle ne serait plus l'obligation du fréteur, même après une déclaration inexacte, s'il avait frété à tant la tonne. *Sic* Lady James *c.* East India Compagny (cf. Maclachlan, p. 415, note 2). — (2) 3 Kent, 204; Dixon, n. 215. — (3) *Sic* Heckscher *c.* Mecrea, 24 Wend., 304.

« *au départ*, pendant sa route ou au lieu de sa décharge. « Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts ».

Le capitaine doit d'abord mettre à la voile dans le délai fixé soit par la convention, soit par l'usage : nous avons déjà déterminé, d'après les anciennes coutumes et d'après la coutume actuelle des ports français (v. ci-dessus n. 775) la nature et l'étendue de cette obligation. Nos lecteurs voudront bien se référer à nos développements antérieurs. Un jugement du tribunal de commerce du Hâvre du 11 août 1880 (1) résume exactement les principes : encore bien que des marchandises aient été, dit-il, chargées à bord d'un navire sans indication de la date du départ, le capitaine ne peut rester indéfiniment dans le port de charge ; il est tenu de mettre à la voile dans un délai moral à déterminer suivant les circonstances et peut y être contraint par le juge sous peine de dommages-intérêts.

Mais il peut avoir accordé lui-même un délai moral à l'affréteur pour l'embarquement des marchandises et, dans cette hypothèse, son obligation se complique. Il ne doit jamais partir trop tard, disions-nous : cette fois, avant tout, il ne doit pas partir trop tôt, et surtout à l'insu du chargeur (2).

Il pourrait toutefois mettre à la voile sans attendre la fin des surestaries et même sans délai s'il avait fait régulièrement constater que le correspondant de l'affréteur *refuse* de lui livrer le chargement stipulé. Il est inutile d'attendre l'expiration du délai nécessaire à l'exécution d'une obligation qui ne doit pas s'exécuter (3). Il pourrait même dès lors contracter un nouvel affrètement (4).

Si le départ du navire est retardé par une saisie pratiquée à l'occasion de dettes contractées pour le voyage (cf. notre

(1) Rec. du H. 1880. 1. 232. — (2) Cf. Mars. 10 mai 1867 (Rec. de M. 67. 1. 205). D'après ce jugement, le fréteur ne peut faire courir ce délai moral qu'en mettant le chargeur en demeure : si donc, après avoir attendu quelque temps sans réclamer, le capitaine signifie brusquement une mise en demeure et met à la voile le lendemain, sans chargement, pour le port de de destination, il manque à ses engagements et ne peut réclamer le fret convenu pour le voyage. — (3) Aix, 26 août 1865. Rec. de M. 1866. 1. 155. — (4) Bruxelles, 26 janvier 1870. Rec. d'A. 70. 1. 65.

t. I, n. 227), c'est par le fait du fréteur qu'il est retardé, et l'article 295 est applicable. Le même article est-il également applicable si la saisie ou l'opposition est faite au mépris des prescriptions de l'article 215 ? Non, à notre avis, et quoi qu'ait jugé le tribunal de commerce de Marseille le 14 juillet 1864 (1). Est-ce que le fréteur pouvait prévoir et prévenir cette sottise ? Mais ce fréteur redevient évidemment responsable s'il n'obtient pas une main-levée dans le plus bref délai possible.

Il est évident que le capitaine retardataire ne pourra réclamer une indemnité de surestarie quand le déchargement dans les délais de la planche n'aura pu s'opérer à raison de ses propres lenteurs (2).

En outre il sera tenu, conformément au texte de notre article, des dommages-intérêts envers l'affréteur. Ces dommages-intérêts doivent notamment comprendre, ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce de Marseille (3), « la perte « résultant de la baisse survenue sur le prix de la marchan- « dise transportée et les intérêts du coût de la marchandise « pendant le retard ».

Le code de commerce ajoute qu'ils seront réglés par des experts. Est-ce que cela veut dire que le juge devra nécessairement nommer des experts, même quand une expertise sera tout-à-fait inutile ? Oui, d'après la plupart des auteurs : l'expertise serait dans tous les cas obligatoire, « sauf tou- « jours le droit pour les juges de n'en pas admettre les con- « clusions (4) ». Etrange système ! Je ne proposerai jamais à la cour de cassation, pour mon compte, d'annuler pour violation de l'article 295 § 2 un arrêt qui accorderait en pareil cas une indemnité sans avoir préalablement interrogé des « gens à ce connaissans ». Il faudrait qu'une pareille solution me fût imposée par un texte précis, et ce texte manque (5). Les rédacteurs du projet de révision imprimé

(1) Rec. de M. 1864. 1. 201. — (2) Cf. Havre, 11 mars 1879. Rec. du H. 1879. 1. 154. — (3) Même jugement du 14 juillet 1864. — (4) *Sic* Laurin, II, p. 108. — (5) Je ne suis pas convaincu par l'argument qui se fonde sur le rapprochement des articles 295 et 294 (cf. Laurin, *ib.*). Alors même qu'il s'agissait des dommages-intérêts dus, en as de retard, par l'affréteur au maître, Valin (I, p. 650) proposait,

en août 1867, pour terminer la controverse, supprimaient cet alinéa final, et faisaient bien.

804. Le fréteur est également responsable si, par son fait, le navire a été retardé pendant sa route. Nous avons traité cette question dans notre second volume (n. 377), auquel nous renvoyons nos lecteurs.

Le capitaine, mandataire du fréteur, a quelquefois des obligations complexes : par exemple s'il a promis de s'arrêter dans un port désigné pour compléter son chargement et s'il se trouve avoir été retenu, au début de la traversée, par quelque cas fortuit, tel que l'obligation de faire une quarantaine. Doit-il donc tout sacrifier pour arriver au port de destination dans le délai présumé ? Non sans doute : il ne peut pas, pour réparer un retard indépendant de sa volonté, manquer à l'escale convenue et devra, s'il y manque, des dommages-intérêts à l'affréteur (1).

805. Le fréteur est encore responsable si, par son fait, le navire est retardé au lieu de sa décharge. Par exemple, ainsi que le décide expressément un jugement du Havre (2), le capitaine n'a pu réclamer des surestaries quand l'insuffisance de son personnel a empêché que le déchargement ne s'opérât dans les délais de la planche : le capitaine est, en effet, tenu, lorsque la sortie et la mise à terre du chargement le concernent, d'y employer un personnel suffisant pour le terminer avec toute la célérité requise, et, si l'équipage ne suffit pas à la mise à terre dans le délai convenu, d'appeler des hommes de renfort.

Le fréteur (quoiqu'en général on ne doive pas lui faire un grief d'avoir déchargé le plus tôt possible) pourrait être, le cas échéant, responsable d'un déchargement qu'il aurait précipité comme d'un déchargement qu'il aurait retardé dans son intérêt. Par exemple, le capitaine qui a obtenu la faveur de débarquer avant son tour *à la condition* de faire immédiatement transporter la marchandise loin du quai, s'il a

en commentant les articles 9 et 10 du titre III du livre III de l'ordonnance, de les allouer « à dire d'experts ». Où est le contraste ? —
(1) *Sic* Marseille, 10 novembre 1865. Rec. de M. 1865. 1. 345. —
(2) 11 mars 1879 (précité).

chargé des voituriers de ce transport et leur en a payé le prix, peut être condamné à supporter ces frais sans recours (1).

806. « Si les ports sont seulement fermés, disait l'Or-« donnance (l. III, tit. I, art. 8) ou les vaisseaux arrêtés « pour un temps par force majeure, la charte partie subsis-« tera aussi en son entier, et le maître et le marchand se-« ront réciproquement tenus d'attendre l'ouverture des ports « et la liberté des vaisseaux, sans dommages et intérêts de « part ni d'autre. » La décision, au reste, disait Valin (2), est applicable aussi bien dans le cas où le navire est arrêté dans un port où il touche en faisant sa route qu'à celui où il est retenu avant son départ attendu qu'il n'y a pas de raison pour régler différemment le sort de la charte partie. Les rédacteurs du code mirent à profit cette observation et s'exprimèrent en ces termes (art. 277) : « S'il existe une force « majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du na-« vire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à « dommages-intérêts à raison du retard. Elles subsistent « également et il n'y a lieu à aucune augmentation de frêt, « si la force majeure arrive pendant le voyage. »

Par exemple l'autorité sanitaire ne délivre pas en temps opportun la patente de santé ou le navire, à son arrivée, est soumis soit à la quarantaine d'observation, soit à la quarantaine de rigueur sans qu'une faute quelconque soit imputable à l'armateur (3), ou même un belligérant, exerçant le droit d'angarie, contraint un bâtiment neutre à transporter des munitions pour son compte en garantissant son retour au port d'embarquement dans un délai fixe : les conventions subsistent et le fréteur ne peut être condamné à des dommages-intérêts. Les tribunaux auront parfois une question délicate à résoudre : le départ est-il indéfiniment (v. ci-dessus n. 789) ou temporairement ajourné ? Ils la résoudront d'après les données du sens commun et les circonstances spéciales de chaque affaire.

(1) Ainsi jugé par le tribunal de commerce d'Anvers le 22 juin et le 19 septembre 1878 (Rec. d'Anv. 1879. 1. 5) Il en serait autrement, bien entendu, si le chargeur avait explicitement ou implicitement approuvé ce débarquement hâtif. — (2) I, p. 627. — (3) Cf. Marseille, 19 septembre 1862. Rec. de M. 1862. 1. 268.

807. « Pourra néanmoins le marchand, poursuivait « l'Ordonnance (même titre, art. 9), pendant le temps de la « fermeture des ports ou de l'arrêt, faire décharger sa « marchandise à ses frais, à condition de la recharger ou « d'indemniser le maître ». « Le chargeur, répète le code « (art. 278), peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger « ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine. »

Le fréteur n'aura rien à dire, puisque le navire est « d'autant soulagé (1) », n'est pas déchargé à ses frais et qu'il devra lui-même, si les marchandises n'y sont pas replacées, être indemnisé. L'affréteur, au contraire, aurait eu à se plaindre s'il avait eu les mains liées, car ses marchandises restaient inutilement exposées aux coups de mer, aux malversations des matelots et, dans certains cas, pouvaient se gâter. Aussi le fréteur ne serait-il pas recevable à empêcher la décharge, sous prétexte que l'affréteur pourrait ne pas recharger, parce que celui-ci exerce un droit formel : cette rétention anticipée serait d'ailleurs contraire à la lettre et à l'esprit de l'article 306 (2).

Il se peut même, dit judicieusement Valin (3), que le chargeur soit dispensé par événement de l'obligation de recharger; par exemple s'il a retiré ses marchandises parce que de leur nature elles ne pouvaient que dépérir, telles que sont des oranges, des châtaignes, etc. et que, nonobstant ses soins, elles se soient gâtées de manière à ne pouvoir plus être vendues à un prix convenable (4).

L'affréteur ne saurait encourir une condamnation à des dommages-intérêts s'il n'est pas prévenu que l'obstacle a cessé. C'est au fréteur de le prévenir (cf. art. 1146 c. civ.).

(1) Expressions de Valin. — (2) Valin ajoute que le fréteur ne pourrait pas même demander des sûretés pour le rechargement. D'accord quand il faudrait, en effet, si l'affréteur s'obstinait à les refuser, en venir à consacrer le droit de rétention, ce que le législateur n'a pas voulu. Mais, s'il y a moyen de s'en tirer autrement, pourquoi poser une règle inflexible et sacrifier d'avance, dans tous les cas, le fréteur? Le code brésilien, qui n'admet pas non plus le droit de rétention (art. 619), oblige néanmoins le chargeur à donner caution pour assurer le rechargement. — (3) I, p. 628. — (4) *Sic* Delvincourt, II, p. 299; Dageville, II, p. 357; Boulay-Paty, II, p. 294.

Si l'affréteur ne veut pas recharger, pourra-t-il, le déclarant avant le départ, en réponse à la mise en demeure, être admis à ne payer en indemnité que la moitié du fret conformément à l'article 288 co.? D'après M. Bédarride (1), il devrait, même alors, s'il s'abstient de recharger, payer tout le fret en indemnité quoique l'article 288 permette à l'affréteur de rompre le contrat avant le départ moyennant le demi-fret, « parce que cette faculté n'existe qu'à la condi- « tion que le contrat n'ait encore reçu aucune exécution ». Mais c'est résoudre la question par la question. Valin n'avait pas imaginé cette distinction subtile et croyait (2) que le fréteur devait alors se contenter du demi-fret. Il n'est pas vraisemblable que les rédacteurs du code aient entendu, cette fois, abandonner leur guide ordinaire. D'ailleurs il y a tout aussi bien « droit acquis » dans l'hypothèse expressément réglée par l'article 288 § 3 que dans la nôtre.

308. Parmi les cas de force majeure qui retardent l'arrivée du navire au port de destination, il en est un que notre code a formellement prévu. L'article 279 est ainsi conçu : « Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est « destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, « de se rendre dans un des ports voisins de la même puis- « sance où il lui sera permis d'aborder ». Il s'agit, bien entendu, du blocus qui n'a été connu qu'après le départ du navire (3).

Cette disposition législative, qui ne reproduit aucun article de l'Ordonnance, soulève plusieurs questions.

1° Le capitaine est-il obligé de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance si le port de destination, quoique le blocus en ait été notifié par la voie diplomatique aux diverses nations maritimes, n'est pas effectif? Il y a là, selon nous, une question de fait à résoudre. Si le blocus est absolument fictif, l'article 279 est inapplicable ; mais si l'accès du port, sans que les eaux territoriales de l'ennemi puissent être précisément réputées conquises, offre un péril sérieux, le capitaine, s'il n'a l'ordre exprès de le braver, ne

(1) II, n. 671. — (2) I, p. 628. — (3) Autrement c'est l'article 276 qui serait applicable (v. ci-dessus n. 789).

le bravera pas, et se conformera aux prescriptions de la loi commerciale. Il ne faut pas oublier que la règle inscrite dans la déclaration du 15 avril 1856 : « Les blocus ne sont obli- « gatoires qu'autant qu'ils sont effectifs » était absolument inconnue en 1807.

2° Si tous les ports voisins ou, à plus forte raison, tous les ports quelconques de « la même puissance » sont bloqués, que fera le fréteur ? Ce cas n'est pas prévu par la loi. Le tribunal de commerce de Bordeaux a jugé le 4 juin 1847 (1) que le port de destination originaire « ne peut être remplacé « que par un port voisin de la même puissance » ; que par conséquent, loin de pouvoir se diriger vers le port voisin d'une autre puissance, le capitaine devait « ramener le na- « vire au lieu du départ conformément à l'esprit de la loi et « à l'opinion des principaux auteurs, anciens et modernes ». La cour de Rouen a, selon nous, mieux résolu la question le 27 février 1847 (2), alors qu'un capitaine, trouvant le port de Buenos-Ayres bloqué, s'était rendu dans un port voisin mais appartenant à la république de l'Uruguay : après avoir constaté que les chargeurs n'indiquaient aucun port de la république argentine où il eût été possible de satisfaire à la prescription de l'article 279, l'arrêt décide « qu'aucun ar- « ticle du code n'impose à un capitaine l'obligation, dans le « cas de non admission au port de destination des marchan- « dises chargées à son bord, de les rapporter immédiate- « ment au port de chargement ; que, si l'article 238 co. veut « que tout capitaine engagé pour un voyage soit tenu de « l'achever, cette prescription se borne au transport des « marchandises au lieu indiqué par le connaissement et « n'ordonne rien concernant leur rapport ; que d'ailleurs, aux « termes de l'article 230, la responsabilité du capitaine cesse « dans le cas d'obstacles de force majeure ; qu'il peut, dans « le cours d'une navigation, advenir des circonstances telles « que ce capitaine, n'étant plus guidé par le texte formel « de la loi, qui n'a pu prévoir tous les cas, n'a plus qu'à « agir dans le sens qu'il juge le meilleur pour les intérêts

(1) D. 47. 4. 56. — (2) D. 48. 2. 150.

« dont il est chargé ». Nous adhérons à cette sage jurisprudence : le capitaine n'est pas astreint par un texte formel à se rendre dans ce port voisin d'une autre puissance; mais il appréciera s'il ne s'acquitte pas mieux de ses obligations générales envers son préposant en cinglant vers ce port limitrophe qu'en revenant au port de chargement. Il aura satisfait au vœu de la loi non seulement s'il a pris le meilleur parti, mais s'il a raisonnablement pris son parti (1).

Quoique l'article 279 n'aît expressément parlé que du blocus, il nous semble que sa disposition devrait être suivie dans des hypothèses tout-à-fait analogues, par exemple en cas de prohibition soudaine, à l'entrée du port de destination, des marchandises composant la cargaison (2).

809. Si, par ordre des puissances, dit l'ordonnance de Bilbao (c. XVIII, art. 10), les ports sont fermés et que le bâtiment ne puisse mettre à la voile, les deux parties devront attendre sans qu'il y ait lieu à aucune indemnité; le chargeur peut faire décharger ses marchandises et les rembarquer à ses frais.

En droit espagnol, si le navire entier est frété, si le temps est favorable et qu'il n'y ait pas un obstacle de force majeure, le capitaine doit, aussitôt le chargement reçu, mettre à la voile. Si l'affrètement est partiel, il doit se mettre en mer huit jours après avoir reçu les trois quarts de sa charge (eu égard au tonnage du navire) : il ne peut pas d'ailleurs refuser de continuer à charger pour le compte du même affréteur ou d'autres affréteurs à des conditions égales (à moins qu'il ne trouve un fret plus avantageux); ou du moins, s'il n'a pas chargé dans ces conditions, il n'a pas de prétexte pour différer son départ et est tenu, après sommation, de mettre à la voile (3). Le code espagnol reproduit nos articles 277 et 278, mais avec les additions suivantes : « les frais de « manutention et les loyers de l'équipage seront considérés « comme avarie commune » (art. 769 *in fine*). « Dans le cas

(1) Cf. Req. 10 décembre 1818. S. 1819. 1. 331. — (2) Ainsi jugé par le tribunal de commerce d'Anvers le 28 janvier 1871. Rec. d'A. 71. 1. 102. — (3) Art. 752 à 756 code esp. V. en outre ci-dessus, n. 791 et 796.

« de l'article précédent, le chargeur sera libre de décharger et de recharger à temps ses marchandises en payant « les surestaries s'il tardait à recharger, après que l'obstacle « aura cessé » (art. 770). Enfin (art. 780) « lorsque, par « suite d'un blocus ou de toute autre cause, le navire ne « peut aborder le port de sa destination, le capitaine relâchera au port le plus voisin et, si personne n'y est indiqué « pour recevoir le chargement, attendra les ordres du chargeur ou du consignataire. Les frais occasionnés par ce « retard seront considérés comme avaries communes et le « fret de l'aller sera payé en entier ».

Les articles 475 du code hollandais, 1522 du code portugais sont calqués sur notre article 295 (1). Les codes hollandais (art. 505) et portugais (art. 1550) s'expriment en outre dans ces termes : « Lorsqu'un embargo ou une autre force « majeure empêche momentanément le voyage d'un navire « soit avant la sortie, soit pendant le voyage sans la « faute du capitaine, du propriétaire ou de l'affréteur, les « conventions continuent à exister et il n'y a pas lieu de « part ou d'autre à des dommages-intérêts à raison du retard. L'affréteur ne doit aucun fret pour le temps où le navire est arrêté, s'il est affrété au mois, ni aucune augmentation de fret s'il est affrété au voyage. Le chargeur peut, « durant l'empêchement, faire décharger les marchandises « à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser « le fréteur. »

(1) En droit néerlandais comme en droit français, le capitaine ne peut pas plus décharger trop tôt que trop tard. Il peut sans doute (art. 486 c. holl.), après l'expiration des jours de planche et s'il y a contestation sur le déchargement, débarquer les marchandises avec l'autorisation du juge. Mais s'il décharge arbitrairement avant l'expiration des jours de planche et sans autorisation du juge, il commet un acte illicite qui l'expose à payer une indemnité. En cas d'un chargement à cueillette, le capitaine n'a pas besoin d'attendre l'expiration de la planche, mais doit laisser au consignataire le temps nécessaire pour le déchargement, temps calculé en tenant compte de l'époque où l'arrivée du navire lui a été communiquée, de la nature des marchandises chargées et des exigences des lois fiscales (ainsi jugé par le tribunal de Rotterdam le 11 octobre 1875 et par la cour de la Haye le 19 juin 1876. V. Journ. de droit intern. privé, t. IV, p. 176).

Au Brésil, comme en France, le fréteur répond des pertes et dommages à lui imputables « soit à raison de la saisie, « soit à raison du retard au port de départ, pendant le voyage « ou au port de destination » (art. 608 code brésil.). Si, avant le départ ou pendant le voyage, la sortie du navire a été temporairement empêchée par saisie ou force majeure, les conventions subsistent sans qu'il y ait lieu à indemnité : le chargeur peut néanmoins, pendant la relâche, faire décharger ses marchandises à ses frais en donnant caution pour assurer le rechargement au moment où cessera l'empêchement ou en payant, s'il ne rembarque pas les marchandises, le fret entier et les surestaries (art. 609). Si le navire ne peut entrer au port de destination par suite de déclaration de guerre, d'interdiction de commerce ou de blocus, le capitaine est tenu de se conformer aux instructions qu'il a reçues; à défaut d'instructions, il doit faire relâche au port le plus voisin, s'il n'y a empêchement, requérir les instructions du fréteur et de l'affréteur et attendre leurs ordres tout le temps nécessaire pour que la réponse lui parvienne : s'il ne reçoit aucune réponse, il peut retourner avec le chargement au port de départ (art. 610). De même à Buenos-Ayres.

Au Chili, le fréteur est responsable envers les chargeurs du préjudice qu'il leur cause par ses retards à la sortie du navire, en cours de voyage ou au port de décharge : toutefois les dommages-intérêts à raison du retard à la sortie ne courent contre le fréteur que s'il a été mis par l'affréteur en demeure d'entreprendre le voyage. Lorsque le navire est frété en totalité, le fréteur doit mettre à la voile à la première occasion favorable, dès qu'il a effectué son chargement ou que les délais des staries et surestaries sont expirés. Bien que le chargement ne soit pas complet, il suffit qu'il y ait assez de marchandises garantissant le paiement du fret pour que le fréteur puisse être requis d'entreprendre le voyage. Si le navire est affrété à cueillette, le fréteur doit entreprendre le voyage huit jours après qu'il a reçu à bord les trois quarts du chargement que peut prendre son navire; et, s'il ne lui est pas possible de compléter les trois quarts,

il peut fréter pour le transport un autre navire (1) : s'il ne trouve pas ce navire, il doit partir avec son chargement dans les trente jours à partir de celui où il a commencé à prendre charge (2). Dès que le fréteur à cueillette a reçu une partie de son chargement, il ne peut refuser d'embarquer d'autres marchandises aux mêmes conditions que pour les affrètements antérieurs (à moins qu'il ne trouve un fret plus avantageux) ou du moins, en cas de refus, il ne peut substituer un autre navire lors même qu'il n'aurait pas complété le chargement des trois quarts et il doit mettre à la voile dans le délai légal avec le chargement. D'après les articles 1039 et s. du code chilien, si la sortie du navire est empêchée temporairement par le blocus du port, par un embargo ou par toute autre cause de force majeure, le contrat d'affrètement subsiste sans indemnité, les frais d'entretien et les salaires de l'équipage étant répartis comme avaries communes : dans ces divers cas l'affréteur peut décharger, mais à la condition de recharger (3). Si la prohibition d'importation ou d'exportation, l'interdiction de commerce, la déclaration de guerre surviennent pendant le voyage, le capitaine doit se conformer aux instructions qu'il a pu recevoir à cet égard du fréteur : s'il manque d'instructions, il doit relâcher dans un port neutre en attendant soit de nouveaux ordres, soit la fin de l'empêchement et rendre un compte immédiat au fréteur. Si le navire est arrêté, en cours de voyage, par ordre d'une puissance étrangère, le contrat d'affrètement subsiste ; mais il n'est dû aucun fret pendant la durée de la détention si le navire est affrété au mois et il n'y a lieu à aucune augmention de fret s'il est affrété au voyage (4).

(1) En prenant à son compte les frais de transbordement et, s'il y a lieu, l'augmentation de fret. — (2) Toutefois le fréteur qui n'a complété le chargement des trois quarts ne peut substituer un autre navire qu'avec le consentement de tous les chargeurs, et il peut être contraint par eux à mettre à la voile s'il a réuni les deux tiers de son chargement : la substitution n'est permise, dans l'affrètement en totalité, que si tous les chargeurs y consentent. — (3) Et, s'il ne recharge pas dans le délai imparti, il doit les surestaries. — (4) On applique en outre les autres dispositions établies par la loi pour les empêchements temporaires de sortie du navire.

Les articles 117 du code turc, 114 du code égyptien sont calqués sur notre article 295 (1), les articles 97 et 98 du code turc, 95 et 96 du code égyptien sur nos articles 277 et 278. Les articles 97 du code égyptien, 99 du code turc sont ainsi conçus : « Dans le cas de blocus du port pour lequel le na-« vire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a pas des « ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins « où il lui sera permis d'aborder, et d'y attendre les ordres « du chargeur ou du consignataire en le prévenant du fait. » L'article 85 de la loi belge du 21 août 1879 est ainsi conçu : « Si le vaisseau est arrêté par une force majeure dans le « cours de son voyage, il n'est dû aucun fret pour le temps « de sa détention si le navire est affrété pour un prix fixé « par période de temps ni augmentation de fret s'il est loué « au voyage. La nourriture et les loyers de l'équipage pen-« dant la détention du navire sont réputés avaries. » L'article 92 ajoute (et cette rédaction est bien préférable à celle de notre article 279) : « Dans le cas de blocus du port pour « lequel le navire est destiné ou d'une autre force majeure « qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, « s'il n'a pas reçu d'ordres ou si les ordres qu'il a reçus ne « peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des inté-« rêts du chargeur soit en se rendant dans un port voisin, « soit en revenant au point de départ (2) ».

Le capitaine norwégien devra, pendant les opérations du chargement, disposer le navire de façon qu'il puisse mettre à la voile, aussitôt l'embarquement terminé (art. 57 code norw.). Le fréteur doit faire en sorte (art. 42) que le navire parvienne en temps opportun au lieu de destination ; si la charte partie stipule un terme fixe et que le navire n'arrive pas dans ce délai, l'affréteur peut opter entre la résiliation et l'exécution du contrat : il peut dans tous les cas, sauf con-

(1) Toutefois le second alinéa de ces articles contient une addition : « les dommages-intérêts mentionnés soit ici, *soit dans l'article pré-*« *cédent* sont réglés par des experts ». On ne pourrait pas, à Constantinople ou en Egypte, recourir à l'argument employé par M. Laurin (v. ci-dessus n. 803) pour soutenir que le juge doit nécessairement ordonner une expertise. — (2) Pour le surplus, comme au code de commerce français.

vention contraire, se faire indemniser des suites du retard imputable au capitaine ou à l'armateur; si la charte partie ne stipule pas un terme fixe, l'affréteur devra supporter les conséquences d'un retard provenant de la force majeure. Enfin (art. 61) le capitaine, dès qu'il aborde au lieu de destination, doit informer le destinataire et veiller à ce que rien n'entrave le déchargement.

Le code suédois donne expressément à l'affréteur le droit de résilier le contrat, s'il a stipulé dans la charte partie que le chargement commencerait à un moment donné et si le navire n'est pas prêt à prendre charge au jour fixé : si ce retard est imputable à l'armateur ou au capitaîne, il peut exiger une indemnité qui sera fixée par experts. Si le capitaine diffère le départ sans motif valable, la même disposition est applicable. De même lorsque le voyage d'un navire est retardé par ordre de l'autorité publique et que la responsabilité de cette injonction doit être attribuée à l'armateur ou au capitaine, l'affréteur peut résilier le contrat et exiger une indemnité : les conventions subsistent si le retard n'est imputable à personne (1).

Une des obligations générales que le code russe (art. 740) impose au fréteur, c'est de faire en sorte que le navire mette à la voile le jour convenu et que le voyage s'exécute avec toute la célérité possible. Le capitaine russe (art. 745) doit accomplir sa route dans le plus bref délai possible et ne peut dérouter sans la plus impérieuse nécessité. S'il ne met pas à la voile au jour convenu, à moins qu'il n'en soit empêché par les vents contraires ou par le mauvais temps, il est obligé de payer à l'affréteur le montant de la clause pénale (art. 746). Les retards causés par des évènements imprévus ne doivent pas être regardés comme des infractions au contrat; par exemple le retard causé par un accident de mer ou par une attaque des pirates n'entraîne pas le paiement de de l'amende fixée par la clause pénale (art. 752).

L'affréteur, aux termes de l'article 81 § 1 du code finlandais, est autorisé à résoudre les conventions si, à l'époque

(1) *Junge* notre tome II, n. 487.

fixée et au lieu désigné, le navire n'est pas prêt à charger les marchandises et en état de tenir la mer ; il aura droit, en outre, à des dommages-intérêts si le retard a été causé par le fait de l'armateur ou du capitaine : si l'époque n'a pas été fixée, le capitaine est tenu de conduire sans relâche le navire au lieu du chargement. Si quelque circonstance imprévue met le navire « dans l'impossibilité de partir aus- « sitôt qu'il avait été convenu ou qu'il eût été nécessaire », sans qu'il y ait eu faute de l'affréteur, du capitaine ou de l'armateur, chacune des parties est autorisée à résoudre les conventions : si le retard a été causé par l'une ou l'autre de ces parties, elle est responsable (même code, art. 99 § 2).

Le code allemand (art. 636) s'exprime en ces termes : « Si l'un des évènements prévus à l'article 631 (1) survient « après le voyage commencé, chacune des parties peut ré- « silier le contrat sans indemnité. Si toutefois l'un des évè- « nements mentionnés à l'article 631 § 1 (embargo, inter- « diction de commerce, etc.) est survenu, il faut, avant « de pouvoir résilier, attendre pendant trois ou cinq « mois que l'empêchement soit levé selon que le navire « se trouve dans un port européen ou hors d'Europe. Le « délai court à partir du jour où la nouvelle de l'empêche- « ment est parvenue au capitaine, s'il a appris l'empêche- « ment pendant son séjour dans un port ; dans le cas con- « traire, le délai court à dater du jour où le capitaine, après « en avoir eu connaissance, arrive au premier port avec le « navire. A défaut de convention particulière, le débarque- « ment se fait dans le port où le navire mouille à l'époque « de la déclaration de résiliation. L'affréteur est tenu de « payer le fret de distance pour la partie du voyage déjà ac- « complie : si, par suite de l'empêchement, le navire est « retourné au port de départ ou dans un autre port quel- « conque, on constate la distance parcourue en se plaçant « au point le plus rapproché du port de destination atteint « par le navire. Le capitaine est tenu, dans les cas prévus « par cet article, de veiller de son mieux, avant et après la

(1) V. ci-dessus n. 791.

« dissolution du contrat, au salut de la cargaison. » Ce système est beaucoup plus compliqué que celui du code français, mais plus scientifiquement adapté aux diverses circonstances de fait dans lesquelles, au cours de l'expédition, le fréteur peut se trouver placé. L'article 639, après avoir énoncé que le retard fortuit n'exerce, en principe, aucune influence sur les droits et obligations des parties (v. ci-dessus n. 791), décide que « l'affréteur peut néanmoins, « pendant tout ce retard provenant de cas fortuit et dont il « est facile de prévoir la longue durée, faire décharger à « ses frais et risques les marchandises embarquées en don- « nant caution pour le rechargement en temps utile. S'il ne « recharge pas la marchandise, il est passible du fret entier : « en tout état de cause, il est tenu de rembourser le dom- « mage causé par le déchargement. Si le retard provient du « fait d'un ordre souverain, il n'est pas dû de fret pour le « temps de sa durée dans les cas de fret à temps ».

Les articles 402, 385, 386, 387 du code italien sont calqués sur nos articles 295, 277, 278, 279. Tel est aussi le droit de Malte. C'est une règle de droit maltais que, si l'arrêt a non seulement retardé, mais empêché le transport de marchandises fongibles, « non susceptibles d'attendre l'expiration « du temps de l'arrêt (1) », le contrat est résilié sans indemnité.

Il faut distinguer, en droit anglo-américain, selon que le retard provient de la force majeure ou est imputable au fréteur. Aux termes d'un arrêt du Conseil privé du 4 février 1873 (2), il n'y a pas lieu à dommages-intérêts au profit de l'affréteur quand le retard doit être attribué à la crainte qu'avait le capitaine d'être pris par un navire ennemi dans des circonstances propres à émouvoir un homme d'un courage, d'un jugement et d'une expérience ordinaires. Un arrêt de la cour d'appel anglaise (3) du 27 mars 1877 (4) décide que si, par la faute du fréteur, les marchandises n'ont pas été livrées dans un délai raisonnable, l'affréteur n'est pas fondé

(1) Trad. A. de St-Joseph. — (2) Journ. du droit intern. privé, I, p. 205. — (3) V. l'*act* de 1873 mis en vigueur le 2 novembre 1874. — (4) The Parma (v. journ. du dr. int. pr. IV, p. 447.)

à réclamer la différence entre le prix des marchandises au jour où la livraison aurait dû être faite et leur prix au jour où elle a eu lieu. Mais cette décision est contraire à la jurisprudence qui avait prévalu jusqu'alors et à un arrêt de la cour d'appel de New-York (1).

Maclachlan, en citant les articles 278 et 279 du code français, dit que le droit britannique ressemble au nôtre et que l'embargo, par exemple, ne dissout pas le contrat, étant une mesure purement temporaire *(being only a temporary restraint)* (2). Aussi a-t-il été plusieurs fois jugé que, durant la détention, le fret à temps, tout comme les loyers de l'équipage, continue à courir (3), s'il n'y a convention contraire. Maclachlan cite encore Valin et Pothier d'après lesquels, si les marchandises transportées par le navire détenu sont périssables et ne peuvent être remplacées par un autre chargement de même nature, l'embargo peut mettre fin au contrat, et ajoute que l'intérêt des parties, en pareil cas, les amènera généralement, quelle que puisse être la règle législative *(whatever the rule of law may be)*, à résilier *upon reasonable terms* (4).

Au Canada, le fréteur auquel un retard est imputable devient par là même irrecevable à réclamer une indemnité de surestaries (5). Le code civil (art. 2411 et 2412) s'exprime en outre dans ces termes : « Si le port de destination est « fermé ou si le bâtiment est arrêté par force majeure pour « quelque temps seulement, le contrat subsiste, et le maître « et l'affréteur sont réciproquement tenus d'attendre l'ou-

(1) Les juges anglais, dit l'*Albany law journal* (XIV, p. 233), semblent avoir attaché une grande importance à cette idée que le moment de l'arrivée est toujours incertain au cas de transport par mer. Cette considération n'est pas sérieuse. Le transport par terre a ses dangers et ses retards comme le transport par mer, et l'arrivée est incertaine dans les deux cas : décider que le destinataire n'a droit, pour tous dommages-intérêts, lorsqu'il se produit un retard dans l'expédition, qu'à l'intérêt légal au taux ordinaire du commerce pendant la durée du retard, c'est lui accorder une compensation insignifiante pour le préjudice causé par la faute du fréteur. — (2) Hadley *v.* Clarke, 8 T. R. 259. — (3) Beale *v.* Thompson, 4 East, 546; Bergstrom *v.* Mills, 3 Esp. 36. V. pour de plus amples développements l'édition de 1876, p. 516 s. — (4) V. en outre ci-dessus n. 791. — (5) Cf. art. 2459 c. civ. canad.

« verture du port et la liberté du bâtiment sans dommages-
« intérêts de part ni d'autre. La même règle s'applique si
« l'empêchement s'élève pendant le voyage, et il n'y a pas
« lieu de demander une augmentation du fret. L'affréteur
« peut néanmoins faire décharger sa marchandise pendant
« l'arrêt du bâtiment pour les causes énoncées dans l'ar-
« ticle qui précède sous l'obligation de la recharger lorsque
« l'empêchement aura cessé ou d'indemniser le fréteur du
« fret entier; à moins que la marchandise ne soit d'une na-
« ture à ne pouvoir être conservée ni remplacée, auquel cas
« le fret n'est dû que jusqu'au lieu où le déchargement a
« lieu. »

810. Le fréteur est, en cinquième lieu, tenu d'opérer et de surveiller le chargement des marchandises, par conséquent de les arrimer, c'est-à-dire de les disposer dans l'intérieur du navire.

Nous avons complètement décrit cette obligation du fréteur en énumérant les devoirs du capitaine avant le départ et nous renvoyons nos lecteurs à notre second volume (n. 420 et suiv., n. 554 et 555).

811. Le fréteur est, en sixième lieu, tenu de délivrer la marchandise au destinataire et dans le port de destination.

Nous avons partiellement décrit cette obligation du fréteur en énumérant les devoirs du capitaine à l'arrivée; mais, ainsi que nous l'avions annoncé (II, n. 557), nous reprenons et complétons cette analyse.

Le capitaine, avons-nous dit (II, n. 533), est tenu d'exécuter les instructions qu'il trouve au port d'ordres.

L'affréteur a la faculté de modifier les instructions par lui données au capitaine pour un port de destination tant que le navire n'est pas sorti du port d'ordres, le fréteur ne gardant que le droit de se faire rembourser des frais et avances faits en vue de la destination. Cependant *nemo præcise cogi potest ad factum* et le capitaine peut, en fait, refuser de transporter les marchandises au dernier port désigné : l'affréteur qu'on a forcé ainsi de désigner un autre port conserve, s'il proteste en le désignant, son droit à des

dommages-intérêts : « attendu, a dit très-bien la cour de « Bruxelles le 14 août 1880 (1), qu'en donnant de nouveau « le 1er janvier 1880 l'ordre de conduire le *San Joaquin* « à Anvers, les intimés ont déclaré au capitaine qu'ils ne le « faisaient qu'en conséquence de son refus d'aller à Fletwood « et protesté qu'ils le rendaient responsable des suites dom- « mageables de ce refus ; qu'ils ont donc entièrement sau- « vegardé leurs droits ».

Lorsque des marchandises sont chargées sur un navire ayant une destination déterminée, mais devant faire escale dans un autre port de débarquement et s'il a été expressément convenu que les marchandises seraient délivrées au port de décharge *ainsi qu'il serait ordonné*, les chargeurs peuvent, à leur choix, ou faire débarquer les marchandises au port d'escale ou les faire suivre jusqu'au lieu de destination. Le capitaine, ainsi que l'a jugé la cour de Rouen le 8 janvier 1878 (2), ne peut alors refuser de décharger au port d'escale en alléguant soit que le déchargement lui causerait des retards, soit même qu'il faudrait désarrimer une partie de la cargaison. Si une partie de ces marchandises, vendues d'avance au port d'escale, n'y a pas été débarquée, le fréteur peut être tenu de rembourser à l'affréteur « la valeur « de la partie de marchandises non débarquées, au prix au- « quel la partie totale avait été vendue, la bonification qu'il « a dû payer à ses acheteurs pour défaut de livraison (3) » et tout le surplus du préjudice causé par l'inexécution de l'obligation (4).

Le fréteur ne peut pas même alléguer, en règle générale, pour se soustraire à l'accomplissement des ordres, les difficultés d'exécution qu'ils suscitent. Une convention avait été conclue pour le transport d'un chargement de riz à Queenstown ou à Falmouth, où les ordres devaient être donnés, et où le port de Gand fut, en effet, désigné : le capitaine refusa d'obéir parce que les navires, avant d'arriver dans le port de Gand, sont tenus d'alléger une partie de leur

(1) Rec. d'Anv. 1880. 1. 392. — (2) Rec. du H. 1879. 2. 76. — (3) Même arrêt. — (4) Ainsi le « réclamateur » peut réclamer, le cas échéant, la commission de vente dont il se trouve privé (même arrêt).

cargaison : la cour de Gand condamna la prétention du fréteur (27 mai 1876) (1) en faisant observer que les ports d'Amsterdam, de Hambourg, de Rotterdam offraient le même inconvénient et que les frais d'allèges devaient d'ailleurs être supportés par l'affréteur (2).

Quand le navire arrive devant le port désigné à un moment où il n'y peut entrer eu égard à son tirant d'eau et à l'insuffisante hauteur de la marée, est-il tenu d'attendre une marée plus forte qui lui permettrait d'entrer au port ou peut-il se rendre dans un port voisin ? Cette question est assez vivement débattue et diversement résolue.

Quand la charte partie indique elle-même la solution, il n'y a qu'à en appliquer les clauses. Par exemple, dans un cas où il avait été stipulé que le navire se rendrait au port indiqué ou le plus près qu'il en pourrait approcher étant toujours à flot et en parfaite sécurité, sans attendre une grande marée pour décharger la totalité de sa cargaison, la cour de Rennes a très-bien jugé (25 novembre 1879) (3) que le capitaine, s'il n'y avait pas assez d'eau dans la rivière pour la remonter actuellement, pouvait se refuser à tout allègement et terminer son voyage à un port de l'embouchure sans attendre une grande marée. Si elle avait autrement statué, elle aurait violé la loi du contrat.

Mais la question est plus complexe quand aucune clause de la charte partie ne modifie ou n'explique l'obligation que le fréteur a naturellement contractée. En thèse, il est clair

(1) Journ. du droit intern. privé, année 1876, p. 473. — (2) La jurisprudence décide avec raison, dit l'arrêt, que les frais des allèges restent à la charge de l'affréteur lorsque la charte partie ou le connaissement se borne, comme dans l'espèce, à désigner un port d'ordres, tandis qu'ils doivent être supportés par le fréteur lorsque le port de destination a été désigné au moment du contrat, les parties étant alors censées avoir tenu compte des difficultés de l'accès au port dans la fixation du fret. — (3) Rec. du H. 1880. 21. 66. Le tribunal de commerce de Rouen n'a-t-il pas exagéré les obligations du fréteur lorsque, malgré la clause « ou aussi près que le navire pourra « s'y rendre et toujours à flot sans danger », il a astreint le capitaine 1° à attendre la plus haute marée (lorsque celle-ci, d'ailleurs, était prochaine) ; 2° à mettre préalablement ses réclamateurs en demeure de faire alléger le navire (la faculté d'alléger aux frais de la marchandise ayant été réservée)? V. trib. co. Rouen, 30 décembre 1878. Rec. du H., 1879. 2. 89.

qu'il devra transporter les marchandises au port de destination puisqu'il a promis de de les y transporter. Il doit, pour s'acquitter de cette obligation, disait Wedderkop, employer des allèges si le port de destination n'est pas assez profond (1). Le tribunal de commerce de Honfleur a très-juridiquement décidé (14 juin 1879) (2) que le capitaine n'est pas fondé, en principe, à relâcher dans un autre port lorsqu'aucune circonstance ne l'y « contraint »; que par conséquent il ne pourrait, le cas échéant, imposer aux réclamateurs la moindre partie des frais d'une telle relâche ni faire courir ses jours de planche du jour de la relâche. Mais il n'y a pas « contrainte », aux yeux du tribunal, parce que le capitaine devrait attendre une marée plus haute, qui lui permettrait d'entrer au port. D'accord, en règle générale; mais cette règle elle-même doit fléchir dans certaines circonstances, par exemple s'il fallait attendre indéfiniment et s'il était impossible, eu égard à la nature de la cargaison, d' « alléger (3) ».

C'est sous l'empire des mêmes principes qu'a statué le 27 avril 1877 (4) la cour d'appel séant à Londres. Le frêteur s'était engagé à transporter une cargaison de rails de fer à Taganrog, sur la mer d'Azow, ou aussi près que possible de ce port et à en faire la livraison. Le capitaine, à son arrivée (au mois de décembre), trouva la mer d'Azow fermée par

(1) *Admerces inportum destinatum non satis profundum deferendas scaphas adciscere* (*Sic* O. Rotterdam, a. 139). — (2) Rec. du H. 1879. 2. 221. — (3) Nous approuvons donc entièrement l'arrêt de la cour de Rouen du 16 avril 1879 (Rec. du H. 1879. 2. 253), qui peut être ainsi résumé : au cas de l'affrètement d'un navire en destination de Rouen, le capitaine a pu débarquer sa cargaison au Havre et y terminer son voyage lorsqu'il a été démontré que, par rapport à la hauteur des marées et eu égard à son tirant d'eau, il lui était impossible de monter la rivière sans un danger sérieux et lorsque, d'ailleurs, les pilotes avaient refusé de le monter sans qu'il fût allégé; les réclamateurs ne peuvent reprocher à un capitaine de n'avoir point allégé son navire et de l'avoir point, après allègement, conduit jusqu'à Rouen lorsque, protestant contre tout allègement qui serait effectué, ils ont prétendu qu'il pouvait et devait monter jusqu'à Rouen son navire plein. En pareil cas, et quand l'impossibilité de monter la rivière à plein est démontrée, le capitaine a été en droit de débarquer toute sa cargaison au Havre. — (4) Journal du droit intern. privé, IV, p. 435.

les glaces et, malgré les protestations de l'affréteur, débarqua le chargement au port de Kertch, le plus voisin de Taganrog où l'on puisse aborder avant le mois d'avril, mais situé à 220 milles par mer et à 700 milles par terre de Taganrog. Le juge anglais décida que la livraison du chargement n'était pas régulière et que la charte partie restait inexécutée parce que le capitaine aurait pu laisser le navire à Kertch et achever la traversée au moment de la débâcle des glaces.

Nous avons examiné (II, n. 536) la question de savoir si le capitaine, une fois arrivé au port de destination, peut être obligé de se rendre au lieu que le consignataire de la cargaison lui assigne pour le débarquement, et blâmé le tribunal de commerce de Marseille d'avoir décidé (le 15 avril 1875), d'une façon trop générale, que le fréteur devait obtempérer à une sommation de ce genre. Le tribunal de commerce du Havre a jugé le 19 mars 1879 (1) et, selon nous, bien jugé que les capitaines ont, en principe, le droit d'opérer leur déchargement dans tout bassin faisant partie de l'établissement maritime du port (2), lorsque les chartes parties ou connaissements ne leur imposent pas l'obligation de décharger à un endroit plutôt qu'à un autre (3).

De ce que le fréteur doit opérer la délivrance au port de destination, il résulte, selon nous, qu'il doit indemniser le chargeur de la valeur de sa chose *au port de déchargement*, déduction faite du fret (4) : le transport donne à la chose

(1) Rec. du H. 1879. 1. 126. — (2) Le même jugement ajoute que les réclamateurs n'ont pas le droit, en pareil cas, de faire supporter par le fréteur l'excédant de frais qui est résulté pour eux du déchargement dans un bassin à quai concédé aux docks et qu'ils auraient évité si le déchargement se fût opéré à quai libre. Cette partie du jugement ne peut pas être érigée en règle, les tribunaux devant apprécier avant tout quelles sont les conséquences ordinaires et prévues des conditions du débarquement (cf. notre t. II, n. 536) — (3) Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé le 30 novembre 1867 (Rec. d'A. 68. 1. 9) que le capitaine ne peut être tenu de se rendre dans le bassin à lui indiqué par le destinataire que si cette indication lui est donnée aussitôt après son arrivée et s'il peut y obéir sans retard ni préjudice pour lui-même. — (4) Marseille, 5 mai 1866, Aix, 28 novembre 1866, cités par MM. Hoechster et Sacré, I, p. 372. Conf. Ruben de Couder, v° Fret, n. 295.

transportée une certaine plus value dont on ne peut plus faire abstraction.

812. Quand la délivrance doit-elle être opérée?

Le fréteur doit faire connaître au destinataire le moment de la décharge : *exonerationem tempestive indicare*, ainsi que l'exigeait Wedderkop. C'est une règle de bon sens et d'équité (conf. ci-dessus n. 805). Nous comprenons donc que le tribunal de commerce d'Anvers ait, le 11 février 1881 (Rec. d'A. 81. 1. 101), refusé de sanctionner, comme contraire à l'ordre public, une convention de transport autorisant le capitaine à délaisser sur le quai aux risques et périls du destinataire, si celui-ci ne se présente pas immédiatement pour les recevoir, les marchandises débarquées (1).

Cela fait, la délivrance doit-elle être opérée avant le paiement? Le fréteur est tenu de mettre la marchandise à la disposition du réceptionnaire, l'affréteur est tenu de payer; mais, de ces deux obligations, la première est préalable (2). C'est ce qu'impliquent à la fois le texte de l'article 306 et les principes généraux de notre législation commerciale. En effet, tant que la marchandise, arrivée à destination, n'a pas été déchargée et mise à la disposition du destinataire, elle est exposée aux risques maritimes (3). En outre, le destinataire a un droit incontestable de vérification (conf. Bruxelles, 26 janvier 1865. Rec. d'A. 65. 1. 96). Donc, en principe et sauf convention contraire, la délivrance doit précéder le paiement du fret.

Mais la cargaison doit être considérée comme « délivrée » quand le destinataire a procédé à l'allotissement de la marchandise et ouvert quelques caisses pour en vérifier le contenu (4).

Enfin rien n'empêche le capitaine de commencer, pen-

(1) « Il serait contraire à l'ordre public que le transporteur pût, « sans que le destinataire connût peut-être l'arrivée de la marchan- « dise, abandonner celle-ci dans la rue à la disposition du premier « venu ». — (2) Ainsi jugé par le tribunal de Marseille le 16 avril 1875. Rec. de M. 1875. 1. 221. — (3) Cf. Nantes, 11 décembre 1875. Rec. de M. 1876. 2. 172. Cf. notre tome II, n. 556. — (4) Havre, 9 février 1880. Rec, du H. 1881. 1. 40. V. ci-dessous pour de plus amples développements notre commentaire de l'art. 306.

dant le déchargement de la cargaison d'entrée, à recharger les cales vides, pourvu qu'il n'entrave pas les opérations du destinataire (1).

Comment la délivrance doit-elle être opérée ? Tantôt à quai, tantôt le long du bord (*sous palan*, en anglais *alongside)*, tantôt par-dessus le bord *(overside)*, etc. Cela dépend soit de la convention, soit de l'usage (v. ci-dessus n. 782). Quel que soit le mode de délivrance, le fréteur a le droit de se prémunir, avant d'avoir délivré, contre toutes les éventualités de fraude. C'est par application de cette règle que la cour de Bruxelles (1er août 1864) (2) reconnaît au capitaine la faculté d'exiger que la cargaison à délivrer le long du bord ou par-dessus le bord soit pesée sur le navire. D'autre part le fréteur doit adapter aussi complètement que possible les opérations du déchargement au mode de délivrance imposé par la convention ou par l'usage. C'est par application de cette règle que le tribunal de commerce d'Anvers astreint le capitaine obligé de délivrer « le long du bord » à faire sortir entièrement les poutres des portes de déchargement (3).

813. Le fréteur doit, en règle générale, délivrer ce qu'il a reçu, dans l'état où il l'a reçu.

Par exemple, il a été très-bien jugé (4) que le fréteur ne peut contraindre les réclamateurs à prendre livraison de sacs de café tachés d'huile ; il doit les garder pour son compte et indemniser les réclamateurs.

Cette jurisprudence est conforme aux principes généraux du droit (art. 1784 c. civ.) et à la plus ancienne tradition maritime. Straccha (5), Kuricke (6), Casaregis (7) déclaraient le fréteur responsable si les marchandises étaient gâtées par l'eau de pluie ou par le trop plein de la sentine. La

(1) Et l'affréteur ne pourrait, par conséquent, invoquer ce prétexte pour faire diminuer l'indemnité de surestarie (Anvers, 13 décembre 1879. Rec. d'Anv. 1880. 1. 224). — (2) Rec. d'Anv. 1864. 1. 213. — (3) 9 avril 1864. Rec. d'A. 1864. 1. 244. « Si les hommes qu'il emploie « ne les présentent que d'une longueur d'un ou deux mètres en de- « hors, le retard provenant de ce mode vicieux de délivrance doit « être ajouté au délai de starie ». L'usage de ces poutres est spécial « au port d'Anvers. — (4) Par le tribunal de commerce du Havre, le 22 décembre 1880. Rec. du H. 1881. 1. 36. — (5) De nautis, pars III, n. 51. — (6) Tit. VIII, art. 8. — (7) Disc. 23.

faute du fréteur se présume, disait Casaregis : il ne peut effacer cette présomption qu'en prouvant le cas fortuit exclusif de la faute. Mais qu'on y prenne garde ! Il ne pourrait pas invoquer le cas fortuit qu'un homme très-diligent aurait pu prévoir ou qui se serait produit à la suite d'une faute : *tunc enim præsumitur quod, culpa cessante, casus non evenisset* (1).

Donc, si les marchandises portent la trace extérieure d'une avarie au moment du chargement, le fréteur manque aux notions les plus élémentaires de la prudence en chargeant sans protestations ni réserves ; même, s'il est transporteur intermédiaire, il assume alors la responsabilité de cette avarie (2).

Quelle sera la base de l'indemnité ? *Amissio lucri est damnum*, dit à ce propos Casaregis. Le dommage lui paraissait donc devoir être, conformément à la doctrine de Hevia (3) et de Kuricke (4), évalué sur le pied de la valeur de la marchandise au lieu de destination. Telle était aussi la pensée du tribunal du Havre lorsqu'il condamnait le fréteur à rembourser la différence entre le net produit de la vente des sacs de café tachés d'huile et le cours moyen des marchandises au jour du débarquement (5). C'est équitable et juridique.

Grotius (6) et Wedderkop (7) imposaient en outre au fréteur l'obligation de réparer l'avarie survenue, même sans sa faute, et de parer à l'éventualité d'autres avaries *(ulterioraque evitanda curare)* (8). D'après l'usage du Havre, attesté par un jugement du 6 février 1878 (9), les frais de « conditionnement à bord », c'est-à-dire de raccommodage et de réparation des sacs « en vidange » sont encore aujour-

(1) Casaregis reconnait d'ailleurs qu'il appartiendrait à l'affréteur de démontrer le rapport de la faute et du cas fortuit. V. au surplus pour de plus amples développements sur ce point spécial notre tome II, n. 380. — (2) A l'égard des destinataires et sauf son recours, bien entendu. *Sic* Havre, 12 avril 1880. Rec. du H. 1881. I. 43. — (3) De commerc. nav., c. XII. — (4) Tit. IX, art. 2. — (5) Jugement précité du 22 décembre 1880. — (6) Introd. in jurispr. hol., l. III, p. 20. — (7) L. III, tit. III § 38. — (8) *Sic* O. Rotterdam, a. 153. — (9) Rec. du H. 1878. I. 104.

d'hui, conformément à la doctrine de ces jurisconsultes, supportés par le fréteur.

Les anciens auteurs déclaraient le fréteur responsable s'il rendait ouvert un coffre qu'on lui avait remis fermé. Mais le chargeur, d'après Emmanuel Alvarez (1), devait prouver d'abord la livraison d'un coffre fermé *(quod ista fuerit tradita et sigillata)*. Menochius (2) lui demandait en outre de prouver que ce coffre n'avait pas pu se desceller facilement *(quod de facili dissigillari non posset)*. Casaregis (3) autorisait le juge à déférer en pareil cas une sorte de serment supplétoire au chargeur *circa quantitatem ac qualitatem mercium*.

Le fréteur n'est responsable que du déficit causé par sa faute (à moins, bien entendu, qu'il n'en ait assumé d'avance la responsabilité) (4). Wedderkop admettait les gens de l'équipage, toutes les fois qu'il y avait un déficit dans le poids ou un manquant dans les vases *(in vasis lacunæ)*, à se justifier par serment, selon la coutume, *de perfida contrectatione : quo facto*, la preuve du dol retombait à la charge de l'affréteur. C'était présumer à l'excès la bonne foi de l'équipage, et cette procédure ne serait plus suivie.

Il suffira le plus souvent au fréteur, mais non pas dans toute hypothèse, de prouver que l'origine du déficit remonte à un évènement de navigation : il se peut, en effet, que l'équipage exploite la fortune de mer, et les tribunaux auront à démêler s'il n'en a pas profité pour augmenter le déficit (4).

D'un autre côté l'affréteur n'est pas, en principe, recevable à se plaindre d'une diminution dans le contenu quand le contenant ne pouvait être ouvert sans altération extérieure et lui est remis intact. Ainsi l'a jugé, par exemple, le tribunal de commerce de Marseille le 18 août 1880 à propos

(1) In suis resolutionibus, c. III, n. 334. — (2) De arbitrio cas. 208, n. 36 (cité par Casaregis). — (3) Disc. 23. — (4) Nous nous contentons en ce moment d'énoncer la règle et nous étudierons, en commentant le titre VII du livre II, l'influence que certaines clauses du connaissement peuvent exercer sur la responsabilité du fréteur ou du capitaine. — (4) Conf. Mars. 9 janvier 1834 et v. Caumont, v° Affrètement, n. 170. Cf. surtout Marseille 11 décembre 1862 et 2 décembre 1862 (Rec. de M. 1863, 1. 26). Dans la première affaire, le tribunal déclare le capitaine d'un navire chargé de grains irresponsable d'un déficit de 172 hectolitres à raison des

d'un prétendu déficit qui se serait produit dans un group d'espèces (Rec. de M. 80. I. 271.).

Ad leviores autem defectus, disait Wedderkop, *haud respici solet*. Il n'en peut être autrement : on ne saurait demander compte au fréteur d'un déficit insignifiant parce que certaines marchandises subissent un déchet inévitable et parce qu'il faut tenir compte de certaines différences dans le mesurage ou dans le pesage.

Ainsi le tribunal de commerce d'Anvers a successivement accordé au capitaine des « bonifications » ou *freintes* de 1 °/₀ sur le poids sec délivré de la calamine calcinée (1), de 2 °/₀ sur un chargement de chaux (2), de 2 °/₀ et de 3 à 4 1/2 °/₀ sur des chargements de graine de lin (3), de 1 3/4 °/₀ sur une cargaison d'orge (4), de 3 °/₀ sur un chargement de sparte (5), de 1, de 2 et de 2 1/2 °/₀ sur des chargements de seigle (6) et jugé (7) que la casse normale des verres à vitre pour un trajet d'Anvers à Constantinople est de 10 °/° (8).

Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 24 février 1879 (9) qu'un chargement de charbon allant d'Angleterre à Marseille subit toujours un déchet, surtout par suite des opérations du déchargement, et que ce déchet doit être évalué à 1 °/₀ : en conséquence il a décidé que, si le capitaine était reconnu responsable d'un déficit, il fallait le calculer en tenant compte d'un pour cent de déchet. On pourrait multiplier ces exemples (10).

circonstances du chargement, de la navigation et du débarquement; dans la seconde, il déclare un autre capitaine partiellement responsable d'un déficit un peu moindre (160 hectol.). — (1) A cause de l'humidité naturelle de ce minerai. 22 et 25 juin 1870. Rec d'A. 70. 1. 275. — (2) Pour différence pouvant provenir tant du tassement que du mode de mesurage. 3 août 1865. 65. 1. 340. — (3) Selon les circonstances de la navigation. V. Anvers, 3 juillet 1858 et 19 décembre 1857. 58. 1. 226. et 57. 1. 373. — (4) Transportée de Karadatch à Anvers et ayant été en route pendant six mois par suite de relâches. 2 août 1864. 64. 1. 347. — (5) Pour un voyage de cinq semaines, à cause du déchet naturel du sparte. 3 oct. 1872. 72. 1. 370. — (6) Selon les circonstances de la navigation. V. Anvers. 27 août 1873. 27 août 1853. 20 mars 1856. 74. 1. 50; 67. 1. 342 et 339. — — (7) 28 août 1867. 67. 1. 285. — (8) Le même tribunal a décidé le 13 janvier 1880 (1880. 1. 129) qu'une différence de 5000 à 6000 kilog. sur 245 tonneaux ne donnait lieu à aucune réclamation, « attendu qu'elle pouvait provenir de la différence du mode de peser. » — (9) Rec. de M. 1879. 1. 122. — (10) Bien que le chilot blé chargé à Ibraïla

Il est à peine utile de faire observer que la règle *Ad leviores defectus haud respici solet* n'est pas absolue et fléchit devant une convention contraire, explicite ou implicite. Ainsi, d'après la jurisprudence du tribunal de commerce de Marseille (1) la clause d'une charte partie énonçant que le capitaine a droit au fret, moins la valeur de ce qui manquera dans le chargement, nonobstant toute coutume contraire du port de destination, rend le fréteur responsable de tout déficit sans qu'il puisse même lui être alloué un déchet de route. Il serait également irrecevable à faire diminuer les manquants d'un déchet de route si, par exemple, toutes les marchandises avaient été transportées en sacs, tous les sacs non détériorés par la faute des transporteurs pesant exactement le poids d'expédition et les sacs déchirés ayant seuls perdu une partie de leur poids (2).

On trouve aussi, quelquefois, au déchargement, un excédant sur les quantités énoncées aux connaissements : le capitaine doit délivrer cet excédant au destinataire s'il résulte des circonstances et notamment *de la marque apposée* (3) que celui-ci, dans l'intention de l'expéditeur, doit être saisi de toute la partie. S'il y a plusieurs destinataires, le capitaine fera procéder généralement à une expertise pour

rende à Marseille, en moyenne, 6 hectol. 64 litres, il n'y a cependant pas lieu de déclarer responsable le capitaine qui ne délivre pas à l'arrivée une quantité égale à ce rendement, quand le déficit n'excède pas 2 0/0 et s'explique d'ailleurs par les déperditions provenant du criblage fait au débarquement (Mars. 4 nov. 1861). Un déficit de 8 0/0 sur un chargement de fèves excède le déchet ordinaire du transport (qui est de 3 0/0 environ) ; et le capitaine doit être déclaré responsable de cet excédant s'il ne justifie pas des causes d'une pareille déperdition (Mars. 28 octobre 1861 et 8 janvier 1862). Le même tribunal a jugé au contraire (29 septembre 1863) que, les chargements de graines de cotons non criblées présentant par suite de la nature de la marchandise des différences notables entre la quantité chargée et la quantité consignée, un déficit de 16 à 17 0/0 ne devait, alors qu'aucune faute n'était d'ailleurs alléguée, entraîner contre le capitaine aucune responsabilité (Rec. de M. 1861. 1. 289 ; 1862. 1. 116 ; 1863. 1. 279). — (1) Mars., 5 avril 1869. Rec. de M. 1869. 1. 138. — (2) Ainsi jugé et, selon nous, bien jugé par le tribunal de co. de Nantes le 26 mai 1880 (Rec. de M. 1881. 1. 89). — (3) Anvers, 17 avril 1860, 30 novembre 1864, 29 mars 1866. Rec. d'A. 60. 1. 315, 64. 1. 405, 66. 1. 299.

déterminer l'importance de l'excédant et les bases de la répartition (1).

Il se peut enfin que les marchandises arrivent mêlées et confondues au lieu de destination. Casaregis, examinant cette hypothèse, résolvait ainsi qu'il suit (2) les difficultés qu'elle faisait naître. Si le mélange, disait-il, s'est opéré par la faute du fréteur (ou de son préposé), celui-ci répond de ses suites. S'il faut l'attribuer au cas fortuit, *ille cujus merces ob talem confusionem meliores et pretiosiores factæ sunt tenebitur erga alium proportionabiliter pro utilitate receptâ pretium refundere* (3). L'illustre jurisconsulte prévoyait même le cas où, une portion des marchandises ayant été perdue ou volée après le mélange, le fréteur délivrait à l'un des destinataires sa part entière, aux autres une quotité, et donnait à ces derniers une action *oneris aversi* contre le capitaine, une action en répétition de l'indû contre celui qui se serait fait payer toute sa part. Nos tribunaux peuvent encore s'inspirer de ces doctrines.

Ainsi le fréteur, dès qu'une faute lui est imputable, répond des suites du mélange. C'est ce que la cour d'Aix a jugé le 3 juin 1879 (4) dans un procès où le capitaine, ayant affaire à deux consignataires, avait laissé prendre à l'un d'eux plus qu'il ne lui revenait (5).

Le mélange de marchandises en cours de voyage donne lieu à un partage entre les « réclamateurs ». Mais il ne suffit pas que l'un d'eux reçoive un excédant, qu'un autre éprouve un déficit. Il faut en outre que le mélange soit prouvé. C'est pourquoi l'on ne saurait trop conseiller au

(1) Chacun des destinataires, d'après un jugement du tribunal de commerce d'Anvers (14 juillet 1873. 73. 1. 306), est alors tenu de payer sa part proportionnelle dans les frais d'expertise et de répartition. — (2) Disc. 23. — (3) Celui aura profité du mélange dédommagera l'autre à raison du profit qu'il en aura tiré. — (4) Rec. de M. 1880. 1. 213. — (5) « Attendu que le capitaine est sur son bord le repré-
« sentant de tous les consignataires ; qu'il doit veiller scrupuleuse-
« ment à ce que le dépôt dont la garde lui a été confiée dans l'inté-
« rêt de ces derniers soit conservé intact; que, dans l'espèce, cette
« obligation n'a pas été remplie puisque le capitaine a remis à Custo
« et Assereto ou leur a laissé prendre des blés appartenant à la So-
« ciété industrielle, etc. ».

réclamateur qui veut se plaindre d'un déficit de faire constater le mélange au cours du déchargement (1).

La preuve du mélange peut d'ailleurs être faite par tous les moyens, même par de simples présomptions (art. 109 co.) (2). Ainsi, d'après un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 15 décembre 1876 (3), suivant l'usage de ce port, lorsque deux parties de marchandises de même nature, à l'adresse de deux consignataires, sont mises dans la cale du même navire et ne sont séparées que par de simples nattes, le déficit éprouvé par le dernier réceptionnaire doit être réparti entre l'un et l'autre au *prorata* des quantités chargées, la *présomption* étant que les deux parties se sont mélangées en route (4). C'est très-raisonnable.

814. Les grands navires ont, le plus souvent, un consignataire, c'est-à-dire un commissionnaire que l'armateur désigne au capitaine et auquel ce dernier doit recourir dans le lieu de décharge (ou d'échelle) pour tout ce qui a trait aux besoins du bâtiment. Le fréteur doit à ce consignataire une commission sur le fret.

Aux termes d'un jugement du tribunal de commerce du Havre du 10 avril 1879 (5), la commission de consignation d'un navire est, d'après les usages de ce port, de 2 °/₀. Tel

(1) Cette réflexion nous est inspirée par un jugement du tribunal de commerce du Havre du 25 mars 1879 (Rec. du H. 79. 1. 162) dont voici le sommaire : « Dans le cas où un navire arrive chargé de mêmes marchandises, soit de blés pour deux réclamateurs, s'il se trouve que l'un d'eux reçoive un excédant sur les quantités chargées à son adresse et que l'autre éprouve, au contraire, un déficit, ce dernier n'est pas fondé à demander que son déficit soit comblé avec l'excédant du premier réclamateur lorsqu'il ne prouve pas que les parties de blé réclamées par l'un ou l'autre se sont mélangées en cours de voyage. Il en est ainsi alors même que le navire aurait éprouvé des fortunes de mer, que la cargaison aurait *ripé* en cours de voyage et quoique l'excédant sur une des parties de blé soit une anomalie. Le réclamateur qui a reçu un excédant est donc en droit de le conserver sans que le réclamateur en déficit puisse lui en demander part. Il est ainsi surtout lorsque ce dernier n'a fait procéder à aucune constatation au cours du déchargement ». — (2) Cf. Guerrand, note sur le jugement précité du tribunal du Havre. — (3) Rec. de M. 1877. 1. 68. — (4) Il en serait autrement si les deux parties de marchandises avaient été mises l'une dans la cale, l'autre dans l'entrepont et s'il n'était pas justifié que les panneaux de l'entrepont eussent été mal fermés (même jugement). — (5) Rec. du H. 1880. 2. 61.

était en effet, il y a quelques années, le taux de cette commission non-seulement au Havre, mais dans les autres ports français. Depuis la récente transformation de notre marine marchande, ce taux s'abaisse à peu près partout à 1 °/₀, du moins en ce qui touche la consignation des bâtiments à vapeur.

Le fréteur peut être, en même temps, propriétaire de la cargaison et, dans ce cas, avoir affaire à un autre commissionnaire, dit consignataire de la cargaison (1). Celui-ci est tantôt consignataire à la vente, tantôt consignataire au transit. Il y a quelques années le premier percevait généralement une commission de 2 °/₀ sur le produit de la vente : ce taux s'est abaissé presque partout à 1 °/₀, que la marchandise ait été transportée par des navires à voiles ou par des steamers. Quant au commissionnaire au transit, il perçoit tant par tonneau, selon la nature de la marchandise. Si le consignataire de la cargaison est en même temps consignataire du navire, il cumule les deux commissions (2).

Mais le fréteur peut aussi se passer d'un consignataire (3). C'est pourquoi, ainsi que l'a jugé la cour de Douai le 8 janvier 1878 (4), lorsqu'une charte partie stipule que le navire sera consigné aux affréteurs ou à leurs agents au port de débarquement et qu'il leur sera payé par le capitaine une commission déterminée sur le montant du fret, celui-ci n'est pas astreint à payer la commission convenue s'il n'a point trouvé au port de débarquement le consignataire promis par la charte partie ou si le personnage indiqué a refusé d'accepter la consignation : le fréteur ne doit donc aucune commission aux affréteurs lorsque ceux-ci ont désigné comme leur consignataire un courtier maritime et que ce courtier, dont les fonctions sont d'ailleurs incompatible avec la qualité de consignataire (5), a formellement repoussé ce mandat.

(1) Cf. notre tome II, n. 577. — (2) Ces renseignements nous ont été fournis par divers armateurs et notamment par le président de la chambre de commerce de Marseille. — (3) On dit alors, dans le langage courant, que le capitaine est à lui-même son consignataire; mais c'est un consignataire qui ne perçoit pas de commission. — (4) Rec. du H. 1878. 2. 33. — (5) C'est très-exact, en droit (v. art. 85 co. et conf. Dalloz, v° Commissionn., n. 27); mais, en fait, les arma-

Le consignataire du navire se charge quelquefois à for fait du dèbarquement et de la délivrance des marchandises aux « réclamateurs » : il se substitue alors à toutes les obligations du fréteur, qui peut recourir contre lui si le débarquement a été opéré avec la moindre négligence et s'il en résulte quelque dommage (1).

815. Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 18 janvier 1864 que la consignation de la marchandise est indivisible dans les rapports du capitaine et du consignataire, de telle sorte que celui-ci ne peut en recevoir une partie et laisser le reste « pour compte » : s'il prétendait n'en recevoir qu'une partie, le capitaine serait autorisé à faire vendre le tout aux enchères pour arriver au paiement de son fret. Cette doctrine ne doit être appliquée qu'avec de sages tempéraments. Il est certain qu'il n'y a pas là d'indivisibilité *contractu*, résistant à un fractionnement intellectuel du droit. Il faut donc que le rapport sous lequel les contractants ont, dans l'obligation, considéré la marchandise à délivrer (art. 1218 c. civ.) lui imprime un véritable caractère d'indivisibilité. Cette intention des parties peut, sans doute, n'être pas exprimée formellement *(nec indiget auxilio pacti)* (2) et, dans certains cas, résulter suffisamment « de la forme « même de la chose eu égard au rapport sous lequel elle a « été considérée dans l'obligation (3) ». Par exemple, le navire a été loué en totalité pour transporter un chargement de grains, de même nature et qualité, d'un port à un autre : les tribunaux peuvent admettre que, d'après l'intention des parties, le consignataire n'a pas le droit de faire un triage et qu'il doit tout recevoir ou tout refuser. Mais ils admettront aisément une autre solution si le navire apporte plusieurs espèces de marchandises, par exemple des blés en bon état et des sucres avariés. Le capitaine qui, les conventions étant muettes, se hâterait de faire vendre les uns et les autres aux enchères parce que le consigna-

teurs choisissent très-souvent leurs consignataires parmi les courtiers maritimes. — (1) *Sic* Havre, 17 mai 1880. Rec. du H. 1880. 1. 250. Cf. notre tome II, n. 556. — (2) Dumoulin. — (3) Demol., t. XXVI, n. 516.

taire aurait accepté les uns et refusé les autres engagerait gravement sa responsabilité.

816. Que devra-t-il faire si ce consignataire (ou tout autre réceptionnaire) auquel il va délivrer la cargaison lui oppose un refus complet ?

Assigner ce réceptionnaire « pour se voir condamner de « retirer et recevoir les marchandises en question incessam- « ment (1) ». Celui-ci, sur cette assignation, déduira les causes de son refus. S'il allègue le mauvais état des marchandises et soutient qu'elles sont avariées par le fait du fréteur, il est ordonné, avant faire droit, qu'elles soient vues et visitées par experts : le maître ne manque pas alors, dit Valin (2), de protester de faire supporter au défendeur ses frais de séjour et de retardement et généralement tous ses dépens, dommages et intérêts etc. Si le défendeur se borne à prétendre qu'il n'approuve pas l'envoi du marchand chargeur, « ayant des raisons pour ne pas recevoir les mar- « chandises pour son compte », le maître se conformera purement et simplement aux prescriptions de l'article 305, que nous commenterons bientôt.

Si personne ne se présente pour recevoir la marchandise, le fréteur ne peut pas la délivrer. Le capitaine, abstraction faite des mesures à prendre pour le recouvrement de son fret (art. 305), fera nommer par le tribunal de commerce un tiers consignataire. Celui-ci pourvoira de son mieux à la conservation de la marchandise, l'emmagasinera, fera mettre des annonces et, s'il y a lieu, apposer des affiches. Au bout d'un certain délai, qui variera nécessairement avec la nature de la marchandise, il la fera vendre avec l'autorisation du juge, prélèvera sur le montant de la vente ses frais, ses droits, etc. et versera le surplus du prix à la caisse des dépôts et consignations.

817 (3). L'article 793 du code espagnol implique que la délivrance, en droit espagnol, est préalable au paiement du fret, puisque le fret n'est dû que du moment où les mar-

(1) Valin, I, p. 660. — (2) Ib. — (3) Nous avons déjà fait une étude de droit comparé sur la délivrance (II, n. 560). Nous nous bornons à des indications complémentaires.

chandises sont « déchargées et mises à la disposition du « consignataire ».

En droit hollandais, le fréteur ne peut pas empêcher le consignataire de constater, s'il ne l'a fait lui-même, l'identité, le nombre, la mesure ou le poids des marchandises, même par le témoignage des gens que ce consignataire a employés au déchargement (art. 492 c. holl.). S'il y a présomption que les marchandises ont été endommagées, gâtées, volées ou diminuées, le capitaine et le consignataire ou toutes personnes intéressées auront le droit d'exiger que les marchandises soient judiciairement visitées et examinées, et que les dommages soient estimés à bord du navire avant le déchargement (art. 493). Si les marchandises ont été délivrées moyennant un reçu portant qu'elles sont endommagées, gâtées, pillées ou diminuées, les consignataires conservent le droit de les faire examiner judiciairement (art. 494) (1). De même en droit portugais, au Brésil, au Chili, à Buenos-Ayres. D'après une disposition spéciale du code brésilien, l'augmentation ou la diminution de poids ou de volume ne donne lieu à aucun recours contre le fréteur quand la marchandise est, comme le sel, susceptible d'augmentation ou de diminution, indépendamment du mauvais arrimage et du conditionnement défectueux de l'enveloppe (2). L'article 906 du code chilien enjoint au capitaine de faire ordonner le dépôt judiciaire des marchandises quand le consignataire n'est pas connu ou quand il ne se présente pas dans un délai raisonnable.

Les rédacteurs des codes turc (art. 131 et 132) et égyptien (art. 128 et 129) ont, de même, à peu près littéralement copié le code hollandais (art. 491 à 494). Le capitaine (art. 127 c. t., 124 c. ég.) doit adresser une sommation officielle au consignataire qui refuse de recevoir les marchandises;

(1) Nous traiterons ultérieurement des fins de non recevoir résultant de l'inobservation de certains délais. — (2) Il est spécifié au code brésilien que le capitaine cesse de répondre du déficit constaté après la mise à terre quand, les marchandises devant être déposées à terre le long du navire, il a usé du droit qu'il avait d'exiger que les marchandises fussent comptées, pesées ou mesurées à bord avant le déchargement.

après quoi il fait procéder, s'il y a lieu, au dépôt judiciaire.

L'article 751 du code russe énonce que le capitaine, en arrivant à destination, doit remettre les « marchandises « dans le même état qu'il les a prises, à moins qu'elles « n'aient été avariées en route par des causes indépendantes « de son fait ». La rédaction de l'article 761 (même code)(1) semble impliquer que la délivrance est préalable au paiement du fret (2).

D'après l'article 62 du code norwégien, si le navire, à cause de son grand tirant d'eau, ne peut toucher au lieu précis de destination qu'indique le contrat, la cargaison sera transportée jusque-là pour le compte du fréteur, à moins que l'usage ou la convention n'en décide autrement : si le capitaine est tenu d'aborder sur un point autre que le port désigné tout d'abord au contrat (3), il n'est pas tenu de livrer la marchandise au-delà du point où son navire pourra flotter, sauf usage ou convention contraire (4). Le fréteur n'est pas responsable de n'avoir pas donné des soins spéciaux à des marchandises précieuses, s'il n'a pas été avisé de leur valeur ou de leur importance (5). L'article 65 du même code est ainsi conçu : « Quand le capitaine agit « contre les règles de ce chapitre et s'il s'ensuit une perte « pour les affréteurs ou si, soit par son dol, soit par sa « faute, il leur a causé une perte quelconque, il est tenu de « la réparer. Il est également responsable s'il y a lieu d'imputer la perte de la marchandise à la mauvaise conduite « de l'équipage ou à la mauvaise tenue du navire ou si le « navire n'a pas été convenablement disposé pour la réception ou la livraison de la cargaison. D'autre part il n'est « pas responsable de la perte ou de la détérioration causée « par un accident de mer, par la prise, par l'incendie ou « par l'état même des marchandises, par la chaleur, par la « pourriture, par le coulage des tonneaux ou par le bris des

(1) V. A. de St-Joseph. Concord., p. 74. — (2) V. toutefois un jugement du tribunal de commerce de St-Pétersbourg du 18 janvier 1873 (J. du dr. intern. privé, II, p. 158). — (3) Par exemple dans un port désigné au lieu des ordres. — (4) Conf. ci-dessus (n. 811) Bruxelles, 14 août 1880. — (5) Art. 56 code norw.

« objets fragiles (s'il n'y a pas de sa faute ni de la faute de « son équipage). Quand on appréciera la responsabilité du « capitaine, on devra faire entrer en ligne de compte l'état « de la marchandise, la longueur du voyage, le temps ora- « geux et toute autre circonstance qui pourrait avoir, d'a- « près les supputations raisonnables, contribué à la perte. »

Voici les principales prescriptions du droit suédois. S'il manque des marchandises en assez grande quantité pour qu'on ne puisse pas attribuer ce déficit à leur vice propre ; si elles sont endommagées d'une manière quelconque et sans que le capitaine ait fait des réserves préalables quant à leur état, le fréteur est tenu du dommage, à moins qu'il ne prouve que ce dommage résulte d'un accident survenu pendant le voyage et auquel ni lui ni son équipage ne pouvaient se soustraire. L'argent, les papiers de valeur et les bijoux ne sont remboursés qu'autant qu'ils ont été déclarés au capitaine et suivant la valeur qui leur a été attribuée. Le fréteur et le destinataire ont d'ailleurs un droit égal de soumettre l'état de la cargaison à l'inspection d'une personne compétente. L'inspection a lieu avant ou pendant le débarquement. Si la cargaison est reconnue en mauvaîs état, les gens chargés de la visiter font connaître dans leur déclaration jusqu'à quel point le dommage causé peut être attribué au capitaine ou à l'équipage. Si l'on ne constate aucun dommage avant ou pendant le déchargement, le preneur ne perd pas de plein droit tout recours en dommages-intérêts parce qu'il aurait reçu les marchandises sans élever de réclamations (1). Le fréteur doit une indemnité pour les marchandises perdues ou endommagées à fixer d'après leur prix au lieu et au moment du débarquement. Le montant des marchandises perdues est intégralement remboursé : si elles ne sont qu'endommagées, on déduit, pour fixer cette indemnité, leur valeur actuelle de leur valeur en bon état. La « prise « de possession des marchandises débarquées » entraînant « l'obligation de payer le fret », la délivrance est, en principe, préalable au paiement du fret.

(1) Nous traiterons ultérieurement des fins de non recevoir résultant de l'inobservation de certains délais.

Nous avons déjà fait connaître à nos lecteurs (t. II, n. 560) les prescriptions de l'article 111 du code finlandais. Aux termes de l'article 112, la cargaison doit être, en général, livrée au consignataire auprès du bord du navire : la rédaction de cet article implique que la délivrance est préalable au paiement du fret. L'article 113 § 2 défend d'ailleurs au capitaine de retarder le déchargement quand il aurait des doutes sur la solvabilité du consignataire : il déposera les marchandises en mains sûres ou les livrera au consignataire sous cautionnement ou sous quelque autre garantie. Si, à la livraison des marchandises, il en manque par nombre, marque ou numéro, que les enveloppes soient brisées ou leur contenu dérangé, que les marchandises embarquées à la mesure ou au poids se trouvent diminuées plus que de raison ou que les effets aient subi un dommage quelconque, le capitaine sera tenu de payer ce dommage intégralement, à moins qu'il ne prouve légalement (1) que ni lui ni l'équipage ne l'ont causé (art. 114). Il n'est pas responsable (art. 115) des espèces, valeurs, papiers et objets précieux qui ne lui ont pas été expressément déclarés et remis en mains propres (2). Dans les cas où le capitaine doit payer des dommages ou des pertes arrivés aux marchandises, on évaluera l'indemnité au prix courant du port de destination en ne comptant pour les marchandises endommagées que la diminution de leur valeur (art. 117). Enfin si le capitaine ne peut pas opérer la délivrance soit parce que le destinataire la refuse, soit parce qu'il ne se présente aucun destinataire, soit pour toute autre cause, le capitaine, après avoir donné avis aux intéressés, soit directement, soit par tout autre moyen conforme aux usages du lieu, doit faire un « protêt » et mettre les marchandises en dépôt chez une personne dési-

(1) Non seulement par le connaissement, selon l'art. 89, mais par son rapport fait après une avarie, par le journal du bord ou par quelque autre justification. — (2) L'article ajoute : « Quant à l'obli-« gation du capitaine de payer des dommages arrivés à d'autres « marchandises non déclarées avec exactitude, à la garde desquelles « on aurait dû apporter plus d'attention, il n'est pas responsable de « n'avoir pas veillé sur ces marchandises avec une sollicitude parti-« culière ».

gnée par les intéressés eux-mêmes ou par l'autorité compétente (art. 118).

Aux termes de l'article 607 du code allemand, le fréteur est tenu du dommage survenu aux marchandises par perte ou avarie depuis la réception jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne justifie que la perte ou l'avarie provient de la force majeure ou du vice propre de la chose, notamment du dégât intérieur, de la diminution, du coulage etc., ou d'un défaut d'emballage non apparent (1). Le fréteur ne répond des objets précieux, du numéraire et des effets publics que si la nature et la valeur de ces objets lui ont été déclarées lors du chargement (art. 608) (2). En cas d'indemnité à payer aux termes de l'article 607, la valeur seule des marchandises perdues doit être restituée : cette valeur se règle d'après le prix qu'avaient sur le marché les marchandises de même espèce et qualité au commencement du déchargement ou, à défaut de déchargement, à l'arrivée du navire au lieu de destination des marchandises perdues (3). Il est déduit de ce prix (4) ce que la perte des marchandises aura épargné en fret, droits de douane et faux frais (art. 612) (5). En cas d'indemnité à payer aux termes de l'art. 607 pour avaries de marchandises, on ne doit restituer que la diminution causée à la valeur des marchandises par suite de l'avarie. Cette diminution se détermine par la différence entre la valeur vénale, à fixer par des experts, des mar-

(1) Les pertes et avaries provenant d'un état défectueux du navire qu'il était impossible de découvrir malgré tous les soins sont réputées provenir de force majeure. — (2) Nous avons analysé ou cité les articles 609 à 611 dans notre tome II, n. 560. — (3) Faute de cours de marché ou s'il existe des doutes sur l'existence de ce prix ou sur son application notamment eu égard à la qualité des marchandises, le prix est fixé par des experts. — (4) Il en est de même en droit suédois. — (5) Si le navire n'atteint pas le lieu de destination des marchandises, on y substitue le lieu où finit le voyage ou, si le voyage finit par la perte du navire, celui où la cargaison a été sauvée et mise en sûreté. L'article 613 ajoute : « Les dispositions de « l'article 612 s'appliquent également à celles des marchandises pour « lesquelles l'armateur est tenu à indemnité aux termes de l'article « 519 (marchandises engagées à la grosse, vendues ou employées) : « en cas de vente des marchandises, si leur produit net excède le « prix mentionné à l'article 612, il est substitué à ce prix ».

chandises à l'état avarié et le prix mentionné à l'article 612, déduction faite des droits de douane et autres frais économisés par suite de l'avarie (art. 614). Enfin le fréteur doit délivrer les marchandises (art. 615) « moyennant le paie- « ment du fret et l'exécution de tous les autres engagements « du destinataire » : il n'est point astreint à les délivrer (art. 616) avant d'avoir obtenu paiement ou garantie des quotes-parts d'avaries grosses, de frais de sauvetage, de secours et de prêts à la grosse qui leur sont afférentes (1).

Il n'y a délivrance complète, en droit anglais, que quand les marchandises sont à la disposition et sous la main *(under the dominion and control)* du réceptionnaire (2). En thèse et dans les circonstances ordinaires, la délivrance est faite contre le paiement du fret *(upon payment of freight)* et des autres charges inhérentes au transport de la cargaison (3). Dans la pratique, le fréteur d'un navire loué à cueillette délivre les marchandises aux divers destinataires sous de bonnes garanties, assurant le paiement des quotes-parts d'avaries (4), etc. En Angleterre comme en France le mode de délivrance et, par conséquent, la durée de la responsabilité des fréteurs dépendent de la convention et de l'usage (5). Cependant un chapitre important de l'*act* du 29 juillet 1862 intitulé *Delivery of goods and Lien for*

(1) La législation allemande, au rebours de la nôtre, admet, on le verra bientôt, un droit de rétention au profit du fréteur non payé. — (2) Ainsi jugé dans l'affaire Meyerstein *v.* Barber, L. R. 2 C. P. 50. — (3) Le fréteur a, comme en Allemagne, un droit de rétention (v. ci-dessous n. 860). — (4) Cf. Maclachlan, éd. 1876, p. 404, note 6. — (5) *Upon the custom of particular places and the usage of particular trades.* Ainsi à Londres, le fréteur d'une grande barque marchande *(Loyman)* n'est pas libéré par la mise à quai, mais doit conduire (et, s'il y a lieu, par terre!) la marchandise jusqu'au lieu de la consignation *(place of consignment)* : ainsi jugé du moins dans l'affaire Wardell *v.* Mourillyan, 2 Esp. 603. Le consignataire, à Londres, peut exiger que le capitaine, au lieu de conduire la marchandise à quai, la lui remette en mains propres (Syeds *v.* Hay, 4 T. R. 260; The Felix, L. R. Ad. 273). Cependant, dans un procès où il s'agissait d'un navire venant d'une contrée étrangère, il a été jugé que le fréteur était dégagé de toute responsabilité par la délivrance au quai de Londres (Hyde *v.* Trent and Mersey Navig. Comp. 5 T. R. 389, 397). Si le consignataire envoie une allège ou une gabarre pour prendre ses marchandises, le capitaine est, d'après les usages de la Tamise, obligé de veiller au transport et n'est libéré que par le char-

Freight (1) (art. 66 à 78) contient quelques prescriptions générales. L'article 67 de cette loi, supposant que le réceptionnaire n'a pas avisé au débarquement et à la mise à terre, trace au fréteur les règles suivantes : le fréteur débarquera la cargaison : 1° dans le délai fixé par la convention si un délai quelconque a été fixé par la convention pour le débarquement des marchandises ; 2° si la convention est muette, après l'expiration d'un délai de soixante-douze heures, non compris les dimanches et jours de fête ; 3° au quai ou dans le magasin indiqué par la convention, si les marchandises peuvent y être reçues sans inconvénient *(conveniently)*; 4° si la convention est muette, au quai ou dans le magasin où les marchandises de même nature sont habituellement déposées, ce quai ou ce magasin devant être, si les marchandises sont soumises aux droits, un de ceux que les commissaires de la douane auront dûment approuvés pour la mise à terre des marchandises sujettes au droit; 5° si, à un moment quelconque avant que le fréteur ait tout débarqué (2), le propriétaire des marchandises survient, offre de les mettre à terre et de les recevoir, sa proposition doit être agréée (3); 6° si des marchandises sont mises à quai, pour être triées et classées, là où le navire est déchargé, et si le propriétaire de la marchandise offre d'en prendre délivrance et de les transporter à quelque autre quai ou magasin, les marchandises doivent être triées au déchargement et délivrées dans les vingt-quatre heures au réclamateur, les frais de déchargement et de triage restant au compte du fréteur; 7° si, en cas pareil, le fréteur a omis de délivrer la marchandise au réclamateur et de l'aviser au moment même de l'offre de l'instant précis où elle pourrait lui être délivrée, il devra néanmoins, avant de la débar-

gement complet de l'allège, sauf convention contraire (Catley *v.* Wintringham, Peake, 150) : il n'est plus astreint à s'occuper de l'allège qui a reçu son plein chargement, à moins qu'il ne faille la retenir près du navire sous l'empire de quelque nécessité. — (1) Délivrance des marchandises et privilège pour le fret. — (2) Wilson *v.* Lond. Italian and Adriatic Stm. Navig. Co., L. R. 1 C. P. 61. — (3) Mais sans que le fréteur puisse en éprouver un préjudice (v. Maclachlan, p. 406.

quer lui-même, prévenir par écrit ce réclamateur (1) dans ce même délai de vingt-quatre heures qu'il est prêt à faire la délivrance ; s'il débarque ou met à terre la marchandise sans donner cet avis, il le fait à ses frais, risques et périls.

Le fréteur, s'étant engagé à délivrer toute la cargaison, est responsable du déficit (2). Si le déficit lui est imputable, par exemple si les marchandises ont été détériorées et doivent être vendues à cause du mauvais état du navire, la responsabilité de ce fréteur doit être appréciée d'après la valeur de la cargaison au temps et au lieu de la destination (3). Si le déficit provient du cas fortuit sans qu'une faute puisse être reprochée au fréteur, le propriétaire du chargement ne peut réclamer rien en sus du produit de la vente (4). Enfin le droit anglais donne l'option au réclamateur dont les marchandises ont été vendues en cours de voyage pour subvenir aux nécessités du navire, arrivé plus tard au lieu de destination : il pourrait demander à son choix le net produit de cette vente ou la valeur de la marchandise au temps et au lieu de la destination (5).

Aux Etats-Unis (6) comme dans tous les pays où le droit de rétention existe, la délivrance des marchandises n'est pas préalable au paiement du fret (7). Le capitaine a le droit de ne les mettre à quai que contre le paiement de ce fret et de les entreposer en avisant le consignataire s'il survient la moindre difficulté. Si le consignataire refuse de recevoir la cargaison après qu'elle a été débarquée, a dit le juge Story, le fréteur a le devoir de l'entreposer aux mains d'un tiers digne de foi *(trustworthy)* pour mettre à l'abri son

(1) Ou le propriétaire, possesseur, détenteur, etc., du quai, du débarcadère, du magasin où le réclamateur veut faire transporter la marchandise. — (2) Bradley *v.* Dunipace, 32 L. J. (Ex.) in error, 22. Dans cette affaire, le fréteur, à qui l'on avait remis deux parties de farines dans des sacs de différentes dimensions, avait fait un mélange de sacs dans la livraison malgré les indications très-claires des deux connaissements dont étaient porteurs les deux réceptionnaires. — (3) Blythe *v.* Smith, 5 M. and 5. 405; Worms *v.* Storey, 11 Exch. 427; Atkinson *v*: Stephens, 7 Exch. 767, etc. — (4) The Gratitudine, Mazzola 3 C. Rob. Ad. 240. — (5) V. Maclachlan, p. 409 et les autorités citées à la note 5. — (6) V. notre t. II, n. 560. — (7) Conf. le jugement rendu *in the case of The Eddy* (5 Wallace, 493).

privilège et les intérêts mêmes des chargeurs; mais ce refus ne lui donne pas le droit de la vendre à moins qu'elle ne soit périssable et effectivement exposée à périr (1). Quoique le mode de la délivrance soit, avant tout, subordonné aux usages locaux (à défaut de convention, bien entendu), la cour suprême des Etats-Unis a (2) tracé quelques règles qu'il est utile de faire connaître : « La délivrance « est suffisamment opérée d'après notre loi *(under our law)*, « dit-elle, par la mise à quai, si les consignataires sont « dûment avertis et si les différentes parties du chargement « sont mises à la portée de chaque destinataire. Quand le « fréteur transporte des marchandises de port en port, leur « délivrance actuelle aux mains du propriétaire ou consi- « gnataire ou à son magasin n'est pas nécessaire : le capi- « taine peut délivrer à quai, mais à la condition d'aviser « bien et dûment le consignataire pour que ce dernier soit « à même d'enlever les marchandises ou de les prendre « sous sa garde. Toutefois quand celles-ci, déchargées et « séparées, ne sont pas acceptées par le destinataire, le « fréteur ne doit pas les laisser exposées sur le quai, mais « les emmagasiner en lieu sûr, informant le consignataire « ou le propriétaire de la cargaison qu'il les a mises en « magasin, grevées de son privilège pour le paiement du « fret et des charges : cela fait, il est déchargé de toute « responsabilité ».

Le voyage étant parachevé, dit le code civil canadien, le maître, après s'être conformé aux lois et aux règlements du port, est obligé de remettre la marchandise sans délai au cousignataire ou à ses ayant cause sur production du connaissement et sur le paiement du fret et autres sommes dues à cet égard (art. 2428). Lorsqu'un bâtiment arrive à sa destination dans un port du Bas-Canada et que le maître a signifié au consignataire, soit par avis public ou autrement, que la cargaison est rendue au lieu indiqué par le connaissement, le consignataire est tenu de la recevoir dans les vingt-quatre heures après tel avis et, à compter de ce mo-

(1) The Schooner Cassius, 2 Story's R., 85. — (2) The Eddy (arrêt précité).

ment, telle cargaison, sitôt qu'elle est déposée sur le quai, est aux risques et à la charge du consignataire ou propriétaire (art. 2430). Le temps accordé pour la décharge de la cargaison de certaines marchandises est réglé par l'acte intitulé : *acte concernant le débarquement des cargaisons de vaisseaux* (art. 2431). Le propriétaire, non plus que le maître, n'est responsable des pertes et dommages causés par la faute ou incapacité d'un pilote qualifié qui s'est chargé du bâtiment dans l'étendue d'un district où l'emploi d'un tel pilote est prescrit par la loi (art. 2432). Le propriétaire d'un bâtiment de mer n'est pas responsable de la perte ou de l'avarie qui survient sans sa faute actuelle ou sa participation : A. à raison de l'incendie de quelque objet à bord de tel bâtiment ou B. à raison du vol, détournement, disparition ou recélé de l'or ou argent, des diamants, montres, joyaux ou pierres précieuses à bord de tel bâtiment, à moins que le propriétaire ou affréteur de tels objets, au temps de leur mise à bord, n'en ait spécifié dans le connaissement ou déclaré autrement par écrit au maître ou propriétaire du bâtiment la véritable nature et valeur (art. 2433).

SECTION II.

OBLIGATIONS DE L'AFFRÉTEUR.

818. Wedderkop les décompose ainsi qu'il suit : 1° observer la convention *(conventionem servare)*; 2° charger et décharger le navire dans le délai fixé *(navem debito tempore onerare et exonerare)*; 3° payer le fret *(locarium solvere)*.

I.

819. L'affréteur doit, en principe, la cargaison qu'il a promise.

On le comprend aisément. Je m'attendais à charger des céréales ; vous m'amenez des bestiaux : mon bâtiment n'est pas prêt à les recevoir. Je comptais sur des marchandises légères ou d'un petit volume ; vous m'en proposez de lourdes ou d'encombrantes et mon navire aura peine à les porter

ou à les contenir. J'ai un intérêt à ce que vous exécutiez ponctuellement votre obligation et j'ai le droit de l'exiger.

Cependant nous sommes en matière commerciale ; il ne faut rien pousser à l'extrême : les contrats doivent s'interpréter de bonne foi et d'après l'intention présumée des parties. Je devais transporter certaines céréales ; vous m'apportez d'autres céréales (du même poids et du même volume) : puis-je les refuser quand le contrat d'affrètement va s'exécuter dans les mêmes conditions sans que je subisse le moindre préjudice ? Non sans doute (conf. ci-dessous art. 563 code all.). Je serais encore moins recevable à refuser une nouvelle cargaison si j'avais accepté d'abord des marchandises dangereuses et qu'il a fallu, par exemple, débarquer avant le départ parce qu'on en craignait la combustion spontanée, et si la marchandise substituée n'offrait pas le même inconvénient (1).

Les tribunaux devront, ce semble, apprécier plus rigoureusement les obligations du chargeur, s'il n'a affrété le navire que partiellement. Il faut alors, en effet, que le fréteur compte avec les autres chargeurs et pare, le cas échéant, aux conséquences d'une juxtaposition non prévue. La question est moins complexe quand un seul affréteur a loué tout le navire.

En tout cas, si le capitaine accepte sans réserves les nouvelles marchandises, le fréteur serait irrecevable à réclamer ultérieurement contre la substitution : il doit la subir avec toutes ses conséquences (2).

(1) Ainsi jugé par le tribunal de commerce de Marseille le 5 mars 1874. Rec. de M. 1874. 1. 137. — (2) *Sic* Marseille, 22 novembre 1860 (Rec. de M. 1861. 1. 120). Il s'agissait, dans cette affaire, de la substitution d'un chargement de noix de palmes à un chargement d'arachides et le capitaine avait reçu sans réclamation la cargaison substituée. D'après un jugement du tribunal de commerce du Havre du 10 avril 1879 (Rec. du H. 1880. 1. 61), au cas de l'affrètement d'un navire à un taux déterminé pour une marchandise spécifiée, l'affréteur qui a fourni au navire des marchandises différentes, pour lesquelles un fret différent est porté sur les connaissements, n'est pas fondé à prétendre que le capitaine ne peut réclamer que le fret convenu par la charte partie : la clause invoquée de cette charte partie est inapplicable au cas où le capitaine a protesté contre la substitution des marchandises chargées à celles spécifiées dans le contrat d'affrètement. On voit par là l'utilité des réserves.

L'affréteur ne serait dispensé de fournir la cargaison promise que si la cause de son engagement était illicite. Dans ce cas, son obligation ne peut avoir aucun effet (art. 1131 et 1133 c. civ.) : donc il n'est pas tenu de l'exécuter. Par exemple, s'il a promis à un négrier une cargaison de noirs, qui doit être saisie et vendue n'importe où on la rencontrera (art. 5 l. 4 mars 1831), non seulement il peut, mais il doit s'affranchir d'une promesse faite en contravention aux lois qui prohibent et punissent la traite. C'est de toute évidence (1).

320. L'affréteur peut contracter une obligation alternative.

(1) Mais le contrat ne pourrait être rompu sous prétexte que le navire appartenant à une nation en guerre transporte *à un port neutre* du soufre et du salpêtre (le soufre et le salpêtre n'étant pas alors des articles de contrebande de guerre), lorsque les belligérants ont respectivement déclaré vouloir respecter les navires ennemis, pourvu qu'ils ne transportent pas de contrebande de guerre (Anvers, 29 juin 1866).

La charte partie énonce quelquefois qu'il a été retenu place à bord pour un chargement de marchandises « licites et diverses » (sans autre désignation). L'affréteur est alors tenu, aux termes d'un arrêt de la cour de Bordeaux du 9 février 1869 (Rec. du H. 70. 2. 225), de fournir le chargement promis en marchandises usuelles embarquées au port de charge : par marchandises « licites », il faut entendre non seulement celles qui peuvent être transportées sans danger, mais encore celles qui se chargent usuellement, dans le port d'affrètement, au point de vue du volume et du poids. L'arrêt ne croit pas pouvoir comprendre dans cette catégorie des marchandises non susceptibles d'être chargées ou déchargées sans l'emploi d'apparaux particuliers qui ne se trouvent pas habituellement à bord des navires. D'autres chartes parties énoncent que le chargement sera effectué en « marchandises convenables » : une pareille clause, d'après la jurisprudence d'Anvers (13 avril 1864. 64. 1. 236), exclut non seulement celles qui pourraient compromettre la sûreté du navire par leur poids, mais encore celles qui ne sauraient y être placées dans les conditions d'un bon arrimage eu égard aux autres marchandises embarquées. Le même tribunal a eu (3 nov. 1880. 81. 1. 51) à déterminer la portée des mots « marchandises légales *(lawful)* » qu'on recontre sans cesse dans les chartes parties rédigées en anglais : le fréteur prétendait que les allumettes phosphoriques ne rentraient pas dans cette catégorie : « Attendu, dit le jugement, que « des allumettes, même phosphoriques, convenablement emballées, « ne constituent pas des marchandises exclues de cette dénomina« tion ; attendu, de plus, que ces allumettes entrent habituellement « dans les assortiments de marchandises qu'on forme pour la Chine ; « que le capitaine a dû prévoir, etc. »

Les chartes parties rédigées en langue anglaise énoncent sans cesse que le navire est affrété pour le chargement de telle *et / ou (and / or)* telle marchandise. En pareil cas, on répute que l'alternative a été stipulée en faveur de l'affréteur, et le capitaine n'a pas le droit de lui imposer l'une ou l'autre cargaison. L'affréteur donnera donc à sa guise un chargement complet de la première catégorie ou un chargement complet de la seconde ou un chargement combiné des deux catégories (1).

821. L'affréteur, une fois qu'il a contracté une obligation licite, est tenu de l'exécuter. Il a promis de charger ; il doit charger.

Le Consulat de la mer l'astreignait expressément, dans plusieurs chapitres, à l'exécution de cette obligation. Il l'en exonérait sans doute (c. 215) si, le premier navire arrivant après le temps convenu dans le lieu où il devait charger, le marchand *(mercader)* en avait affrété un autre ; mais il la laissait subsister (2) si le second navire n'était pas encore affrété (3). C'est encore ainsi qu'a raisonné, le 21 décembre 1878, le tribunal de commerce d'Anvers, alors que le premier bâtiment était arrivé après onze jours de retard et avant un second affrètement (4).

Cependant, en règle générale, le Consulat laissait à l'affréteur une faculté de dédit assez étendue : « Si les mar-
« chands, dit le chapitre 39, qui ont affrété une certaine
« quantité de marchandises ou de quintaux ou qui doivent
« compléter toute la cargaison du navire, ne chargent pas
« les marchandises ou le nombre de quintaux ou toute la
« cargaison dont ils sont convenus et font ce refus avant

(1) *Sic* Anvers, 6 avril 1880. Rec. d'A. 81. 1. 193. — (2) A la charge toutefois par le fréteur d'indemniser le marchand du préjudice souffert. — (3) Ou même si, un second navire ayant été affrété, le premier n'avait été retardé que par la force majeure (impediment de Deu ò de mar ò de vent ò de senyoria). Dans ce cas, si les marchands ne pouvaient livrer la cargaison, ils étaient tenus « de payer le fret « promis à moins qu'ils n'entrassent en quelque accommodement « avec le patron ». Il est malaisé de concilier ce fragment du chapitre 215 avec le texte du chapitre 39. — (4) Rec. d'Anv. 1880. 1. 36. Ce n'est là toutefois qu'un jugement d'espèce ; car, soit en droit belge, soit en droit français, aucun texte précis n'enchaîne le juge.

« d'avoir fait conduire au lieu d'embarquement tout ou la « majeure partie de ces objets, ils ne doivent payer au pa- « tron que le montant des dépenses qu'il a faites pour ce « voyage. S'ils ont fait conduire au lieu d'embarquement, « en tout ou en majeure partie, les marchandises qu'ils « avaient promis de charger, et se désistent du voyage, ils « sont obligés de payer au patron le tiers du fret promis. » Cette distinction entre les marchandises conduites et les marchandises non conduites au lieu d'embarquement semble aujourd'hui puérile.

Le statut suédois de Birca, qui remonte à l'année 1254, se bornait à dire : « Si un homme a loué le navire d'un autre, « grand ou petit (c. XIX § 2), et n'en veut pas en- « suite, il est tenu d'en avertir le propriétaire avant la fin « du jour suivant. Faute de l'avoir averti dans ce délai, il « paiera la moitié du fret convenu, s'il a déplacé le navire, « et les arrhes seront perdues ». Le *stadtz-lagh* de Suède (1) retire à l'affréteur cette faculté de dédit avant la fin du jour suivant, mais le condamne à payer la moitié du fret promis s'il rompt la convention avant d'avoir chargé (tit. VII, c. XV). La même règle est écrite dans le chapitre LXV du statut de Flensbourg (1284) (2), dans les anciennes lois de l'Islande et de la Norwège.

Rien de semblable dans l'ordonnance de 1681. Aussi Valin ne croyait-il pas (3) que l'affréteur d'un navire entier pût, même avant d'avoir commencé à charger, renoncer à l'affrètement et laisser le navire au maître en ne lui payant que la moitié du fret convenu. Mais les rédacteurs du code ne se sont pas, cette fois, inspirés de l'ordonnance : « Si cepen- « dant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage « avant le départ, dit l'article 288 § 3, il paiera en indem- « nité au capitaine la moitié du fret convenu par la charte « partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire. »

Ainsi donc, dans le plan du code, 1° l'affréteur peut rompre

(1) Promulgué en 1618, mais dont la formation remonte probablement au 14e siècle. — (2) *Si nihil intulerit, reddat dimidium.* Le statut de Sleswick (de 1150 environ) dit simplement : « *Si nihil in-* « *tulerit, reddat dampnum* ». — (3) I, p. 647.

avant d'avoir chargé ; 2° s'il use de ce droit, il doit une indemnité que le législateur fixe à forfait : la moitié du fret promis. Ce système est sage et l'on conçoit qu'il ait été maintenu dans le projet de révision imprimé en 1867. L'affréteur n'a pas reçu en temps utile la marchandise à transporter ou ne juge plus, par suite de circonstances imprévues, l'expédition assez fructueuse : il devait pouvoir, dans son intérêt, peut-être même dans celui du fréteur, se départir de ses accords sans être astreint à payer le fret entier. Mais il fallait, pour qu'il pût ainsi s'en départir, qu'il n'eût pas encore chargé parce qu'alors seulement les choses sont encore entières et le capitaine est présumé pouvoir, sans trop de difficulté, se procurer un autre affrètement (1).

C'est le demi-fret entier qui doit être payé puisque la loi ne distingue pas : il devrait donc être calculé sur le tout, à raison de l'indivisibilité du voyage, si l'affrètement était convenu pour l'aller et le retour (2).

Ce n'est pourtant qu'une indemnité fixée à forfait, comme nous venons de le dire. Il n'y a pas de fret, à proprement parler, puisqu'il n'y a plus de bâtiment loué ni de marchandise à transporter. Il importe de mettre en relief ce caractère juridique du demi-fret, parce qu'on pourrait, en abusant du mot, reconnaître au fréteur pour le recouvrement du demi-fret le privilège que l'article 307 permet au capitaine d'exercer pour le recouvrement du fret. Ce serait une erreur palpable. Le privilège ne peut d'ailleurs s'exercer que sur les marchandises d'un chargement : ou sont les marchandises d'un chargement qui n'a jamais existé (3)?

Si l'affréteur suscite à tort, même de bonne foi, une difficulté quelconque avant le chargement, et que, à l'issue de cette contestation, le chargement ne s'opère pas, c'est par son fait que la charte partie reste inexécutée et le demi-fret est dû. C'est ainsi que le tribunal de commerce de Marseille a statué le 19 février 1878 sur une affaire où les affré-

(1) Conf. Laurin, II, p. 197. — (2) Bédarride, II, n. 754 ; Laurin, II, p. 197. — (3) *Sic* Mars. 1er août 1833 (Rec. de M. t. XIV. 1. 62); Nantes, 2 juin 1858 (Rec. de M. t. XXXVIII. 2. 49). *Sic* Bédarride, II, n. 816; Ruben de Couder, v° Fret, n. 246.

teurs, agents d'émigration, avaient refusé de laisser embarquer des émigrants dans la cale du navire, parce que les installations de la cale ne leur paraissaient pas offrir des conditions suffisantes d'aération (1). En effet il y avait rupture par la faute, excusable ou non, des chargeurs, et l'article 288 ne distingue pas entre les causes de rupture.

822. L'affréteur peut encore, dans une seconde hypothèse, quoiqu'il ait commencé à charger, retirer ses marchandises en ne payant que le demi-fret.

L'ordonnance avait dit (l. III, tit. III, art. 6) : « Si le « vaisseau est chargé à cueillette, ou au quintal ou tonneau, « le marchand qui voudra retirer ses marchandises avant le « départ du vaisseau pourra les faire décharger à ses frais « en payant la moitié du fret ». Le texte, ainsi rédigé, accordait cette faveur exceptionnelle aux chargeurs au quintal ou tonneau comme aux chargeurs à cueillette et Valin (2) pouvait à bon droit s'en étonner, tout en reconnaissant qu'il fallait se tenir à la loi.

Mais l'article 291 § 1 du code de commerce est autrement rédigé : « Si le navire est chargé à cueillette, soit au quin- « tal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses « marchandises, avant le départ du navire, en payant le « demi-fret ». Il ne s'agit plus ici que de l'affrètement à cueillette, qu'il soit fait au quintal, au tonneau ou à forfait. Dès-lors cette dérogation au droit commun s'explique : « c'est, dit Locré (3), que le capitaine a le droit lui-même « de ne pas prendre les marchandises (4) lorsqu'il ne trouve « pas à compléter la charge de son navire et qu'il était juste

(1) Rec. de M. 1878. 1. 109. « Attendu, dit ce jugement, que si la « loi du 18 juillet 1860 ne fait mention que de l'entrepont, elle ne « prononce pas l'exclusion de la cale; que la cale peut donc être « utilisée pour les logements d'émigrants, etc.; attendu dès-lors que « le refus des émigrants de prendre passage à bord du *Denis* est « imputable aux agents d'émigration...; attendu que, par applica- « tion de l'art. 388, il doit être attribué au capitaine la demie du « fret afférent au transport de 393 émigrants, pour lesquels les ins- « tallations existaient à bord... ». — (2) Telle était l'interprétation de Valin, approuvée par M. Bédarride (II, n. 751) et M. Laurin l'a vainement contestée en lisant « ou au quintal ou *au* tonneau » au lieu de « ou au quintal ou tonneau ». — (3) III, p. 257. — (4) Ou de les débarquer s'il les a déjà chargées, ainsi que le fait observer M. Laurin.

« d'établir une sorte de réciprocité en faveur du chargeur « en lui donnant aussi le droit de rompre le voyage sans « payer le fret entier ». Aussi n'avait-on pas, dans le projet de révision imprimé en août 1867, remanié sur ce point le code de 1807.

L'article 291 § 2 énonce que le chargeur, dans ce cas, « supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge « et de rechargement des autres marchandises qu'il fau- « drait déplacer, et ceux du retardement ». C'est de toute évidence et de toute équité.

La cour de Paris a, le 27 novembre 1847 (1), mal interprété ces mots « avant le départ » : si l'article 291 donne au chargeur, dit-elle, le droit de retirer les marchandises avant le départ du navire, il faut reconnaître que, dans l'espèce, le navire étant arrimé, expédié en douane, attendant la matinée du 10 mai pour mettre à la voile, devait être considéré comme parti. Pourquoi donc ne pas donner à la phrase son sens naturel? Valin le lui laissait. D'ailleurs l'article 291 accorde au fréteur, outre le demi-fret, les frais de retard : pour qu'il y ait retard proprement dit, il faut que le départ du navire ait été fixé ou, si l'on veut, que ce navire soit prêt à mettre à la voile. Donc le navire n'est pas censé parti quand il n'est pas réellement parti (2).

Ce demi-fret pourrait être, à la rigueur, garanti par le privilège inscrit en l'article 307 puisqu'il y a, cette fois, un chargement. Mais il faut encore, à notre avis et conformément à l'opinion de Valin (3), refuser l'action privilégiée au fréteur, qui ne peut réclamer cette somme qu'à titre de simple dédommagement et, par conséquent, n'est créancier d'aucun fret proprement dit.

L'affréteur à cueillette ne pourrait pas, après avoir chargé une partie de ses marchandises et sans la retirer, refuser de compléter le chargement en payant le demi-fret pour ce qui manque encore, quand même il aurait notifié son intention longtemps avant le départ et laissé au capitaine assez d'espace pour louer commodément à d'autres le surplus du na-

(1) D. 48. 2. 90. — (2) *Sic* Bédarride, II, n. 753. — (3) I, p. 666.

vire. Ainsi que l'explique très-bien M. Bédarride (1), le contrat originaire doit être exécuté ou rompu. L'affréteur à cueillette a un droit d'option, mais ne saurait cumuler le bénéfice de l'exécution et celui de la résiliation. S'il ne veut ni tout retirer ni tout charger, il est régi non par l'article 291, mais par la disposition initiale de l'article 288 (2).

823. Hors les cas prévus par l'article 288 § 3 et par l'article 291, l'affréteur est tenu d'exécuter son obligation, c'est-à-dire de payer le prix du transport entier alors même qu'il a retiré les marchandises.

Le Consulat de la mer avait dit (c. 39) : « Si les marchands « se désistent du voyage après qu'ils auront fait charger « quelque chose, ils doivent payer au patron la moitié du « fret convenu; de même si, après avoir chargé, ils se dé- « sistent avant que le navire ait mis à la voile. » Notre code de commerce est moins favorable à l'affréteur.

« Si le navire a reçu une partie de son chargement, dit « l'article 288 § 4 et qu'il parte à non charge, le fret entier « sera dû au capitaine. » Voilà donc les marchandises retirées. De deux choses l'une.

Ou le navire part à non-charge. Le commencement d'exécution qui avait été donné à la charte partie équivaut alors, dans la pensée du législateur, à son entière exécution. Il ne s'agirait donc plus, comme dans l'hypothèse prévue par l'article 288 § 3, d'une « indemnité », mais d'un véritable fret : il faudrait, pour être logique, autoriser l'exercice de l'action privilégiée sur les marchandises retirées.

Ou le fréteur a remplacé soit totalement, soit partiellement la marchandise promise : sa créance contre le premier affréteur serait alors éteinte ou diminuée d'autant. Telle est du moins l'opinion des anciens auteurs (3), et les modernes l'ont adoptée en faisant observer que le capitaine ne peut pas percevoir deux frets (4). D'accord, et je ne prétends pas

(1) II, n. 752. — (2) *Sic* Boistel, n. 1241 ; Ruben de Couder, v° Fret, n. 247. V. en sens contraire Valin I, p. 646. — (3) Car si son chargement était complet, dit Valin (I, p. 642), quel serait son titre pour demander au marchand en demeure de charger le fret entier des marchandises qu'il s'était obligé de charger ? Pothier (n. 76) s'exprime à peu près de même. — (4) V. notamment Bédarride, II, n. 738.

heurter cette tradition. Mais il faut avouer que tout cela est singulièrement contradictoire. Si l'affréteur n'avait pas chargé, il devrait le demi-fret, on en convient, sans que l'indemnité fût susceptible de diminution : il retire après avoir chargé, ce qui est bien plus grave, et peut n'avoir, le cas échéant, aucun dédommagement ou presqu'aucun dédommagement à payer. Aussi la commission de révision instituée en 1865 avait-elle hardiment envisagé ce « fret entier » comme une autre indemnité à forfait et complété l'article 288 par cette disposition finale : « Si le navire a reçu une « partie de son chargement, le fret entier sera dû au capi- « taine, alors même qu'avant son départ le capitaine aurait « trouvé à le compléter. » C'était plus logique, quoique peut-être trop logique.

Mais le fréteur aurait en tout cas, dans cette hypothèse, la faculté de faire combler la différence qui pourrait exister entre le fret primitif et le fret, moins avantageux, de la nouvelle cargaison (1).

824. « Le marchand qui n'aura pas chargé la quantité « de marchandises portée par la charte partie ne laissera « pas, dit l'ordonnance (l. III, tit. III, art. 3), d'en payer « le fret comme si le tout avait été chargé. » Le code ré- « pète (art. 288 § 1) : « L'affréteur qui n'a pas chargé la « quantité de marchandises portée par la charte partie est « tenu de payer le fret en entier et pour le chargement com- « plet auquel il s'est engagé ». Nous allons donc écarter les hypothèses prévues soit par l'article 291, soit par l'article 288 § 3 et supposer en outre que le fréteur n'a pas remplacé la marchandise promise. Ce fréteur est en droit de faire payer (ce sont les expressions usitées dans la pratique commerciale) « le vide pour le plein ».

En général, il ne peut réclamer ce vide pour le plein si le marchand n'a été mis en demeure de charger ; « car quoique « les contrats soient faits pour être exécutés, la peine ré- « sultant de leur inexécution n'est pas pour cela encourue « de plein droit, encore moins dans une matière comme

(1) Delvincourt, I, p. 190; Boulay-Paty, II, p. 366; Dageville, II, p. 390; Ruben de Couder, v° Fret, n. 250.

« celle-ci où de part et d'autre on est accoutumé à essuyer « des délais qui naturellement ne produisent par eux-mémes « pour dommages-intérêts que les frais du retardement (1) ». La jurisprudence a maintes fois appliqué cette règle (2). Toutefois la mise en demeure devient inutile si, par exemple, l'affréteur a déclaré par écrit ne pouvoir charger le navire (3).

Mais, en accordant au fréteur le fret entier, le législateur n'entend pas lui donner plus qu'il n'aurait touché s'il avait effectivement transporté la marchandise. C'est pourquoi le fret à payer pour le vide se règle sur le fret déjà stipulé pour les marchandises du chargement (Anvers, 7 août 1856 et 6 février 1857. 57. 1. 60 et 71); c'est pourquoi, d'après la juris-

(1) Valin, I, p. 642. Mais le fréteur n'aurait pas besoin, comme le croit ce jurisconsulte, d'un jugement qui eût effectivement condamné l'affréteur à charger dans un temps fixe. Ces lenteurs seraient incompatibles avec la célérité des opérations commerciales. — (2) Pour que le capitaine puisse, au port de reste, réclamer le fret sur le vide, il faut qu'il justifie avoir régulièrement mis le chargeur en demeure, au port de charge, d'avoir à compléter le chargement : il ne lui suffirait pas de réclamer par correspondance s'il avait d'ailleurs, sur la réponse du chargeur prétendant avoir fourni tout le chargement, signé les connaissements sans réserve et mis à la voile (Anvers, 21 juin 1878. Rec. d'Anv. 1880. 1. 48). Un capitaine ne peut, à destination, demander à son affréteur le fret du vide, lorsqu'il n'en justifie que par une expertise non contradictoire et que rien ne prouve qu'il ait demandé au chargeur d'autres marchandises (Marseille, 28 janvier 1880. Rec. de M. 1880. 1. 103) : « Attendu, dit le tribunal, qu'alors « même que l'expertise fournirait la constatation d'un vide, le capi- « taine aurait encore à fournir la justification qu'il a demandé le com- « plément de son chargement ». Conf. Havre, 25 avril 1865 et 26 avril 1870. Rec. du H. 65. 1. 118; 70. 1. 112. Mais jugé le 3 novembre 1865 par le tribunal de commerce de Marseille (Rec. de M. 1865. 1. 336) qu'un capitaine ayant chargé des marchandises dans une échelle du Levant conserve ses droits à raison du vide par une protestation faite devant le consul de France, à la suite de laquelle une expertise ordonnée par ce fonctionnaire a constaté l'importance du vide : le consignataire, cité en paiement du fret sur ce vide, ne peut exciper de ce que le chargeur n'aurait pas été appelé à l'expertise, le capitaine ayant rempli toutes ses obligations en s'adressant à son consul, auquel il appartenait de transmettre la protestation à qui de droit. — (3) Marseille, 10 juillet 1861. Rec. de M. 1861. 1. 245. Jugé de même par le tribunal de commerce de Marseille le 10 mars 1864 (Rec. de M. 1864. 1. 100) que le capitaine a droit au fret du vide, bien qu'il n'ait fait aucune constatation ni protestation au lieu du départ, s'il résulte de la déclaration du chargeur écrite sur le connaissement du capitaine que le navire est parti sans avoir reçu toute la cargaison qu'il aurait pu porter.

prudence de Marseille et d'Aix, l'affréteur est fondé à déduire du fret réclamé sur le vide soit les frais présumés d'embarquement de la partie non chargée (1), soit les frais présumés de débarquement, le surcroît de prime que le fréteur aurait eu à supporter pour l'assurance des marchandises à placer sur le pont, la commission sur le fret stipulée dans la charte partie, etc (2). Par le même motif, il ne faudrait pas faire payer le fret à l'affréteur sur tout le vide *in abstracto*, tel qu'il est constaté matériellement à l'arrivée, mais tenir compte, par exemple du tassement de certaines marchandises, de l'espace qui demeure nécessairement libre sous les barrots du pont, même avec un plein chargement, etc. (3). Ainsi doit être apprécié le vide.

Mais comment, dans le rapport du vide au plein, le plein doit-il être apprécié ? Conformément aux indications de la charte partie, pourvu qu'elle n'énonce pas un port supérieur au tonnage réel (car l'affréteur ne peut jamais être astreint, parce que le propriétaire d'un navire en a exagéré le tonnage, à payer le fret d'une marchandise qui n'aurait pas trouvé place sur ce navire) : tant pis pour le fréteur si, connaissant mal son navire, il a déclaré un port moindre que ce tonnage (4).

Alors même que le vide provient d'un refus du capitaine, l'affréteur doit payer « le vide pour le plein » si ce refus est fondé. C'est à l'affréteur, en effet, qu'est imputable ce refus et c'est donc à lui qu'il faut s'en prendre si le chargement est incomplet (5).

Les frais de constatation du vide incombent généralement au fréteur, d'après l'usage de nos ports. C'est logique, puisque la constatation ne profite qu'à lui (6).

(1) Aix, 22 décembre 1866. Rec. de M. 1867. 1. 297. — (2) Marseille, 16 juillet 1861. Rec. de M. 1861. 1. 203. — (3) Marseille, 9 janvier et 29 juillet 1861 (Rec. de M. 1861. 1. 206). Il s'agissait de chargements d'arachides. — (4) *Sic* Mars. 3 octobre 1825 et 23 septembre 1836 (Rec. de M. VI. 1. 274 et XVI. 1. 99); Anvers, 23 janvier 1863. Rec. d'A. 63. 1. 266. — (5) Rennes, 8 mars 1875 (Rec. de Nantes, 75. 1. 107). Dans l'espèce le capitaine avait refusé des marchandises qui, par leur poids excessif, surchargeaient le navire, alors que la charte partie portait la clause « marchandises convenables » (sans autre désignation). — (6) Havre, 12 novembre 1867; Rouen, 28 juillet 1868

825. « S'il en charge plus, avait dit l'ordonnance « même titre, article 3), il paiera le fret de l'excédant ». Sur le pied réglé par la charte partie, ajoutait Valin, car, « le maître étant fondé sur sa charte pour le règlement de la « quotité du fret, ce règlement influe naturellement sur les « marchandises chargées au-delà ». Les rédacteurs du code ont tenu à s'approprier cette observation. « S'il en charge « davantage, dit l'article 288 § 2, il paie le fret de l'excé- « dant sur le prix réglé par la charte partie. »

Mais Valin réservait la convention contraire. Il faut évidemment la réserver. Le fréteur pourrait refuser cet excédant : il peut donc l'accepter aux conditions qui lui conviennent.

Il nous paraît difficile de ne pas appliquer l'article 288 § 2 quand l'affréteur charge, non pas sans doute plus de marchandises, mais des marchandises qui dépassent les dimensions prévues. Voici un chargement de bois : on apporte bien la quantité de planches indiquées au contrat; mais elles tiennent deux fois plus de place : c'est toujours un excédant (1).

Aux termes d'un jugement du tribunal de commerce d'Anvers (2), le capitaine qui, après avoir affrété un navire en bloc, embarque des marchandises lourdes au-delà du poids qu'il avait garanti pour pouvoir charger, n'a pas droit de ce chef à un supplément de fret. En effet il pouvait refuser cet excédant : en l'acceptant sans mot dire, il n'est pas censé avoir modifié le prix moyennant lequel il avait frété en bloc.

826. L'affréteur cesserait d'observer la convention et manquerait à un devoir élémentaire s'il chargeait un excédant malgré le fréteur ou à l'insu du fréteur.

Nul n'a le droit de charger à l'insu du fréteur.

Marseille, 3 octobre 1825. V. MM. Hoechster et Sacré, I, p. 334, et Ruben de Couder, v° Fret, n. 135. En est-il autrement à Nantes, comme le croit M. Ruben de Couder? Le jugement du tribunal de commerce de Nantes du 31 décembre 1864 ne paraît pas avoir tranché cette question. — (1) *Sic* Havre, 23 janvier 1878. Rec. du Havre 1878. 1. 67. — (2) 24 juillet 1862. Rec. d'A. 63. 1. 130.

« Si le marchand, disait le Consulat de la mer (ch. 42), « embarque plus de marchandises qu'il n'a promis d'en « charger sans avertir le patron, ce dernier peut exiger pour « cet excédant le fret qu'il voudra ». « Le maître, dit l'or- « donnance de 1681 (l. III, tit. III, art. 7), pourra aussi dé- « charger à terre les marchandises trouvées dans son vais- « seau, qui ne lui auront point été déclarées, ou en prendre « le fret au plus haut prix qui sera payé pour marchandises « de pareille qualité. » Le code répète (art. 292) : « Le ca- « pitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du charge- « ment, les marchandises trouvées dans son navire, si elles « ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au « plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les « marchandises de même nature. »

On se demandait, sous l'empire de l'ordonnance, si le capitaine, n'ayant découvert le chargement clandestin qu'après son départ, pouvait valablement, en cas de relâche dans quelque port, mettre ces marchandises à terre en les consignant entre les mains d'une personne solvable. Valin, à vrai dire, résolvait négativement la question. Toutefois la rédaction primitive adoptée par le projet de code de commerce laissait subsister la controverse, et la cour de Rennes demanda que la question fût tranchée. C'est pourquoi l'article 292, complétant l'ancien texte, énonce que le capitaine peut faire mettre à terre « dans le lieu du chargement ».

Mais Valin déclarait lui-même que le capitaine pouvait, par exception, mettre ces marchandises à terre si le bâtiment en était surchargé ; son premier devoir, en effet, est de veiller au salut du navire et de la cargaison. La cour de Rennes reconnaissait que cette exception devrait être maintenue. Elle doit l'être. L'effet de la surcharge a dit très-bien M. Bédarride, se réduisît-il à retarder le voyage en rendant la manœuvre plus difficile ou la marche du navire plus lente, il serait injuste d'obliger le capitaine à l'accepter.

« Par la même raison de la surcharge, ajoutait Valin, s'il « est nécessaire de jeter ces marchandises, il le pourra en « pleine mer. » C'est évident : la surcharge peut être telle

que le capitaine ne doive pas attendre. Telle est d'ailleurs la tradition immémoriale. « S'il est nécessaire de faire jet et « que les marchandises dissimulées au patron se trouvent « encore sur le navire, dit le chapitre XIII du vieux Stadtz- « lagh suédois, elles seront jetées les premières et leur va- « leur ne donnera lieu à aucune contribution (1). »

Il pourrait encore moins attendre si le chargement clandestin exposait le navire à une confiscation. Ce sont, par exemple, des articles de contrebande de guerre qu'on a chargés à son insu (v. notre tome I. n. 24). Il a le droit de s'en débarrasser le plus tôt possible.

Pothier (2) reconnaissait au capitaine le droit de déposer à terre le chargement clandestin découvert après le départ et de nature à susciter, au lieu de destination, une concurrence pour les marchandises expédiées par le principal affréteur. Tel est encore notre avis. D'abord l'article 287 dicte cette solution. Ensuite, l'affréteur principal étant devenu maître de la chose, le capitaine doit agir comme il eût agi lui-même et, s'il ne veut engager sa propre responsabilité, décharger cette partie de cargaison quand il est à présumer que l'affréteur en aurait ordonné le déchargement. M. Boulay-Paty s'est donc trompé en restreignant ce droit du capitaine à l'hypothèse où le transport du chargement causerait un grand préjudice à l'affréteur principal. Il suffit que le capitaine puisse être condamné à réparer ce préjudice, extraordinaire ou non ; les tribunaux n'hésiteront pas entre cet homme, auquel on ne peut reprocher que d'avoir laissé tromper sa surveillance, et le chargeur, auquel on peut reprocher une fourberie (3). Il ne faut pas oublier que, d'après l'ancienne tradition maritime des pays septentrionaux, ce chargeur était traité comme un voleur , condamné à une amende et au fouet (4).

(1) « A moins qu'il n'y ait eu une convention au sujet du fret entre « le chargeur et le patron avant le jet ». Cette disposition est reproduite dans le chapitre XVI du droit maritime attribué au roi Jean de Danemark (1508). — (2) Traité des contrats des louages marit., n. 12. — (3) Conf. Bédarride, II, n. 760. — (4) Stadtz-lagh suédois, tit. VII, ch. XII. Chapitre XV du droit maritime attribué au roi Jean de Danemark. Cf. par. 1 du ch. IX du statut de Wisby.

Le Consulat permettait au fréteur d'exiger, s'il ne déchargeait, l'excédant de fret qu'il voudrait. C'était trop. Il suffit qu'il puisse toucher le fret au plus haut prix de la place.

Le projet de révision imprimé en 1867 maintenait purement et simplement le texte de l'article 292.

827. Le code espagnol a reproduit, en ces différents points, les principales dispositions du nôtre. Toutefois, après avoir mis le fret de l'excédant au compte du chargeur (cf. art. 288 § 2 c. fr.), il ajoute : « Et si le capitaine ne pouvait « charger ce surplus sous l'écoutille et d'une manière con- « venable sans manquer aux autres engagements pris, il le « déchargera aux dépens du propriétaire » (art. 760). Au troisième alinéa de notre article 788 il ajoute : « Et le fré- « teur sera libéré de toutes les obligations prises par le con- « trat d'affrètement » (art. 764). Dans les affrètements à charge générale, dit l'article 765, chacun des chargeurs pourra retirer les marchandises chargées en payant le demi-fret, les frais d'embarquement et de débarquement et tout autre dommage occasionné pour cette cause aux chargeurs : ceux-ci auront la faculté de s'opposer au déchargement en achetant les effets à décharger au prix de facture de consignation.

En Hollande, lorsque l'affréteur n'a rien chargé dans le délai fixé par la charte partie ou par la loi, le fréteur peut, à son choix : soit demander l'indemnité fixée par la charte partie pour le retard ou une indemnité à régler par experts à défaut de convention ; soit résilier le contrat d'affrètement et exiger de l'affréteur la moitié du fret convenu, avec avarie et chapeau ; soit entreprendre le voyage trois fois vingt-quatre heures après la sommation, sans chargement, et exiger de l'affréteur, après le voyage fini, le fret entier et les jours de planche supplémentaires, s'il y a lieu (art. 464 c. hol.). Lorsque l'affréteur n'a chargé qu'en partie dans le délai, le fréteur peut soit demander les indemnités mentionnées en l'article précédent, soit entreprendre le voyage avec la partie du chargement sur le pied du dernier alinéa dudit article (art. 465). Si, le navire étant parti sans char-

gement ou avec une partie du chargement, il lui survient pendant le voyage quelque avarie, qui serait répartie comme avarie grosse dans le cas où le bâtiment aurait eu son chargement complet, le fréteur aura le droit d'exiger de l'affréteur la contribution des deux tiers pour ce qui n'est pas chargé (art. 466). Si l'affréteur, sans avoir rien chargé, renonce au contrat avant le commencement des jours de planche supplémentaires, il sera tenu de payer au fréteur ou au capitaine la moitié du fret convenu par la charte partie (art. 467). Lorsque le fréteur a le droit de partir sans chargement ou avec partie du chargement, il peut, pour la sûreté du fret et de la contribution dans l'avarie grosse, faire charger par le capitaine d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur. Dans ce cas, l'affréteur a droit au bénéfice de ce fret et à être déchargé de la contribution dans l'avarie payée par ces autres marchandises (art. 468). Si l'affréteur charge plus qu'il n'a été convenu par la charte partie, il paie le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte partie (art. 469). Si un navire est chargé à cueillette et si le temps du départ n'a pas été fixé, il est permis à chacun des chargeurs de retirer ses marchandises sans payer le fret, en restituant les connaissements signés par le capitaine ou en donnant caution pour les connaissements déjà expédiés et en payant les frais du chargement et du déchargement (art. 473 § 1) (1). Enfin (art. 477) si, à l'insu et sans le consentement du capitaine, l'affréteur ou le chargeur charge des marchandises dont l'entrée ou la sortie est prohibée ou cause, par quelque autre fait illicite, lors de la charge ou de la décharge de la cargaison, des dommages au navire, au capitaine ou aux autres intéressés, il est tenu de les indemniser ; il doit, lors même que les marchandises seraient confisquées, payer le fret entier et l'avarie grosse. De même en droit portugais.

(1) Néanmoins si le navire était déjà chargé au-delà de la moitié, le capitaine sera tenu de partir au premier vent, à la première marée ou occasion favorables si la majorité des chargeurs l'exige, huit jours après la sommation, sans qu'aucun des chargeurs puisse retirer ses marchandises (art. 473 § 2). Le code brésilien (v. art. 596) contient une disposition analogue.

Au Brésil (v. art. 594 s. code brés.), à l'expiration des staries et des surestaries, toutes les fois que l'affréteur n'a chargé encore aucune marchandise, le capitaine peut, à son choix, ou résilier le contrat en exigeant de l'affréteur la moitié du fret convenu, le chapeau, l'indemnité de surestaries, ou entreprendre le voyage sans chargement et exiger néanmoins le fret entier, le chapeau, les surestaries ainsi que la contribution aux avaries qui peut être due. Si l'affréteur a seulement chargé dans le délai convenu une partie de ses marchandises, le fréteur a le choix, à l'expiration des surestaries (et à défaut de paiement par l'affréteur de l'indemnité stipulée dans la charte partie) soit de procéder au débarquement des marchandises pour le compte de l'affréteur et en exigeant la moitié du fret, soit d'entreprendre le voyage avec le chargement incomplet pour réclamer le fret entier au port de destination, ainsi que tous les autres frais qui peuvent être dus par la marchandise. L'affréteur qui renonce au voyage avant que les surestaries aient commencé à courir n'est tenu de payer, à moins de convention contraire, que la moitié du fret et de la prime. Le fréteur peut faire débarquer aux frais de l'affréteur les effets que celui-ci a pu introduire à bord, lorsqu'ils excèdent la quantité ou le poids convenu par la charte partie, à moins que l'affréteur ne paie le fret pour l'excédant, si le navire peut le recevoir. Lorsque les chargeurs introduisent à bord, à l'insu et sans le consentement du capitaine, des marchandises dont la sortie ou l'entrée est prohibée ou qu'ils commettent quelque autre fait illicite entraînant la confiscation au port de charge ou de décharge, ils sont obligés au paiement du fret entier, de la prime et de la contribution aux avaries communes. S'il est prouvé que le capitaine ait consenti à l'introduction des marchandises prohibées ou qu'il en ait été informé assez à temps pour en faire le déchargement ou si, en ayant eu connaissance depuis le voyage commencé, il n'en a pas fait la déclaration à la première visite de la douane du port de destination, il est obligé solidairement avec le chargeur de ces marchandises envers tous les intéressés pour les pertes et dommages que cette fraude peut causer au navire ou à la

cargaison ; et il est sans action pour réclamer du chargeur le fret ou une indemnité, lors même qu'il y aurait eu à cet égard stipulation expresse.

A Buenos-Ayres, si un navire qui est sorti sans chargement ou seulement avec un chargement partiel (dans le cas où l'affréteur n'a pas fait ou complété son chargement avant l'expiration des surestaries) vient à subir quelque grosse avarie pendant le voyage, l'affréteur y contribue, comme en Hollande, pour les deux tiers du non-chargé (art. 1217 code arg.). L'affréteur qui renonce au voyage avant que les jours de starie aient commencé à courir doit la moitié du fret, mais seulement la moitié du fret d'aller, si l'affrètement est fait pour l'aller et retour. L'affréteur à cueillette peut aussi demander le déchargement de ses marchandises en payant la moitié du fret, les frais de désarrimage et de réarrimage et tous autres dommages qu'il peut causer aux autres chargeurs ; mais ceux-ci peuvent s'opposer au débarquement en prenant à leur compte, au prix de facture de la consignation, les marchandises qui devaient être déchargées (art. 1218). Le capitaine peut refuser le chargement qui excède la quantité énoncée dans la charte partie lorsqu'il y a augmentation du cours du fret pour le lieu de destination ; mais si l'excédant de chargement est accepté, l'affréteur doit le fret au prix réglé par la charte partie lors même qu'il y aurait eu depuis hausse ou baisse des cours (art. 1228) (1). L'article 1230 du code argentin reproduit à peu près les termes de notre article 292. L'article 1231 défend en outre au capitaine de mettre à terre *pendant le voyage* les effets ainsi chargés clandestinement, à moins qu'ils ne surchargent dangereusement le navire (2).

Le code chilien (3) énonce spécialement que l'affréteur

(1) Que si le capitaine ne peut recevoir l'excédant de chargement sous les écoutilles et en bon état d'arrimage sans causer un dommage aux autres chargeurs, le débarquement est opéré aux frais du propriétaire de ces marchandises (art. 1229). — (2) Cette circonstance doit être attestée par le capitaine devant les autorités du port où il décharge : en tout cas, il doit faire diligence pour que ces effets soient mis en sûreté et en donner immédiatement avis au chargeur. — (3) Le code chilien reproduit en cette matière les principes généraux de la législation brésilienne et, quant au chargement clandestin (art. 995 c. ch.), les dispositions du code argentin.

« ne peut charger des marchandises d'un commerce illicite « ni en charger d'autres que celles désignées en la charte « partie sous peine de répondre du dommage ainsi causé « au fréteur ou aux autres chargeurs : le chargement de « marchandises prohibées, opéré d'accord avec le fréteur, « rend celui-ci solidairement responsable avec l'affréteur du « préjudice que peuvent subir les autres chargeurs, et cela « nonobstant toute convention contraire ».

La loi belge du 21 août 1879 (art. 87 et 88) reproduit purement et simplement nos articles 291 et 292 ; elle modifie ainsi qu'il suit la rédaction de l'article 288 § 4 : « il (l'affré- « teur) ne peut plus rompre le voyage dès que le navire a « reçu une partie de son chargement ; si, dans ce cas, le « navire part à non-charge, le fret entier sera dû au capi- « taine, à moins que le chargement ne soit fait à cueillette »,

Les articles 108, 109, 110, 113 § 1 du code turc, 106, 107, 108, 111 § 1 (1) du code égyptien sont calqués sur les articles 464, 465, 469, 473 § 1 du code hollandais. Les articles 114 du code turc, 112 § 1 et 2 du code égyptien sont ainsi conçus : « Si des marchandises ont été chargées sur le navire à l'insu « du fréteur ou du capitaine, celui-ci, se trouvant encore « dans le lieu du chargement, peut, après sommation pour « les reprendre dûment communiquée aux chargeurs, les « mettre à terre dans ledit lieu ou en prendre le fret au plus « haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les mar- « chandises de même nature. Mais s'il ne s'aperçoit de « l'existence desdites marchandises qu'après le départ du « navire, il ne peut plus les débarquer qu'au lieu de leur « destination, sauf à s'en faire payer le fret au prix sus-in- « diqué ».

« Si l'affréteur, dit l'article 396 du code italien, avant le « départ du navire, sans avoir chargé aucune marchandise, « déclare rompre le voyage, il doit payer au capitaine la

(1) Néanmoins si le navire (frété à la cueillette) a déjà les trois quarts de son chargements (art. 113 § 2, 111 § 2), le capitaine est tenu, quand la majorité des chargeurs l'exige, de partir au premier vent favorable, huit jours après la sommation, sans qu'aucun des chargeurs puisse retirer ses marchandises.

« moitié du fret. S'il n'a pas fait cette déclaration, il doit « payer le fret entier. S'il charge moins de marchandises « qu'il n'a été convenu, il doit également payer le fret en- « tier. S'il en charge davantage, il doit payer le fret de l'ex- « cédant sur le prix réglé par la charte partie. » Cette déclaration, ainsi que le fait observer L. Borsari, met le capitaine à même d'employer utilement le navire que l'affréteur va laisser partir libre ; c'est pourquoi si elle n'est faite qu'au moment où le navire met à la voile, elle est tardive et inopérante. L'article 398 du même code est, comme le dit le même jurisconsulte, la « traduction très-fidèle » de notre article 291 (1); l'article 399 du même code est absolument calqué sur notre article 292.

D'après le *compendio* de 1841, les principes du droit maltais sont à peu près, en ce point, ceux du nôtre (2).

« Si l'affréteur, dit le code norwégien de 1860, n'a pas « commencé à livrer la cargaison avant la fin des jours « d'attente fixés par le contrat ou par la loi ou s'il déclare « dans ce délai qu'il ne pourra la livrer, le capitaine pourra « regarder l'affrètement comme résilié, contre le paiement, « faute d'autre convention, de la moitié du fret, qui est im- « médiatement exigible : le fréteur pourra, même si les con- « trats sont faits pour plusieurs voyages, exiger le demi- « fret pour le premier, le quart du fret pour chacun des « autres » (art. 46). « Si le navire (art. 47) est affrété par « plusieurs et si quelques-uns des chargeurs ont livré une « partie du chargement, le capitaine peut, étant obligé de « partir pour sa destination, exiger le fret intégral des mar- « chandises non chargées; il devra cependant, avant son « départ, faire inspecter le navire par deux délégués de « l'autorité compétente et, le cas échéant, prêter serment « devant eux que la place de ces marchandises est vide. « Toutefois il peut aussi prendre un supplément de car- « gaison (sans être obligé, bien entendu, de le chercher

(1) Toutefois le texte italien permet encore moins, s'il est possible, de douter qu'il s'agisse exclusivement du chargement fait « à cueil- « lette ». L. Borsari établit que le code français de 1807 a modifié l'ordonnance de 1681. — (2) V. A. de St-Joseph, Concord., p. 308.

« dans l'intérêt de l'affréteur) : alors il déduira le montant « du nouveau fret de l'indemnité qui lui est due. S'il perd « du temps à trouver un nouveau fret, il doit être payé con- « formément au taux des indemnités stipulées en cas de re- « tard, sans que cette indemnité puisse jamais dépasser le « montant du nouveau fret obtenu ». L'affréteur qui dé- charge avant le départ est assimilé à l'affréteur qui n'a pas livré, et soumis aux prescriptions des articles 46 et 47 : il paie les frais de chargement et de déchargement (art. 49) (1).

En Suède, l'affréteur qui, à l'insu du fréteur ou du capitaine, embarque des marchandises dont l'exportation est interdite au port de départ ou l'importation au port de destination, ou le chargeur qui contrevient de quelque autre manière aux lois du pays est responsable envers l'armateur, le capitaine et les autres affréteurs de tous les délais, frais et dommages qui peuvent résulter de cette contravention : en cas de confiscation, le fret des marchandises confisquées est toujours exigible. Lorsque des marchandises sont embarquées à l'insu du capitaine, celui-ci peut les faire décharger immédiatement, aux frais de leur propriétaire; s'il consent à les garder sur son navire, il peut en exiger le fret au taux le plus élevé qui ait cours au port de chargement pour des marchandises du même genre, dans le même temps et pour le même voyage. Si le capitaine reçoit à son bord des marchandises pour le fret desquelles aucune convention n'a été faite ou s'il en reçoit plus qu'il n'a été convenu, le fret se paie, dans le premier cas, au taux qui a cours sur la place; dans le second cas, l'excédant paie le fret qui a été convenu pour les autres marchandises (2). Celui qui affrète un navire en totalité, étant en droit de le charger entière-

(1) Quand les connaissements auront été délivrés, ajoute cet article, les marchandises ne pourront être déchargées sans que tous les exemplaires aient été rendus au capitaine ou tout au moins sans qu'il ait pu obtenir des garanties suffisantes. L'affréteur devra également, avant le déchargement, garantir le paiement du fret dû. — (2) Celui qui, hors le cas d'innavigabilité du navire, ajoute le code suédois, transporte les marchandises sur un autre navire sans la permission du fréteur paie, s'il y a lieu, une indemnité pour les dommages qui peuvent en résulter.

ment, ne peut exiger une réduction du fret quand, après chargement, il reste du vide. S'il veut alors résilier le traité, il en informe le capitaine avant l'expiration des surestaries et lui paie en même temps la moitié du fret convenu en y joignant le dédit et le montant de l'indemnité pour les jours de surestaries, s'il y a lieu : si le navire était affrété pour plusieurs voyages, l'affréteur paie la moitié du fret convenu pour le premier voyage qui n'a pas lieu et un quart seulement pour les autres; si le nombre de voyages n'est pas fixé, l'indemnité est déterminée par experts. Si, à l'expiration des surestaries, la quantité de marchandises livrées pour le chargement n'est pas assez considérable pour qu'on lui attribue une valeur équivalente à celle du prix entier de l'affrètement et du *dédit*, le capitaine n'est pas tenu de mettre à la voile, à moins que l'affréteur ne fournisse des garanties suffisantes pour le prix de l'affrètement et pour le dédit : faute par lui de donner ces garanties, le contrat d'affrètement est réputé résilié par le fait de l'affréteur, lequel doit alors payer la moitié du fret, le dédit et l'indemnité pour les surestaries (sauf convention contraire) (1). L'affréteur d'un navire entier peut faire décharger les marchandises après les avoir chargées, mais à la condition de payer les frais de l'une et de l'autre opération, le fret entier et l'indemnité qui peut être exigée par le propriétaire ou le capitaine du navire pour la résiliation du contrat; l'affréteur doit au moins fournir des garanties suffisantes. Lorsqu'un navire affrété en partie ou pour une contenance déterminée n'est point chargé au moment où expire le délai des surestaries, l'affréteur est tenu de payer le fret entier, plus l'indemnité pour les surestaries, si la cause du retard doit lui être imputée; il paie également, après constatations, le dommage qui en résulte,

(1) Si le navire affrété, ajoute le code suédois, a dû se déplacer pour prendre charge dans un autre lieu, et si, à l'expiration des surestaries, les marchandises livrées ne sont pas en assez grande quantité pour remplir les conditions du contrat; que, de plus, l'affréteur ne donne pas de garanties suffisantes pour le fret et pour le dédit, le traité est également regardé comme résilié par le fait de l'affréteur, qui paie intégralement, en ce cas, le montant du fret, le dédit, l'indemnité pour les surestaries (sauf convention contraire).

déduction faite du montant du fret des marchandises qui ont pu être chargées en remplacement de celles qui faisaient l'objet du premier contrat d'affrètement. Si l'affrètement est fait à cueillette, le chargeur (sauf convention spéciale) est tenu de livrer ses marchandises pour le chargement dès que le capitaine lui en donne avis : faute par lui de le faire au moment où la cargaison peut être convenablement reçue et arrimée, le capitaine n'est plus obligé de recevoir une marchandise quelconque et a droit au fret des marchandises non chargées (1). S'il y a plusieurs chargeurs, aucun d'eux n'a le droit de reprendre les marchandises une fois chargées sans le consentement du capitaine et à moins d'acquitter le fret et tous autres frais dus : si le capitaine permet le déchargement, il devient responsable envers les autres chargeurs du dommage occasionné soit par le retard, soit par toute autre cause. Si tous les affréteurs réunis veulent reprendre les marchandises chargées ou se concerter pour résilier le contrat, ils ne doivent que le demi-fret (2).

Si pour compléter son chargement, le capitaine, dit le code russe (art. 759), a pris à bord des marchandises de plusieurs chargeurs et s'est engagé à appareiller à jour fixe, il devra mettre à la voile sans différer même d'une heure : si l'un des affréteurs n'envoie pas sa marchandise avant l'expiration de cette heure ou ne l'expédie qu'après le départ du navire, il ne sera pas moins tenu de payer au capitaine ses frais de transport, tout comme si la marchandise avait été embarquée. Si l'affréteur (art. 757) a conclu une convention avec le capitaine pour le chargement de marchandises qu'il n'a pu se procurer à temps, il peut ou céder son droit à un tiers ou remplacer la marchandise indiquée dans le contrat par une autre, pourvu qu'elle ne soit pas de nature à endommager

(1) Il est aussi tenu, ajoute le code suédois, de signifier à l'affréteur, avant le départ du navire, par acte authentique la note du fret dont il exige le paiement : faute par le capitaine d'accomplir cette formalité, il perd ses droits à toute réclamation ultérieure. — (2) Lorsque les marchandises chargées sont saisies en paiement d'une dette, ajoute le code suédois, elles ne peuvent être déchargées sous aucun prétexte à moins que l'affréteur n'obtienne mainlevée de la saisie.

les autres marchandises chargées à bord ; ce qui demeure, du reste, sous la responsabilité du capitaine. Le chargeur qui ne complète pas son chargement est tenu de payer au capitaine le prix du transport lors même qu'il resterait de la place vide dans le bâtiment (art. 758). Si un individu (art. 759) fait embarquer des marchandises à bord d'un navire en ne déclarant au capitaine que leurs numéros et leurs signes et qu'ensuite il soit découvert qu'elles sont du nombre de celles dont l'importation est prohibée, les retards ou les avaries subis en conséquence par les autres marchandises ouvrent un recours contre l'expéditeur.

Les rédacteurs du code finlandais, tout en évitant certaines prolixités de rédaction, ont à peu près reproduit les dispositions de la législation suédoise (1).

(1) Art. 83. L'affréteur qui fait charger plus de marchandises qu'il n'est convenu paiera fret entier pour l'excédant. Quiconque introduit dans le navire des marchandises à l'insu du capitaine paiera les dommages qui en pourront résulter, et le capitaine pourra faire mettre à terre ces marchandises ou en prendre le fret au plus haut prix payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature. Art. 94. Lorsqu'un navire a été pris à fret en totalité et que l'affréteur veut résilier le contrat, il est autorisé, à moins de stipulations contraires, à le dénoncer au capitaine avant que les jours de starie et de surestarie soient expirés et que le navire ait fait voile; il paiera alors la moitié du fret et du chapeau ainsi que les jours de surestarie s'il y en a eu. S'il a été fait plusieurs voyages, l'affréteur paiera la moitié du fret pour le premier et le quart pour les autres. Si, en cas de résiliation du contrat, la cargaison a été totalement ou partiellement embarquée, l'affréteur sera tenu, en outre, de rembourser les frais de chargement et de déchargement, de rendre tous les exemplaires du connaissement déjà reçus et d'effectuer, avant la livraison des marchandises, le paiement des sommes dues ou de fournir des garanties satisfaisantes de ce paiement. Art. 95. Si le capitaine, après s'être rendu en un certain port pour y recevoir une cargaison, n'a pas pu obtenir livraison des marchandises ou n'a pas trouvé la personne qui devait les délivrer, il est tenu d'en faire protêt et d'avertir sans retard l'affréteur : il demeurera dans ce port les jours de starie et de surestarie; après quoi il aura droit à la totalité du fret convenu et aux autres profits stipulés, déduction faite toutefois de ce qu'il pourra recevoir pour autres marchandises chargées en remplacement. Si le chargement a lieu dans ledit port, mais que les conventions soient ensuite résolues, on suivra pour le paiement des jours de surestarie et autres frais les dispositions de l'article 94. Aux termes de l'article 96, si le chargement n'a pas été achevé dans les jours de starie et de surestarie, l'affréteur du navire entier qui, n'ayant pas voulu résoudre les conventions, expédie le navire avec

D'après l'article 580 du code allemand, si l'affréteur n'a pas complètement effectué le chargement à l'expiration du délai pendant lequel le fréteur est obligé d'attendre la charge (jours de planche), le fréteur peut, à moins que l'affréteur ne résilie le contrat, commencer le voyage et faire valoir les droits mentionnés en l'article 579 (v. ci-dessus n. 802). L'affréteur (art. 581) peut résilier le contrat avant le commencement du voyage ou des voyages sous la condition d'acquitter le demi-fret à titre de faux fret (1). S'il use (art. 582) de ce droit après que la cargaison a été livrée totalement ou partiellement, il devra supporter les frais de chargement et de déchargement et payer les droits de surestarie à raison du temps nécessaire pour le déchargement (qui devra être effectué avec toute la célérité possible), à moins que ce déchargement ne se fasse pendant les staries (2). Le voyage une fois commencé (conf. art. 581 et note), l'affréteur ne peut se dédire et demander le déchargement des marchandises

ce qui a pu être embarqué de la cargaison, est tenu de payer intégralement le fret convenu : s'il ne fournit pas un chargement suffisant pour répondre du fret, le capitaine pourra révoquer le nolissement et aura droit à la moitié du fret et aux autres paiements énoncés à l'article 94. Enfin (art. 97) l'affréteur d'une partie d'un navire ou de quelques lastes, qui n'a pas délivré ses marchandises pendant les jours de starie et de surestarie, est tenu d'acquitter le fret intégralement et sa part des jours de surestarie, s'l y en a eu, ainsi que toutes les autres indemnités dûment justifiées, déduction faite toutefois du fret perçu pour d'autres marchandises prises en remplacement. Si tous les affréteurs d'un navire s'accordent pour résoudre les conventions ou pour faire décharger les marchandises embarquées, ils jouissent des mêmes droits et sont soumis aux mêmes obligations que l'affréteur d'un navire entier. Autrement le déchargement n'est pas permis dès qu'un tiers pourrait en souffrir du retard ou quelque autre préjudice. — (1) Le voyage est censé commencé pour l'application de cette disposition : 1° si l'affréteur a déjà donné au capitaine son autorisation pour le départ (cette autorisation résulterait de la reconnaissance, même implicite, de l'affréteur, que le chargement est terminé. V. proc.-verb., t. V, p. 2122 ; 2° si l'affréteur a déjà livré tout ou partie de la cargaison et que les jours de planche soient échus. — (2) Le fréteur doit subir le retard occasionné par le déchargement à nouveau alors même que ce retard dépasse les jours de planche; il lui est dû par contre des droits de surestarie pour le temps qui dépasse les jours de planche et une indemnité à raison du dommage causé par ce retard en tant qu'il excède le montant du droit de surestarie (art. 582 § 2).

que moyennant paiement du fret entier (1) (art. 583). L'affréteur (art. 584) n'est tenu de payer à titre de faux fret au lieu du fret entier que les deux tiers du fret lorsque le navire est affrété en même temps au retour ou qu'en exécution du contrat il doit toucher à un autre port pour prendre charge si, dans ces deux cas, la résiliation a été notifiée avant le commencement du voyage de retour ou du voyage à partir du port de chargement dans les termes de l'article 581. Pour toutes autres séries de voyages où l'affréteur a déclaré son intention de résilier avant que le dernier voyage fût commencé (dans les termes de l'art. 581), le fréteur reçoit le fret entier à titre de faux fret, sous déduction d'une quotité proportionnée, toutes les fois que les circonstances permettent de supposer que, par suite de la résiliation du contrat, le fréteur a économisé des dépenses ou trouvé l'occasion de gagner d'autres frets. Si les parties ne peuvent tomber d'accord sur l'opportunité ou sur le chiffre de la déduction, le juge prononce d'après les principes de l'équité. En aucun cas la réduction ne peut dépasser le demi-fret. L'article 587 est ainsi conçu : « Le fret que reçoit le fréteur « pour d'autres marchandises chargées n'est point imputé « sur le faux fret. Toutefois cette disposition ne modifie « point la prescription du premier paragraphe de l'article « 585. Le droit du fréteur au faux fret n'est pas subor- « donné à l'achèvement du voyage désigné au contrat. Le « faux fret n'exclut point les droits du fréteur aux surestaries et autres créances qui lui sont dues ». Aux termes de l'article 588, lorsqu'une part proportionnelle ou un espace déterminé du navire a été affrété, les mêmes régles sont applicables sauf les modifications suivantes : 1° dans le cas où le fréteur devrait se contenter d'une partie du fret, il reçoit le fret entier à titre de faux fret à moins que tous les affréteurs ne résilient ou ne livrent aucune cargaison. Est tou-

(1) L'article ajoute : « De tout ce qui est dû au fréteur et en acquittant ou garantissant les autres créances énoncées à l'art. 616 » (quotes-parts d'avaries grosses et de prêts à la grosse, frais de sauvetage, de secours). En cas de déchargement, l'affréteur n'a pas seulement à payer les faux frais qui en résultent, mais il doit en outre une indemnité pour le retard causé par le déchargement.

tefois déduit du fret entier celui des marchandises que le fréteur a acceptées aux lieu et place de celles qui n'ont pas été livrées; 2° dans les cas prévus par les articles 582 et 583, l'affréteur ne peut demander le déchargement s'il entraîne le retard du voyage ou un transbordement de la cargaison, à moins que les autres affréteurs ne donnent leur consentement. Si tous les affréteurs font usage du droit de résilier, les prescriptions des articles 582 et 583 deviennent applicables.

L'article 563 du même code astreint le fréteur à recevoir, au lieu des marchandises stipulées, celles que lui présente l'affréteur pour la même destination, si la substitution ne peut lui être onéreuse. Cette disposition n'est point applicable si les marchandises, au lieu d'être indiquées par leur genre ou leur espèce, ont été désignées au contrat d'une manière spéciale.

D'après l'article 564, l'affréteur qui désigne inexactement les marchandises ou qui charge de la contrebande de guerre ou des marchandises dont l'exportation ou l'importation (dans le port de destination) est interdite ou qui, lors du chargement, viole les prescriptions légales, notamment les lois de police, d'octroi et de douane, est responsable du retard ou du dommage causé par sa faute non seulement envers le fréteur, mais encore envers tous les intéressés (1). Il ne peut exciper de la confiscation des marchandises pour refuser le paiement du fret. Si les marchandises compromettent le navire ou le reste de la cargaison, le capitaine peut les faire mettre à terre ou, dans des cas pressants, les jeter à la mer. Enfin quiconque (art. 565) apporte à l'insu du capitaine des marchandises à bord est tenu, dans les limites de l'article précédent, du dommage qu'il a pu causer (2). Si le capitaine a maintenu les marchandises à bord, le fret sera dû au taux le plus élevé qui ait été stipulé pour les voyages et les marchandises de même nature au port et à l'époque du chargement.

(1) Destinataire, passagers, gens d'équipage, créanciers nantis d'un droit réel. Sa responsabilité à l'égard des tiers ne cesse pas parce qu'il aurait agi avec le consentement du capitaine. — (2) Le ca-

En Angleterre comme en France, l'affréteur est obligé de charger la cargaison promise. La question de savoir s'il a effectivement chargé la cargaison promise est de pur fait, et les tribunaux ont à la résoudre suivant les circonstances (1).

Abbott (2) enseigne que, si des marchandises sont embarquées à l'insu du fréteur, celui-ci ne répond ni de la perte ni de l'avarie.

Maclachlan rappelle que beaucoup d'anciens règlements et la plupart des codes maritimes fixent des indemnités à forfait pour les cas où l'affréteur renonce à charger, retire ses marchandises après le chargement, etc, etc. Dans ces diverses hypothèses, ajoute-t-il, la loi anglaise abandonne la détermination des dommages-intérêts à la libre appréciation du jury (3); le jury formera sa conviction en pesant toutes les circonstances de la cause et en appréciant le préjudice exact causé au fréteur, car ce préjudice ne peut être, à l'avance, rigoureusement déterminé (4). Cependant, dans une action *for non-performance* (5), le montant du préjudice est, en principe, le montant du fret stipulé, mais non du fret brut, et sous déduction du fret supplémentaire gagné casuellement *(casually earned)* dans la même période. Mais le capitaine est-il tenu de chercher ce nouveau fret qui va venir en déduction de l'indemnité payable par l'affréteur? La question est débattue, mais résolue affirmativement par Abbott (6) et par Sedgwick (7). Toutefois il ne faut pas ou-

pitaine peut faire mettre les marchandises à terre ou même les faire jeter à la mer si elles compromettent la sûreté du navire ou du reste de la cargaison. — (1) Maclachlan (2e éd., p. 415 s.) cite un grand nombre d'espèces que nous ne pouvons pas analyser. Nous nous bornons à cet exemple unique : il a été promis un chargement de cuivre, de suif, de peaux ou autres marchandises, chacune de ces marchandises étant soumise à un taux spécial de fret : *jugé* que l'affréteur, s'il a fourni autant de suif et de peaux que le navire en peut transporter, n'est pas astreint à charger du cuivre : le capitaine, obligé en conséquence de garder du lest à bord, n'est pas fondé (sauf convention spéciale) à réclamer un dédommagement. Moorsom *v.* Page, 4 Camp. 103. *Sic* Irving *v.* Clegg, 1 Bing. N. C. 53. — (2) On shipp. 8e éd., 339 n. — (3) Ou du juge sans nul doute, puisque les plaideurs n'exigent pas la convocation d'un jury civil plus d'une fois sur deux cents. — (4) Conf. Smith *v.* Mc Guire, 3 H. and N. 554. — (5) Pour inexécution du contrat (imputable à l'affréteur). — (6) On shipping, 4e éd. 430. — (7) On damages, 2e éd. 361.

blier que le capitaine a les mains liées pendant les jours de planche et que, jusqu'à la rupture du contrat par l'affréteur, il n'est pas libre d'accepter des propositions nouvelles (1). Si la charte partie liquide d'avance la somme à payer *in case of non-performance*, le fréteur peut, en principe, cumuler le montant de cette somme et le fret gagné casuellement pendant le voyage (2).

Enfin si le gouvernement du pays auquel appartiennent le bâtiment et la cargaison prohibe l'exportation ou l'importation des différents articles qui la composent ou doivent la composer, l'affréteur peut se dédire : pouvant et devant se dédire, il ne saurait être actionné *for non-performance* (3).

On applique aux Etats-Unis la règle écrite dans notre article 288 § 1 : l'affréteur qui n'apporte pas la quantité de marchandises promise par la charte partie est tenu, en principe, de payer le vide pour le plein *(empty for full)* (4). Le fréteur ne peut être, en aucun cas et sous aucun point de vue, obligé de recevoir un excédant de cargaison : il y aurait, par exemple, excédant de cargaison eu égard à la capacité du navire si, ce navire devant recevoir un plein chargement de bois, il fallait élargir les embrasures *(port-holes)*, parce que la dimension des bois à charger n'en permettrait pas l'installation dans les conditions ordinaires (5). Quand des marchandises ont été embarquées à l'insu du capitaine, celui-ci peut, en principe, les mettre à terre ; mais, s'il ne les découvre qu'après avoir fait voile, il ne peut, d'après l'opinion qui prévaut aux Etats-Unis, les abandonner dans un port intermédiaire sans nécessité, le cas de surcharge excepté (6).

Enfin le code civil canadien s'exprime en ces termes : « L'affréteur ne peut mettre à bord, sans en donner avis « au maître ou au propriétaire, aucune marchandise pro- « hibée et qui pourrait soumettre le bâtiment à la détention

(1) Harries *v.* Edmonds, 1 C. and K. 686. — (2) Bell *v.* Puller, 2 Taunt. 285. — (3) Conf. Maclachlan, p. 345. — (4) Clark *v.* Crab tree, 2 Curtis, C. C. R., 87; S. C. 1 Sprague's Decisions, 217. — (5) Beecher *v.* Becket, 3 Blatchford's, C. C. R., 40. — (6) The Hunter, Davies' R., 89, 90 ; Walter *v.* Brewer, 10 Mass., 99 ; Kent, 5e éd. 206.

« ou à la confiscation, non plus que des marchandises d'une « nature dangereuse » (art. 2438). « Si l'affréteur (art. 2439) « ne charge pas le bâtiment en entier tel que porté par la « charte partie ou si, après l'avoir chargé, il retire la mar- « chandise avant le départ du bâtiment ou pendant le voyage, « il doit le fret en entier et il est tenu d'indemniser le maître « de toute dépense et responsabilité qui en résultent. »

II (1)

328. « Si le navire, dit l'article 294 § 1 du code de com- « merce, est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu « de sa décharge par le fait de l'affréteur, les frais du re- « tardement sont dus par l'affréteur (2). »

Quel est le fondement juridique de cette obligation ? comment faut-il caractériser le droit du fréteur ? La question est débattue et susceptible de l'être.

Premier système. — Les surestaries sont avant tout la réparation d'un temps perdu par le fait de l'affréteur et l'indemnité d'un dommage ; elles ne sont pas attachées au fait du transport, comme le fret, et n'en suivent pas le sort, à moins de convention contraire.

Ainsi le tribunal de commerce de Marseille (13 août 1878) (3) et la cour d'Aix (10 janvier 1879) (4) ont pensé que les surestaries doivent être payées même au cas où le fret cesserait d'être dû à la suite de la perte du navire en cours de voyage, parce qu'elles sont avant tout des dommages-intérêts (5).

De même et par la même raison le tribunal de commerce

(1) Nous avons déjà parlé ci-dessus (v. n. 775 s.) des staries, contrestaries et surestaries. Nous prions nos lecteurs de vouloir bien se reporter au chapitre I de notre traité du contrat d'affrètement. — (2) L'ordonnance de 1681 (l. III, tit. III, art. 9) avait dit moins bien, embrouillant deux questions distinctes : « Si le navire est ar- « rêté pendant sa route ou au lieu de sa décharge par le fait du « marchand affréteur ou si, le vaisseau ayant été affrété allant et « venant, il est contraint de faire son retour lége, l'intérêt du retar- « dement et le fret entier seront dus au maître ». — (3) Rec. de M. 1878. 1. 248. — (4) Rec. de M. 1879. 1. 230. — (5) Il en est ainsi, dit la cour d'Aix, même au cas où la fixation du taux des surestaries et contrestaries aurait été faite dans la charte partie, le sens de cette clause étant de déterminer d'avance le chiffre des dommages-intérêts et non d'assimiler le sort des surestaries à celui du fret lui-même.

d'Anvers a jugé le 28 août 1873 et le 18 février 1880 (1) que la loi commerciale, si elle donne au fréteur un privilège pour le recouvrement du fret, n'en accorde aucun pour les surestaries.

Enfin le tribunal de commerce d'Anvers (21 mars 1879) (2) et la cour de Rouen (26 mars 1879) (3) ont décidé que, si toutes actions en paiement pour fret de navire sont prescrites un an après le voyage fini, l'action en paiement des surestaries ne se prescrit que par trente ans.

Deuxième système. Cette créance n'est que l'accessoire et le complément du fret.

La cour de cassation a cassé le 10 novembre 1880 (4), après un débat approfondi, l'arrêt de la cour de Rouen du 26 mars 1879; elle a de même cassé le 9 mars 1881 l'arrêt rendu par la cour d'Aix le 10 janvier 1879.

Ce n'est pas sans une très longue hésitation que je proposai à la cour de cassation, le 9 novembre 1880, de rompre avec la jurisprudence adoptée dans la plupart des ports : Valin n'avait-il pas dit (sur l'art. 4, t. I, l. III de l'ordonnance) que le maître, après l'expiration des jours de planche, est en droit de demander « des dommages-intérêts » ? quelle analogie y a-t-il entre le prix du louage d'un navire et des dommages-intérêts? Le code lui-même ne qualifie-t-il pas (art. 273) les surestaries « indemnités » ? Si trois choses, comme l'a dit Delvincourt, sont de l'essence du contrat d'affrètement : un navire loué, un usage à faire de ce navire, un prix ou fret, cela peut-il s'entendre des surestaries ? Enfin, puisque le taux des contrestaries est plus élevé que celui des surestaries (v. ci-dessus n. 777), comment ne voir, au moins dans les contrestaries, qu'un supplément de loyer ? Ces raisons me paraissaient fort graves.

Toutefois je crus devoir signaler à la cour suprême la structure de l'article 3, tit. I, l. III de l'ordonnance : « La « charte partie contiendra le nom et le port du vaisseau..., « le prix du fret ou nolis avec les intérêts des retardements « et séjours ». Ces intérêts des retardements, on ne les énumérait pas même à part, on les rattachait aussi étroite-

(1) Rec. d'Anv. 1873. 1. 366; 1880. 1. 122. — (2) Rec. d'Anv. 1879. 1. 223. — (3) D. 80. 1. 457. — (4) D. ib.

ment que possible au fret lui-même, tant la connexion est intime entre le prix du loyer et les surestaries ! L'article 273 co. est assurément rédigé d'une manière un peu différente et l'on y énumère à part l'indemnité convenue pour les cas de retard. Mais cet article contient toutes les énonciations qui, au vœu de la loi, doivent se retrouver dans tout contrat d'affrétement et, s'il n'est pas de l'essence, il est de la nature du contrat qu'il embrasse les surestaries : elles figurent donc sur le même plan que le fret lui-même. Enfin si l'on décompose scientifiquement les éléments de la surestarie et de la contrestarie, on arrive à envisager l'une et l'autre comme des créances accessoires du fret. Cette analyse a été faite par le code allemand lorsqu'il a dit (art. 573) : « Les « droits de surestaries, à défaut de convention, sont éva- « lués par le juge... Dans l'appréciation de ces droits, le « juge doit tenir compte des circonstances particulières, « notamment du montant des loyers et des frais d'entretien « de l'équipage, ainsi que du fret qui échappe au fréteur ». Le fret échappe, en effet, au fréteur durant cette période et c'est, avant tout, ce fret que les surestaries et contrestaries remplacent. En définitive, c'est le locataire du navire qui, si l'on veut, par un abus de son droit, mais par un abus que la loi commerciale a prévu et regarde comme une conséquence même de l'affrètement, use encore du navire (1).

Le tribunal de commerce de Rouen s'est rallié à cette opinion, le 18 mai 1881 (2), en visant expressément l'arrêt du 10 novembre 1880. Mais tandis que la cour de cassation se borne à dire : « l'action, bien que n'ayant pas pour « objet le fret proprement dit, a pour objet des créances ac- « cessoires du fret et qui en sont le complément » (10 novembre 1880) ou : « ces indemnités suivent le sort du loyer « principal ou fret, auquel elles se rattachent » (9 mars 1881), ce tribunal va un peu plus loin et déclare que les surestaries font « partie intégrante du fret ». Il y a là quelque exagération de langage. Ainsi la cour de Douai a jugé (3) le

(1) V. nos conclusions dans l'affaire Dreyfus. D. 80. 1. 457 ; S. 81. 1. 115. — (2) *Gaz. des trib.* du 3 juin 1881. — (3) Rec. du Havre, 1880. 2. 122.

9 mars 1880 que les créances d'un capitaine pour fret et surestaries ne sont pas indivisibles et qu'elles peuvent faire l'objet d'actions séparées. Nous ne saurions désapprouver cette solution (1).

829. Qui doit les surestaries ?

Celui par la faute duquel le navire est arrêté. C'est celui-là qui use du navire.

Or le destinataire ne se confond pas toujours avec le chargeur, que le fréteur y prenne garde. Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 16 mai 1873 (2) que le capitaine auquel, d'après le contrat d'affrètement, devaient être payées par le chargeur, au lieu de charge, les surestaries encourues pour le chargement, s'il ne lui en a pas demandé le paiement (3), est irrecevable à le demander au destinataire. Cette doctrine est exacte pourvu que le destinataire ne soit pas l'agent, le représentant de l'affréteur ou le porteur d'un connaissement qui mentionne explicitement la créance née de ces surestaries ; dans ce dernier cas, en effet, il serait mal fondé à se plaindre d'être soumis à une charge qu'il n'a pas pu prévoir (4).

(1) C'est un supplément de loyer, soit; mais ce serait fausser la pensée du code que de faire du fret proprement dit et de ce loyer supplémentaire un tout indivisible. Le réclamateur, ajoute la cour de Douai, n'est pas fondé, en offrant de payer le fret réclamé, à prétendre que ce paiement le libèrera non seulement du fret, mais encore des surestaries : d'accord. Mais l'arrêt déclare en outre que le capitaine, en réclamant le fret seul, n'est pas en droit d'imposer au réclamateur, qui en offre le paiement, une quittance portant des réserves pour les surestaries : pourquoi ? où est la loi qui interdit ces réserves ? comment agirait donc le capitaine, pressé d'encaisser un fret liquide, alors qu'un débat s'élève sur les surestaries? Il ne faut pas oublier que le fret proprement dit peut être payable par le réceptionnaire, tandis que les surestaries encourues au port d'embarquement sont dues par l'affréteur (v. le numéro suivant) : le fréteur, en encaissant alors le fret dû par le porteur du connaissement, conserve ses droits contre l'affréteur (Anv. 14 juillet 1879, Rec. d'Anv. 1880. 1. 286). Comment ne pourrait-il pas faire des réserves ? — (2) Rec. de M. 1873. 1. 222. — (3) Le tribunal ajoute : « ou du moins « protesté ou fait des réserves ». Mais, s'il n'y avait pas de droit contre le destinataire, les protestations et les réserves ne le créeraient point. — (4) Il ne suffirait pas, d'après la jurisprudence qui prévaut dans les ports, que le connaissement se référât à la charte partie pour le fret et toutes les autres conditions stipulées. V. Havre, 22 avril 1879, 25 novembre 1879 et Dunkerque, 25 mai 1880. Rec. du H.

Par une conséquence logique, quand on ne se trouve ni dans l'une ni dans l'autre exception, le fréteur, encaissant le fret dû par le réceptionnaire, conserve, ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce d'Anvers le 14 juillet 1879 (1), tous ses droits contre l'affréteur, même sans avoir fait de réserves lors de cet encaissement (2).

Mais il semble que les surestaries encourues au port de déchargement, étant imputables au destinataire, doivent être, en principe, acquittées par lui quoiqu'il n'ait pas concouru à la charte partie. La cour de Bruxelles l'a ainsi jugé le 15 mai 1879 (3). Le destinataire prétendait que la clause de la charte partie, stipulant que le navire serait déchargé en quatre jours ouvrables, ne pouvait pas lui être opposée. « Attendu, répondit la cour, qu'en acceptant la marchandise, « il s'est soumis aux conditions convenues pour la réception « du chargement; qu'il ne peut donc point prétendre n'être « pas lié par la clause qui fixe le délai dans lequel le navire « doit être déchargé ». Le tribunal de commerce de Marseille, revenant sur une jurisprudence antérieure, a décidé le 2 mars 1877 (4) que les stipulations d'une charte partie fixant à un taux particulier le montant des surestaries ne sont pas opposables par le vendeur du chargement à son acheteur, recevant la marchandise après le délai des staries. C'est, à notre avis, une fausse application de la règle *Res inter alios acta*. Nul ne conteste que le réceptionnaire doive, en principe, cette espèce de surestaries : le taux de l'indemnité, n'étant fixé par l'usage qu'à défaut de convention, est régi par la convention. Le vendeur-expéditeur avait seul la parole; il avait nécessairement qualité pour engager l'acheteur, et gérait son affaire. Après tout, celui-ci est seul

1880. 1. 8 et 2. 178. Ainsi que le fait observer le tribunal de commerce de Dunkerque, la charte partie ne règle que les conditions d'affrètement et le taux des surestaries en cas de retard sans mentionner si ces conditions ont été remplies ou si des retards se sont produits, et, si l'acheteur d'un connaissement à ordre se trouvait soumis à des charges qu'il ne pouvait prévoir lorsqu'il a traité, toute sécurité serait enlevée aux transactions commerciales. — (1) Rec. d'Anv. 1880. 1. 291. — (2) Nous conseillons néanmoins aux capitaines de ne pas négliger ces réserves. — (3) Rec. d'Anv. 1880. 1. 70. — (4) Rec. de M. 1877. 1. 146.

en faute, étant en retard : il aurait dû se renseigner sur les conséquences éventuelles de sa faute, c'est-à-dire sur toutes les conditions du contrat qui le lie à la fois au chargeur et au fréteur.

Il est plus difficile de déterminer, à ce point de vue, les rapports juridiques de destinataires multiples soit entre eux, soit avec le fréteur.

Toutefois il est incontestable qu'il n'existe entre ces destinataires, ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce d'Anvers le 9 janvier 1880 (1), quant à l'obligation du déchargement ni solidarité ni indivisibilité. Donc les surestaries ne sont pas dues solidairement par les réclamateurs divers des marchandises chargées à bord d'un navire (Rouen, 27 août 1879) (2).

Puisqu'il n'y a aucun lien de droit entre ces destinataires, aucun d'eux n'a d'action contre les autres pour les forcer d'accélérer le débarquement : il appartient au capitaine seul de mettre les retardataires en demeure. Donc si l'un de ces destinataires prouve que, eu égard à la place occupée par sa marchandise dans le navire, son retard provient exclusivement des lenteurs ou de l'inaction des autres, il doit être affranchi de toute responsabilité (3). *A fortiori*, s'il a été stipulé que le « réclamateur » aurait le droit de désigner le lieu où le déchargement s'effectuerait et s'il y a à bord, pour d'autres réceptionnaires, des marchandises que le capitaine doit débarquer soit à un autre endroit, soit pour alléger son navire, le temps employé pour ce débarquement ou pour cet allègement ne peut être compté a la charge du premier destinataire (4).

Les tribunaux belges se placent, à vrai dire, à un point de vue tout opposé. Ainsi la cour de Gand a jugé le 14 février 1877 (5) qu'un destinataire ne peut se soustraire à l'obligation de payer les surestaries, sous prétexte qu'il lui au-

(1) Rec. d'Anv. 1880. 1. 136. — (2) Rec. du H. 1879. 2. 224. — (3) Ainsi jugé par le tribunal de commerce de Nantes le 20 décembre 1876. Rec. de M. 1880. 2. 49. — (4) Ainsi décidé par deux jugements du trib. de co. du Havre du 24 novembre 1880. Rec. du H. 1881. 1. 11. — (5) Rec. d'Anv. 1879. 2. 99.

rait été impossible d'achever le déchargement dans le délai stipulé, ses marchandises ayant été mêlées sans sa faute à celles des autres destinataires. D'après deux jugements d'Anvers (31 mai et 25 juillet 1879) (1), le destinataire empêché par d'autres réceptionnaires, qui ont leurs marchandises au-dessus des siennes, de décharger en temps opportun peut assurément recourir contre eux à de certaines conditions, mais doit subir, au demeurant, l'action directe du fréteur. Un autre jugement du même tribunal (21 mars 1879) (2) pose ce principe : lorsqu'il y a divers destinataires, ils doivent s'entendre sur la répartition des jours de planche (3). Cette jurisprudence implique la préexistence d'un lien juridique entre les réceptionnaires : nous n'y adhérons pas (4).

Ce que nous ne comprenons plus du tout, c'est un jugement du tribunal de commerce d'Anvers du 13 mars 1880 (5) d'après lequel chaque destinataire doit payer les surestaries par portions égales (à moins que le débarquement des marchandises de l'un n'ait été retardé par le fait de l'autre), sans qu'il importe de savoir si la partie de cargaison embarquée pour le compte de Pierre est inférieure ou supérieure à la partie embarquée pour le compte de Paul. Quoi ! l'un des deux chargements n'équivaut pas au centième de l'autre et les surestaries vont se partager par moitié ! C'est inintelligible.

830. Si le retardement provient de la force majeure,

(1) Rec. d'Anv. 1880. 1. 129. — (2) Ib. 1879.1. 223. — (3) Ils doivent même, d'après ce jugement, pour conserver leur recours contre le réceptionnaire en retard, lui faire signifier une mise en demeure *avant* le déchargement de ses marchandises ! Singulière jurisprudence ! — (4) Il est à peine utile d'énoncer qu'il n'y a aucun lien de droit entre les destinataires des cargaisons placées sur divers navires. Le tribunal de commerce du Havre a, le 8 décembre 1879 (Rec. du H. 1880. 1. 146), tiré de ce principe la conséquence suivante : les propriétaires des marchandises restées sur les quais après le déchargement et qui ont produit l'encombrement, empêchant un autre navire de décharger dans les délais de sa planche, ne peuvent être déclarés responsables des surestaries encourues par les « réclamateurs » de la cargaison de ce dernier navire lorsque les marchandises précédemment débarquées n'ont séjourné sur le quai que par la tolérance ou avec l'autorisation de l'administration du port. — (5) Rec. d'Anv. 1880. 1. 169.

l'affréteur n'en est plus responsable : *casus interveniens fortuitus ad ipsum non spectat*, disait Wedderkop.

Il faut, selon moi, appliquer aux staries et aux surestaries une règle générale en matière d'affrètement. La force majeure n'est, en principe, à la charge ni du fréteur ni de l'affréteur, chacun d'eux devant d'ailleurs supporter sans répétition les *frais* qu'elle occasionne et qui le concernent (1).

Cependant la question a été envisagée sous des aspects très-divers par la doctrine et par la jurisprudence. Décomposons-la pour mieux l'éclaircir.

A. Le délai des *staries* est-il suspendu quand la force majeure empêche pendant un certain temps la charge ou la décharge ? Oui, pourvu qu'elle l'*empêche* effectivement.

Cependant M. Laurin se prononce en sens contraire : « si l'on s'arrêtait, dit-il (2), à tous les empêchements..., « on arriverait à prolonger indéfiniment le délai, au grand « détriment des expéditions maritimes... ; c'était à l'affré- « teur de faire entrer lui-même ces accidents en ligne de « compte et de prendre son temps (3) ». Toutefois l'éminent professeur réserve le cas où la violence de la tempête aurait amené un déradage, c'est-à-dire momentanément éloigné le navire de la côte (4).

(1) Par exemple, au cas où un évènement imprévu rend impossible la continuation des opérations de chargement au lieu indiqué par la charte partie et où l'affréteur est obligé d'en désigner un autre, le capitaine supporte sans répétition les frais de déplacement du navire, l'affréteur ceux du transport de la cargaison. — (2) II, p. 159. — (3) M. Laurin cite à l'appui de cette décision plusieurs jugements de Marseille (du 17 novembre 1834 au 18 novembre 1857), un arrêt d'Aix (21 février 1865) et un jugement de Nantes (15 janvier 1868). — (4) Un système intermédiaire est adopté par le tribunal de commerce de St-Nazaire (6 mars 1879, 29 janvier et 12 février 1880) et par la cour de Rennes (24 mai 1880). V. Rec. de Nantes 1881. 1. 87. D'après cette jurisprudence, quand les jours de planche sont stipulés *courants*, il y a un contrat à forfait contre lequel ne peut prévaloir ni le cas fortuit ni la force majeure. N'est-ce pas donner un sens bien extensif à cette expression? Dans la langue du droit maritime européen on oppose les jours courants aux jours ouvrables, quand on a l'intention de comprendre les jours fériés dans le délai de la planche. Il a été mieux jugé, selon nous, par le tribunal de commerce d'Anvers (Rec. d'A. 71. 1. 223) que l'expression *jours courants* exclut les jours fériés, mais non les cas de force majeure.

Tout cela ne me semble pas juridique. D'abord il faudrait autrement expliquer pourquoi l'on déroge au droit commun. Non ; l'affréteur n'était pas tenu de prévoir le cas fortuit ou la force majeure. Dès lors il est contraire aux données de la science et de l'équité de le contraindre à charger et à décharger pendant que son obligation cesse d'être exécutable. Le législateur, s'il avait entendu consacrer un tel système, aurait autrement rédigé l'article 294 § 1. Enfin pourquoi ce retour au droit commun dans le cas unique de déradage ? C'est qu'on est vaincu par la force des choses. Mais la contradiction est manifeste (1) !

B. Quand le délai des staries est suspendu, le fréteur peut-il, si le navire est loué au mois, réclamer le fret pendant la durée de l'obstacle (2) ? Non ; car ce serait le faire profiter de la force majeure. La question est très-simple quand c'est le chargement que la force majeure empêche puisque l'affréteur n'est pas encore en jouissance ; elle est plus délicate quand il s'agit du déchargement, parce que sa marchandise occupe encore le bâtiment loué. Mais l'article 277 trace une règle générale à laquelle il faut évidemment se conformer s'il n'y est dérogé par une stipulation formelle. C'est, à notre avis, un de ces cas où les deux parties doivent « attendre « sans dommages-intérêts de part ni d'autre la liberté du « vaisseau (3) ».

C. Le délai des *surestaries* est-il suspendu quand la force majeure empêche pendant un certain temps la charge ou la décharge ? Le tribunal de commerce d'Anvers, après avoir, à ce point de vue, assimilé les surestaries aux staries (4), vient de mettre « à la charge du destinataire » les cas de

(1) *Sic* le Havre, 26 novembre 1861 (Rec. du H. 1861. 1. 223) ; Anvers, 30 août 1856, 17 avril 1860, 6 septembre et 5 décembre 1861, 28 août 1867, 18 mars et 3 juillet 1871, 21 juillet 1874, etc., etc. (Rec. d'A. 56. 1. 307; 60. 1. 310; 61. 1. 335; 62. 1. 72; 67. 1. 284; 71. 1. 223 et 263; 74. 1. 279, etc.) ; Mars. 11 juillet 1834 (t. 15. 1. 127), dans l'hypothèse du déradage. — (2) La question ne se posera pas, d'ailleurs, toutes les fois qu'il y aura lieu de réputer fini le mois commencé (cf. n. 758 et 784). — (3) Expressions de Valin, I, p. 627. — (4) V. entre autres décisions un jugement du 13 avril 1872 (Rec. d'A. 72. 1. 258) décidant que la force majeure interrompt le cours des surestaries.

force majeure qui surviendraient pendant la période des surestaries, « attendu que, la force majeure étant précédée « d'une faute du destinataire, celui-ci doit répondre des con- « séquences (1) ». C'est, à notre avis, tirer une conséquence excessive d'un principe déjà très-contestable. Il ne faut pas traiter en coupable cet affréteur qui, conformément aux prévisions du code lui-même, dépasse le délai de la planche. L'affréteur, après tout, use, à charge d'indemnité, d'un droit qui lui est reconnu par le contrat. M. Laurin ne distingue pas entre les surestaries et les staries dans l'hypothèse où la force majeure a causé le déradage, et c'est logique : quand on ne compte pas les dimanches et les fêtes dans la première période (v. ci-dessus n. 779), on ne les compte pas davantage dans la seconde; même obstacle, mêmes effets.

D. Le fréteur peut-il continuer d'exiger, pendant que le délai des surestaries est suspendu, le surcroît de loyers qui constitue l'indemnité de surestarie? Non, pas plus que le loyer proprement dit, et pour les mêmes raisons. Concevrait-on d'ailleurs qu'il pût dire à l'affréteur : les surestaries ne courent pas parce qu'elles ne peuvent pas courir; vous allez néanmoins me les payer comme si elles couraient?

Il s'agit maintenant d'appliquer le principe. Les tribunaux devront moins que jamais, en cette matière, confondre des difficultés d'exécution avec l'impossibilité d'exécution.

La pluie, le mauvais temps sont-ils des cas de force majeure? Non, d'après la jurisprudence qui a prévalu dans la plupart des ports (2). La pluie, le mauvais temps ne sont, en effet, que des obstacles relatifs (3).

Mais il se peut qu'ils provoquent des accidents et, par là, suscitent des obstacles absolus au chargement ou au déchargement. Ainsi, d'après un jugement du tribunal de com-

(1) 15 mars 1881. Rec. d'A. 81. 1. 176. — (2) *Sic* Rouen, 27 août 1879. Rec. du H. 1879. 2. 234; Le Havre, 23 février 1870. Rec. du H. 1870. 1. 72. — (3) Telle n'est pas précisément la jurisprudence d'Anvers. Les staries sont suspendues quand le mauvais temps a rendu l'embarquement ou le débarquement *impossible*, non quand il l'a rendu plus difficile (5 mai 1873. Rec. d'A. 73. 1. 163).

merce du Havre du 31 juillet 1878 (1), l'interruption du débarquement par la rupture d'un chemin de déchargement, causée elle-même par la violence du vent, interrompt les staries, et le temps employé à la reconstruction du chemin ne doit pas être compté parmi les jours de planche. C'est très-juridique.

L'encombrement du quai est-il un cas de force majeure? Cette question ne peut pas être, une fois pour toutes, tranchée d'une manière absolue. L'encombrement ne sera le plus souvent qu'un obstacle relatif, comme dans le procès jugé par le tribunal de commerce du Havre le 27 janvier 1879 (2), mais il peut être quelquefois un obstacle invincible, empêchant tout-à-fait que la marchandise ne soit mise à la disposition du destinataire, comme dans le procès jugé par le même tribunal le 26 novembre 1861 (3). Le juge se décidera d'après les circonstances (4).

L'impossibilité de débarquer par suite des glaces et de la baisse des eaux nous paraît être suspensive des délais (cf. Anvers. 13 juin 1871. Rec. d'A. 71. 1.254).

En général l'ordre de l'autorité qui empêche le déchargement constitue un cas de force majeure. Tel serait, par exemple, un refus de la douane, même quand il proviendrait d'une erreur, de laisser procéder à ce déchargement (Anvers, 9 janvier 1880) (5); telle serait généralement une injonction de déplacement adressée au capitaine d'un navire par les officiers du port (Anvers, 14 juillet 1879) (6).

(1) Rec. du H. 1878. 1. 155. — (2) Rec. du H. 1879. 1. 114. Dans l'espèce, le navire devoit sa cargaison à bord, non sur le quai. Cf. Havre 14 avril 1862; Rec. du H. 62. 1. 131. — (3) Rec. du H. 1861. 1. 223. Dans l'espèce, le capitaine devait délivrer la marchandise sur le quai. — (4) Dans le cas où un capitaine s'est engagé à opérer le débarquement sous une grue spécialement désignée « sans perte de « temps, aux frais et risques des destinataires, avec surestaries « fixées pour chaque jour de retard », le dérangement survenu dans le fonctionnement de cette grue n'est pas un cas de force majeure. Ainsi jugé et bien jugé par la cour d'Aix le 1er juillet 1875. Rec. de M. 76. 1. 116. — (5) Rec. d'Anv. 1880. 1. 259. — (6) Rec. d'Anv. 1880. 1. 157. Nous nous expliquons difficilement comment le tribunal du Havre a pu juger le 31 juillet 1878 (Rec. du H. 1878. 1. 255) que l'interruption du déchargement résultant d'un mouvement du navire ordonné par les officiers du port n'interrompt pas les jours de planche.

Mais ce n'est pas exciper de la force majeure que de dire au capitaine : si le navire eût été déchargé plus tôt, il aurait été retenu par quelque cas de force majeure (ainsi, par les glaces) (1); donc nous ne devons pas les surestaries. Cela ne regarde pas l'affréteur. Il s'agit exclusivement de la force majeure qui empêcherait le chargement ou le déchargement.

Il se peut que le bâtiment ne soit pas prêt : ce n'est pas là, sans doute, un cas de force majeure, aux termes de la définition donnée par Vinnius (2). Mais l'obstacle n'en est pas moins insurmontable : les jours de planche ne peuvent pas courir. Toutefois nous conseillons aux chargeurs de ne pas recevoir passivement, en pareil cas, l'avis que la starie prend cours et, plus tard, l'avis que le navire entre en surestarie : on les admettrait plus difficilement à prouver que ce navire n'était pas prêt (3).

L'affréteur ou le destinataire peut d'ailleurs prendre à sa charge les circonstances mêmes de force majeure (4). Mais il faudra qu'aucun doute ne subsiste sur son intention et l'on ne présumera pas qu'il ait renoncé à se prévaloir du droit commun (5).

831. Les staries, surestaries, contrestaries ne peuvent pas durer indéfiniment.

Quand tous les délais sont épuisés, si le capitaine est assuré de ne plus recevoir la moindre marchandise, il peut mettre à la voile bien que son navire ne soit pas entièrement chargé. Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 4 juillet 1873 et, selon nous, bien jugé (6) que si, malgré cette certitude, il persiste à demeurer plus longtemps, il ne peut plus demander, de ce chef, une indemnité à son affréteur. Cela se comprend : il va lui faire payer le vide pour le

(1) Anvers, 21 mars 1880. Rec. d'Anv. 1880. 1. 257. — (2) *Omne quod humano cœptu*, etc. — (3) Le tribunal de commerce d'Anvers a même, en pareil cas, rejeté une offre de preuve comme absolument irrecevable (18 mars 1880. Rec. d'A. 1880. 1. 267). C'est aller trop loin. — (4) Anvers, 22 juin 1878. Rec. d'A. 1879. 1. 8. — (5) Conf. Anvers, 14 juillet 1879. Rec. d'Anv. 1880. 1. 157. — (6) Rec. de M. 1873. 1. 256.

plein (art. 288 § 1) et ne doit pas pouvoir, en outre, accumuler à sa guise les frais de surestarie.

On sait d'ailleurs (v. ci-dessus n. 803) que le fréteur n'est pas même tenu d'attendre l'expiration des délais s'il a fait constater que l'affréteur refuse d'exécuter son obligation.

Enfin si la force majeure suspend quelquefois le délai des staries, elle peut aussi, dans un cas spécial, l'abréger : voici un navire mis en quarantaine et qui, d'après l'ordre de l'autorité sanitaire, doit transborder sa cargaison pour la faire parvenir au port sur des allèges : le tribunal de commerce de Marseille, sous l'empire de nécessités pratiques que nul ne saurait contester, juge (1) que le délai fixé pour le déchargement cesse d'être applicable et que le destinataire à qui les marchandises sont ainsi présentées est tenu de les recevoir avec toute la célérité possible sous peine de payer les frais d'allèges en cas de retard.

832. Toutes les fois que le retard ou l'arrêt du navire aura pour cause la violation des obligations imposées au navire, la responsabilité pèsera sur l'armement, mais elle pèsera sur l'expéditeur seul si cette cause réside uniquement dans le caractère et dans la nature du chargement. C'est ce que M. Bédarride, critiquant un arrêt de la cour d'Aix du 22 novembre 1867 (2), a très-bien expliqué dans la seconde édition de son utile ouvrage (3). Straccha, bien avant lui, avait dit en termes excellents (4) : « S'il y a retard ou ar-
« rêt du navire parce que l'affréteur y a placé des marchan-
« dises prohibées, il est responsable et le fréteur peut ré-
« clamer son fret. *Æquitas enim suadet ut conductori,*
« *qui culpam admisit, sua culpa noceat.* »

Il en serait autrement, bien entendu s'il s'agissait d'une opération de contrebande aux profits de laquelle le fréteur se serait associé (5).

833. Les rédacteurs de l'Ordonnance avaient tenu à déterminer les obligations de l'affréteur dans le cas spécial où le navire serait arrêté « par ordre souverain » au cours

(1) 19 septembre 1862. Rec. de M. 1862. 1. 268. — (2) Gaz. des trib. 9 janv. 1868. — (3) II, n. 761. — (4) *De nav.*, pars III § 25. — (5) Conf. Bédarride, ib.

de son voyage : « il ne sera dû, avaient-ils dit, ni fret pour « le temps de sa détention s'il est affrété au mois ni augmen- « tation de fret s'il est loué au voyage : mais la nourriture « et les loyers des matelots, pendant le temps de la déten- « tion, seront réputés avarie ».

Suivant la règle étroite des contrats, disait Valin, l'arrêt du navire par ordre souverain durant le voyage ne devrait pas empêcher le fret de courir, l'affrètement étant au mois, parce que c'est là un accident dont le fréteur ne doit pas répondre : le chargeur n'en étant pas non plus garant, le fret ne doit pas augmenter quand l'affrètement est au voyage. Sur ce principe, chacun de son côté aurait dû supporter les suites de cet évènement suivant la nature de la charte partie. Mais obliger les chargeurs à payer le fret indéfiniment en cas d'affrètement au mois, c'eût été les exposer à perdre tout leur chargement... L'équité, qui est l'âme des lois maritimes, ne pouvant s'assortir avec la rigueur de la règle, il a donc fallu prendre un tempérament capable de concilier les intérêts du fréteur avec ceux des chargeurs. Ce tempérament a été, en ne faisant gagner aucun nouveau fret au propriétaire du navire durant la détention, de lui ménager une sorte de dédommagement, à savoir la contribution des chargeurs à la nourriture et aux loyers.

Telle est l'origine historique et logique de l'article 300, ainsi conçu : « Si le vaisseau est arrêté dans le cours de « son voyage par l'ordre d'une puissance, il n'est dû aucun « fret pour le temps de sa détention si le navire est affrété « au mois ; ni augmentation de fret s'il est loué au voyage. « La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la dé- « tention du navire sont réputés avaries. »

Ces mots « par l'ordre d'une puissance » ne doivent pas être entendus *stricto sensu*. La commission de révision (1865) avait ainsi modifié cet article : « Si, après le départ « du navire, il arrive une force majeure de la nature ci- « dessus spécifiée... (1) ». La loi belge du 21 août 1879 devait être encore plus nette et dire (art. 85) : « Si le vaisseau

(1) On se référait, il est vrai, à l'article 279 (nouveau) qui prévoyait la « force majeure provenant du fait d'une puissance.

« est arrêté par une force majeure dans le cours de son « voyage... ». Aussi n'hésitons-nous pas à penser avec MM. Bédarride (1) et Ruben de Couder (2) que cette disposition est applicable au cas où un navire en voyage se réfugie, pour éviter l'ennemi, dans un port ou sous le canon d'une citadelle et s'y arrête tant que dure le danger causé par la présence de cet ennemi (3).

Mais il ne faudrait pas confondre avec l'arrêt dont il est question dans l'article 300 la mise en quarantaine (décr. 22 février 1876, tit. VII). Les frais de quarantaine ne sont pas, sans doute, exclusivement et nécessairement, mais sont pour la plupart et presque toujours, nous le verrons plus tard, à la charge de l'armement. D'ailleurs le code de commerce (art. 403 § 5) range expressément parmi les avaries particulières la nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine. Donc il n'a pas « ménagé » dans ce cas au propriétaire du navire le « dédommagement » accordé par la disposition finale de notre article, et l'affréteur n'est pas nécessairement exonéré du fret pendant l'arrêt (conf. ci-dessus n. 784).

Le code, en énonçant que cette nourriture et ces loyers « sont réputés avaries », a simplement voulu dire qu'ils pouvaient donner lieu à une contribution entre les deux intéressés. Mais la contribution n'existe pas de plein droit et dans tous les cas puisque la disposition de l'article 300 doit être nécessairement combinée avec celle de l'article 400 § 6, aux termes duquel ces impenses seront ou non avaries grosses et par conséquent donneront ou non lieu à la contribution suivant que l'affrètement aura été fait au mois ou au voyage. S'il n'y a pas contribution quand l'affrètement est au voyage, c'est que le fréteur supporte les conséquences du forfait stipulé (4).

L'article 278 règle évidemment l'arrêt postérieur comme

(1) II, n. 791. — (2) V° Fret, n. 238. — (3) Conf. Emérigon, Assur., ch. XII, sect. 34 § 1. — (4) *Sic* D. v° Droit marit., n. 992; Bédarride, II, n. 790; Laurin, II, p. 204. Au contraire, d'après Valin (I, p. 659), il fallait nécessairement que cette perte fût supportée en commun, que le navire fût affrêté au mois ou au voyage.

l'arrêt antérieur au départ : pendant l'un ou l'autre, le chargeur peut faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine (1).

834. La règle énoncée dans l'article 300 du code français était inscrite, dès le seizième siècle, dans l'ordonnance de Bilbao (c. XVIII, art. 10 et surtout art. 24).

Aussitôt après l'échéance des surestaries, dit l'article 745 § 2 du code espagnol, si le retard provient de ce qu'on n'a pas opéré le chargement à bord, le capitaine pourra annuler l'affrètement en exigeant la moitié du fret convenu ; s'il refuse de recevoir le chargement, il s'adressera au tribunal de commerce de la place ou, à défaut, au juge royal ordinaire pour qu'il soit pourvu au dépôt des marchandises.

D'après les articles 474 du code hollandais et 1521 du code portugais, si un navire est arrêté au départ, pendant le voyage ou au lieu de la décharge par le fait ou la négligence de l'affréteur ou de l'un des chargeurs, l'affréteur ou le chargeur est tenu envers le fréteur, le capitaine et les autres chargeurs des dommages-intérêts auxquels les marchandises chargées sont affectées. Aux termes d'un jugement du tribunal cantonnal de Groningue (février 1878) (2), la pluie n'est pas un évènement de force majeure qui interrompe les surestaries (3).

(1) Le projet de révision imprimé en 1867 plaçait le nouvel article 282 (correspondant à notre article 278) immédiatement après la disposition de notre article 300, devenu par conséquent l'article 281. — (2) Journ. du droit intern. privé, t. VI, p. 315. — (3) D'après les articles 502 code hol. et 1547 code port., si un navire frété pour plusieurs destinations, après avoir fini un voyage, se trouve dans le port où un autre voyage devrait commencer, les dispositions suivantes seront observées en cas de survenance de guerre avant le commencement du nouveau voyage à faire : 1° si le navire et le chargement ne sont libres ni l'un ni l'autre, le navire doit séjourner dans le port jusqu'à la paix ou jusqu'à ce qu'il puisse partir sous convoi ou d'une autre manière sûre ou jusqu'aux nouveaux ordres des propriétaires du navire et du chargement, transmis au capitaine ; 2° si le navire est chargé, le capitaine pourra déposer les marchandises en magasin ou en autre lieu sûr jusqu'à ce que le voyage puisse être continué ou qu'il soit pris d'autres mesures. Les gages et les frais d'entretien pour les gens de l'équipage, les loyers de magasins et autres frais causés par le retard sont supportés comme avarie grosse. *Junge* ci-dessus n. 809.

Au Brésil (art. 606 et 607 code brésil.), lorsqu'un navire a été frété pour prendre charge dans un autre port, le capitaine doit, à son arrivée au port de charge, se présenter sans retard au consignataire et exiger de lui qu'il déclare sur la charte partie le jour, le mois et l'année de cette présentation; l'exécution du contrat ne commence et le fret ne court que du moment où cette formalité est remplie. Le capitaine, s'il n'obtient pas cette déclaration, fait signifier un acte de protestation au consignataire et avise l'affréteur. A l'expiration des surestaries, nouveau protêt : au cas où le consignataire persiste à ne pas charger, le capitaine, s'il n'a reçu de l'affréteur des ordres formels, doit chercher de nouveaux affrètements pour compte de l'affréteur et pour la même destination; puis il commence le voyage avec ou sans charge, l'affréteur restant tenu du paiement du fret entier avec les staries et surestaries, mais déduction faite du fret des marchandises chargées pour le compte de l'affréteur, si le capitaine a pu substituer de nouveaux affrètements. Lorsqu'un navire (art. 611) est arrêté en cours de voyage par ordre de puissance, aucun fret n'est dû pendant le temps de l'arrêt, si le navire est frété au mois, et il n'y a pas augmentation de fret s'il est frété au voyage (1).

De même à Buenos-Ayres (2). D'après l'art. 1223 du code argentin, l'affréteur est en outre tenu de livrer au fréteur ou au capitaine, quarante-huit heures aprés la fin du chargement, tous les papiers et documents exigés par la loi pour

(1) Si le navire, poursuit le code brésilien (art. 612), a été affrété pour deux ou plusieurs voyages et qu'à son arrivée au port de destination d'un voyage intermédiaire le capitaine reçoive avis de la déclaration de guerre avec une puissance à laquelle appartient le navire ou la cargaison, que le port où il doit se rendre ne soit plus libre et qu'il ne puisse pas même partir sous convoi ou de toute autre maniére sûre, il doit séjourner dans le port où il a fait relâche jusqu'à ce qu'il ait reçu les ordres de l'armateur ou de l'affréteur. Lorsque le navire est obligé, par crainte des pirates ou de l'ennemi, de retourner au port de départ ou de faire relâche, les chargeurs ou consignataires peuvent faire décharger leurs marchandises sous les conditions ci-dessus indiquées (v. n. 809) pour le cas où le voyage est momentanément empêché par force majeure. — (2) Toutefois l'article 1264 du code argentin est calqué sur l'article 502 du code hollandais.

que le navire puisse être expédié, sauf stipulation d'un autre délai.

Une disposition spéciale du code chilien autorise le fréteur à réclamer de l'affréteur, après le délai des surestaries, l'indemnité stipulée pour le retard ; à défaut de stipulation, cette indemnité est fixée par experts. Si le consignataire, au lieu de décharge, laisse passer le dernier délai, le fréteur peut faire ordonner par le juge le dépôt des marchandises (1). Si le navire est arrêté en cours de voyage par ordre d'une puissance étrangère, le contrat d'affrètement subsiste ; mais il n'est dû aucun fret pendant la durée de la détention si le navire est affrété au mois et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret s'il est affrété au voyage.

Le code turc (art. 116 § 1) et le code égyptien (art. 113 § 1) disposent que, « si le navire est arrêté au départ, pendant « le voyage ou au lieu de sa décharge par le fait ou la né- « gligence de l'affréteur ou de l'un des chargeurs, l'affréteur « ou le chargeur est tenu envers le fréteur, le capitaine ou « les autres chargeurs des frais et dommages-intérêts pro- « venant du retardement ». Notre article 300 a passé dans l'un et l'autre code, ainsi complété : « Le chargeur peut, « durant l'êmpêchement, faire décharger ses marchandises « à ses frais, à condition de les recharger encore à ses frais « ou d'en indemniser le fréteur ou le capitaine ».

L'article 401 § 1 du code italien est calqué sur le premier alinéa de notre article 294. L'article 407 est ainsi conçu : « Si le navire est arrêté, dans le cours de son voyage, par « l'ordre d'une puissance ou s'il est contraint de séjourner

(1) La loi chilienne ajoute : « Le fréteur qui s'est engagé à prendre « charge danr un autre port que celui de l'affrètement et qui n'a pas « reçu les marchandises du consignataire dans le délai prescrit doit « en informer l'affréteur et attendre ses instructions ; pendant ce « temps-là les staries et surestaries continuent à courir. S'il ne re- « çoit pas d'instructions dans un délai raisonnable, le fréteur est en « droit de consentir un nouvel affrètement ; et s'il n'en trouve pas « ou s'il n'en trouve que pour un chargement insuffisant, il fera, à « l'expiration des surestaries, un acte de protestation et retournera « au port de sortie. Dans le premier cas, l'affréteur doit payer le « fret stipulé ; dans le second, il paie seulement la différence du « fret pour le non-chargé.

« dans un port pour réparer les dommages même volontai-
« rement soufferts pour le salut commun, il n'est dû aucun
« fret pendant le temps de la détention ou station dans le
« port si le navire est affrété au mois ni augmentation de
« fret s'il est loué au voyage ». L. Borsari blâme les rédacteurs de notre code d'avoir inséré dans le dernier alinéa de l'article 300 une disposition qu'il fallait reléguer au titre des avaries.

Les rédacteurs du code allemand (proc. verb., VIII, p. 3885) ont envisagé les surestaries comme un accessoire du fret, non comme une peine pour inexécution du contrat (1).

Les articles 574 et 598 de ce code effacent des délais de starie et de surestarie les jours où le mauvais état de la température ou toute autre cause fortuite empêche : 1° la livraison de la cargaison et de toute autre espèce de chargement ; 2° la réception de la cargaison ; 3° le transport à terre non seulement de la cargaison de bord, mais encore de toute cargaison ; 4° le déchargement du navire. D'après les articles 577 et 600, si le fréteur a stipulé que le chargement ou le déchargement doit être achevé à jour fixe, l'empêchement qui survient à la livraison ou au transport à terre de toute espèce de cargaison ne l'oblige pas à attendre au-delà. Si le fréteur (art. 578) doit recevoir la cargaison d'un tiers et que ce tiers ne puisse être découvert bien que le fréteur ait publié selon l'usage des lieux qu'il est prêt à prendre charge ou si ce tiers refuse la livraison de la cargaison, le fréteur doit en avertir l'affréteur le plus tôt possible et attendre le chargement seulement jusqu'à l'échéance des jours de planche et non pas pendant la période des surestaries, à moins que l'affréteur ne lui fasse parvenir des instructions contraires pendant le délai de la planche. Si l'affréteur (art. 580) n'a pas complètement opéré le chargement jusqu'à l'expiration du délai de la planche, le fréteur peut, à moins que l'affréteur ne résilie le contrat, commencer le voyage et se

(1) Il en résulte que le fréteur y a droit en dehors de toute preuve que le retard est imputable à l'affréteur et, par contre, qu'il ne peut prétendre à une indemnité supplémentaire dans le cas où le retard lui a occasionné des dépenses exceptionnelles.

prévaloir des dispositions de l'art. 579 (v. ci-dessus n. 802) : il peut aussi (art. 586) se considérer comme délié de ses engagements et faire valoir contre l'affréteur les mêmes droits que si celui-ci eût résilié le contrat. Dans toute espèce de contrat d'affrètement (art. 592), l'affréteur doit remettre au capitaine les papiers nécessaires à l'expédition des marchandises dans le délai accordé pour leur livraison. Enfin l'article 637 est ainsi conçu : « Si le navire, après avoir pris « charge, est obligé par suite d'un des évènements prévus « à l'art. 631 (embargo, angarie, ordre souverain, etc) de « rester avant le voyage commencé au port de chargement « ou de faire relâche après le voyage commencé dans un « port intermédiaire, les frais de séjour, même si les con- « ditions de l'avarie grosse n'existent point, sont répartis « d'après les principes de l'avarie grosse entre le navire, le « fret et la cargaison, que le contrat soit postérieurement « résilié ou consommé. Tous les frais énoncés au deuxième « paragraphe de l'article 708 § 4 (loyers, nourriture de l'é- « quipage, déboursés pour le loyer à terre pendant le temps « qu'il n'a pu rester à bord) sont comptés parmi les frais de « séjour ; les frais d'entrée et de sortie n'en font partie « qu'en cas de relâche forcée. »

Le fréteur (art. 571 code all.) n'est pas obligé d'attendre le chargement au-delà des staries ou, si des surestaries ont été convenues, au-delà des surestaries. Toutefois il doit, trois jours au moins avant l'expiration des staries ou des surestaries, prévenir l'affréteur de sa volonté de ne pas attendre au-delà. Si cette déclaration n'a pas été faite, les staries ou les surestaries ne prendront fin que quand cette omission aura été réparée et que trois jours (consécutifs et non interrompus) se seront écoulés depuis (1).

(1) Le temps que fréteur est obligé d'attendre au-delà des staries, par suite d'une déclaration qu'il a tardivement faite, ne donne pas lieu à indemnité, car il est considéré comme une prolongation volontaire des staries. Mais si les surestaries ont été stipulées et qu'elles se trouvent excédées conformément à l'art. 571, une indemnité correspondant à cet excédant est due au fréteur : les surestaries, en ce cas, sont censées prolongées comme tout à l'heure les staries. Cette indemnité ne peut, du reste, être due pour plus de trois jours,

Le code norwégien, traitant de l'interruption des staries et surestaries (art. 44), mentionne exclusivement les empêchements particuliers au navire (travail à bord, manque d'hommes ou de matériel) et omet de s'expliquer sur les cas de force majeure proprement dite. Si l'on a commencé, mais discontinué la livraison des marchandises, le capitaine doit attendre la fin des délais conventionnels ou, à défaut de délai conventionnel, sept jours après l'expiration des délais d'usage : si l'on n'a pas discontinué cette livraison, il doit attendre qu'elle soit terminée, malgré l'expiration des délais conventionnels ou d'usage.

Il y a lieu de compter, en Suède, des jours de surestaries, même quand la cargaison a été livrée avant l'expiration des staries, mais si tard que l'arrimage n'a pu s'effectuer dans le délai des staries. En outre on ne doit pas comprendre dans le calcul des staries ni des surestaries les jours pendant lesquels le chargement et le déchargement ne peuvent s'effectuer par suite de réparations du navire ou de toute autre cause de force majeure. Mais la cour suprême de Suède interprète cette dernière disposition du code suédois dans un sens très-restrictif (arrêt du 31 juillet 1877) (1).

L'artitcle 91 § 3 du code finlandais est ainsi conçu : « Si « le chargeur peut justifier de l'impossibilité d'opérer le « chargement dans les délais énoncés ci-dessus (2) et qu'il « n'y ait pas de conventions à ce sujet, une prolongation des « jours de starie pourra être accordée suivant l'estimation

à moins d'un accord exprès ou tacite entre le fréteur ou l'affréteur. Procès-verb. (Note de MM. Gide, Lyon-Caen, etc.) Si l'affréteur (art. 572 § 2) refuse d'attester d'une manière suffisante (et dans les conférences de Hambourg, on n'a regardé comme attestation suffisante qu'une reconnaissance écrite de l'affréteur consignée, par exemple, sur la charte partie ou sur le connaissement. Procès-verb. VIII, p. 3857), les déclarations à lui faites en conformité de l'art. 571 et de l'art. 570 (v. ci-dess. n. 802), le fréteur peut le faire constater par un acte authentique, aux frais de l'affréteur. — (1) Le destinataire avait allégué que toutes les places du quai étaient occupées par d'autres navires et le tribunal de première instance avait jugé que le délai de la planche et de la surplanche était interrompu. La cour royale de Scanie et de Blekinge infirma, se fondant sur ce que les circonstances indiquées ne constituaient pas un obstacle provenant du fait du navire et le pourvoi dirigé contre cet arrêt fut rejeté (Journ. du droit intern. privé, t. VI, p. 403). — (2) V. n. 783.

« de compromissaires ou d'un tribunal. » Ne sont pas compris dans le délai de la planche (art. 92) les jours où quelque empêchement « provenant du navire » aurait retardé le chargement : dans ce cas, les délais seraient prolongés d'autant. Si les marchandises ont été délivrées tardivement ou avec interruption, aucune mesure exceptionnelle de la part du navire ne pourra être exigée pour leur embarquement (1).

D'après la définition de lord Ellenborough (v. ci-dessus n. 783), on caractériserait les surestaries en Angleterre comme notre cour de cassation les a caractérisées le 10 novembre 1880. C'est par une conséquence inflexible (peut-être, dans certains cas, trop inflexible), du principe ainsi posé que l'affréteur, d'après la jurisprudence anglaise, reste débiteur des surestaries, puisqu'il reste locataire et détenteur du navire, nonobstant l'encombrement des quais (2), l'état de la température (3), la production tardive du connaissement (4), de certaines pièces, quittances (5), etc. Mais si l'on peut faire remonter au fréteur lui-même la responsabilité du retard ; si c'est par sa faute que les acquits ou papiers de douane ne sont pas délivrés à temps (6) ; si c'est lui qui ne peut mettre à la voile à raison du temps contraire ou à la suite de quelque avarie (7), l'indemnité du retard cesse d'être due. Elle cesserait même d'être due, d'après un arrêt aussi fondé en droit qu'en équité, si la survenance d'une guerre mettait à la fois le fréteur et l'affréteur dans l'impossibilité de remplir leurs obligations respectives (8).

(1) Pour le chargement à la cueillette d'une certaine quantité de marchandises, ajoute l'article 93, l'affréteur est tenu, sauf stipulations contraires, de délivrer ses marchandises, après avis du capitaine, dans le délai qu'il aura fixé comme opportun. Faute de quoi et si, plus tard, les marchandises ne peuvent être commodément embarquées et arrimées, le capitaine a le droit de refuser de les recevoir. — (2) Randall *v.* Lynch, 2 Camp. 352; Leer *v.* Yates, 3 Taunt. 387; Brown *v.* Johnson, 10 M. and W. 331, etc. — (3) Barrett *v.* Dutton, 4 Camp. 333 ; Fenwick *v.* Schmatz, L. R. 3 c. P. 313; sauf convention contraire expresse (Hudson *v.* Eda, L. R. 2 Q. B. 566). — (4) Hill. *v.* Idle, 4 Camp. 327. — (5) Hill *v.* John, 4 Camp. 357; Erichsen *v.* Bartworth, 3 H. and N. 894, etc. — (6) Barrett *v.* Dutton (précité). — (7) Jamieson *v.* Laurie, 6 Bro. C. P. 474 ; Pringle *v.* Moilett, 6 M. and W. 80. — (8) Ford *v.* Cotesworth, L. R. 4 Q. B. 127.

En Angleterre comme en France et en Belgique, le destinataire, par cela même qu'il accepte la marchandise, est censé s'être soumis aux conditions arrêtées pour la réception du chargement, par conséquent aux surestaries encourues au port de décharge (1). Mais il n'est pas, en principe, responsable des surestaries encourues au port de charge s'il n'est l'agent de l'affréteur ou le porteur d'un connaissement qui le constitue explicitement débiteur de cette indemnité (2). Par exemple la clause *paying for the said goods as per charter-party with primage and average accustomed* ne mettrait pas cette espèce de surestaries à sa charge, parce qu'elle a pu se référer exclusivement à la créance du fret (3). L'article premier de la loi du 14 août 1855 (4) n'a pas, à ce point de vue, malgré la généralité de ses termes, modifié la situation juridique des consignataires nommés au connaissement ou des porteurs à l'ordre desquels ce connaissement à été passé (5).

En général, quand les staries et les surestaries ont été calculées en vue d'une certaine destination, le contrat ne cesse pas d'être applicable et les mêmes délais doivent être observés si le navire est dirigé vers un autre port (6).

Ce n'est pas, d'après les règles de la procédure anglaise, une action en paiement de surestaries *(for demurrage)* qu'il faut intenter quand le voyage, une fois tous les délais épuisés, finit par manquer entièrement, mais une action en dommages-intérêts pour inexécution *(non-performance)* du contrat (7).

Les auteurs et les tribunaux cessent de s'entendre quand

(1) Wegener *c.* Smith, 15 C. B. 729. — (2) Smith *c.* Sieveking, 24 L. J. (Q. B.) 257. — (3) Il suffirait, d'après Maclachlan (p. 490), que le connaissement déclarât les marchandises livrables contre paiement des surestaries fixées par la charte partie (of demurrage as per charter party) ou de tant par jour au-delà d'un certain délai (of so much per day beyond a certain time). *Sic* Stindt *c.* Roberts, 17 L. J. (Q. B.) 166; Jesson *c.* Solly, 4 Taunt. 52. — (4) Intitulée *an act te amend the law relating to bills of lading*. — (5) Brouncker *c.* Scott, 4 Taunt. 1; Evans *c.* Forster, 1 B. and Ad. 118; Smith *c.* Sieveking (précité). — (6) Galloway *c.* Jackson, 3 M. and Gr. 960 (in error). — (7) Smith *c.* McGuire, 27 L. J. (Ex.) 465, 472; Liddard *c.* Lopes, 10 East, 526, etc., etc.

il s'agit de déterminer, à ce point de vue, les rapports juridiques de destinataires multiples soit entre eux, soit avec le fréteur. Certains arrêts, appliquant la lettre du contrat, ont décidé que le retard était également causé par tous les retardataires et que chacun d'eux avait, au même titre, encouru la peine prévue, c'est-à-dire ont multiplié le chiffre des surestaries par le nombre des « réclamateurs », sans égard à l'énormité du bénéfice ainsi attribué au fréteur (1). Lord Tenterden embrassa l'opinion contraire : il est impossible d'admettre, dit-il (2), que, si l'un des consignataires ne peut pas retirer ses marchandises parce qu'elles sont placées sous les marchandises d'un autre, il soit responsable du retard. Le jury, dit-il dans une autre affaire (3), doit se prononcer sur la question suivante : après les jours de planche, le fait de n'avoir pas déchargé *(non removal)* telle marchandise, durant tout le temps ou partie du temps qui a suivi, doit-il être attribué à la faute propre *(own default)* du destinataire ? D'après Maclachlan, ce dernier système sacrifie à l'excès les droits du fréteur, dont le navire est ainsi détenu et exploité par autrui pendant une certaine période, malgré les prévisions expresses du contrat, sans aucun dédommagement. A ses yeux, les divers consignataires ont, non pas un délai raisonnable pour décharger, mais une fraction proportionnelle du délai fixé par la convention. Ce jurisconsulte croit tout concilier en proposant d'accorder au fréteur une action pour le recouvrement de toute l'indemnité contre un des retardataires, à celui-ci un recours contre les autres jusqu'à concurrence de leur part et portion dans l'ensemble de la dette (4).

Aux Etats-Unis, quand un navire charge à cueillette, il

(1) Leer *v.* Yates (précité). — (2) Dans l'affaire Rogers *v.* Hunter, M. and M. 63. — (3) Dopson *v.* Droop, M. aud M. 441. — (4) Ce dernier système implique que le montant évalué des surestaries dans chaque connaissement équivaut à l'ensemble du préjudice souffert par le navire (v. Maclachlan, p. 496); supposition souvent inexacte. En effet le fréteur ne peut pas plus, en droit anglais qu'en droit français, demander à l'un des retardataires, en ne lui laissant qu'un recours peut-être illusoire, la part de surestaries qui doit être supportée par les autres.

résulte le plus souvent d'une mention écrite en marge du connaissement que les marchandises doivent être retirées du navire dans un certain délai, passé lequel il sera payé tant par jour : le porteur d'un tel connaissement est astreint à payer les surestaries au port de décharge (1). Aux termes d'un arrêt cité par Dixon (2), si le connaissement était muet quant au paiement des surestaries, le consignataire n'en serait pas responsable. Celui-ci peut d'ailleurs invoquer à son profit la clause qui détermine les jours de planche comme le fréteur peut s'en prévaloir contre lui : il peut prendre son temps pour décharger. Le capitaine n'est, en principe, délié de l'obligation d'attendre un chargement qu'à l'expiration des staries et des surestaries, car c'est seulement alors que le contrat prend fin. Si l'affréteur, après que les délais sont épuisés, demande au capitaine de nouveaux jours d'attente, il prend par là même l'engagement de l'indemniser en conséquence (3). Enfin on ne doit pas de surestaries pendant la détention forcée du navire ; l'indemnité du retardement n'est due par l'affréteur que si ce navire est arrêté par son fait (4).

Le grand-juge James Kent caractérise les surestaries (5) comme l'ont fait, en Angleterre, lord Ellenborough et, en France, la cour de cassation.

Le code civil canadien s'exprime en ces termes : « Si le « bâtiment est arrêté au départ ou pendant la route par la « faute de l'affréteur, ce dernier est tenu de l'indemnité pour « retardement et des autres accessoires » (art. 2240). « Les « frais de surestarie sont la compensation que doit payer « l'affréteur pour la détention du bâtiment au-delà du temps « convenu ou accordé par l'usage pour la charge et la dé- « charge » (art. 2457). « Toute personne qui reçoit des « marchandises sous un connaissement portant obligation « de payer les frais de surestarie est responsable de l'in- « demnité qui peut être due sur la décharge des marchan-

(1) Abbott, 8e éd., 303; Dixon, n. 217. — (2) Ib. Gage *c.* Morse, 12 Allen R., 410. — (3) La Combe *c.* Waln, 4 Binn, 299; Robertson *c.* Bethune, 3 Johns, 342. — (4) Douglas *c.* Moody, 9 Mass. R., 548, 555; Spafford *c.* Dodge, 14 Mass. 66. — (5) Comm. III, p. 303.

« dises » (art. 2458). « Les frais de surestarie sous un « contrat exprès (art. 2459) sont dus pour tout délai qui « n'est pas le fait du propriétaire du bâtiment ou de ses « agents. Ils ne commencent à être calculés qu'à compter « du moment où les marchandises sont prêtes à être déchar- « gées, après lequel temps, si le terme stipulé est expiré, il « doit être accordé un temps raisonnable pour la décharge ».

III

835. En troisième lieu, l'affréteur doit payer le fret.

Qu'est-ce qui est dû ?

Tout le fret, bien entendu (art. 309 co.), mais rien que le fret.

C'est pourquoi, le taux du fret une fois fixé par la con vention, il faut se tenir à la convention. On serait mal fondé à soutenir qu'il y a lieu d'élever, le cas échéant, ce taux à l'aide de certaines « majorations » usitées dans le lieu où le contrat a été conclu (1).

Il ne faut pas même, à beaucoup d'égards, confondre avec le fret certaines créances accessoires qui n'ont pas le même fondement juridique et peuvent en être détachées : tel est, par exemple, le prix de location de sacs employés pour transporter une marchandise par mer, lorsque ce prix est stipulé à part (2).

A plus forte raison les frais postérieurs au débarquement, (qui ne sont pas toujours dus par le « réclamateur » et ne sont dus, en tous cas, que conformément à l'usage des lieux) (3), ne peuvent-ils être, à aucun point de vue, consi- dérés comme l'accessoire du fret. Le consignataire du na- vire ne serait donc jamais en droit de contraindre ce « ré- « clamateur » à lui payer comme inhérents à la créance du fret (4) les droits fixés par un tarif pour l'ensemble des frais

(1) Le tribunal de commerce d'Anvers refusa judicieusement et juridiquement, le 25 avril 1861 (Rec. d'A. 61.1. 305), d'entrer dans cette voie périlleuse. — (2) Ainsi jugé le 21 mars 1873 (Rec. d'A. 73. 1. 224) par le tribunal de commerce d'Anvers, décidant en conséquence que ce prix n'est pas prescrit en même temps que le fret. — (3) V. ci-dessus n. 782. — (4) Ni par conséquent à aucun autre titre.

de terre, de tente et de pesée quand une partie de ces frais a été évitée, par exemple quand le réceptionnaire a demandé que la marchandise lui fût livrée sans pesée (1).

836. Qui doit le fret? D'abord cet affréteur lui-même, comme le locataire doit son loyer. « Les affréteurs *(charte-* « *rers)* paieront *tant* pour l'usage et le loyer dudit navire », dit la charte partie usuelle *(government form)* dont nous avons souvent parlé (v. n. 755).

Ensuite le consignataire. Celui-ci est aux droits de l'affréteur puisqu'on va lui livrer les marchandises; donc il doit être à ses obligations (2). Ainsi que l'explique la cour de Bruxelles (arrêt précité du 15 mai 1879), il se soumet aux conditions convenues pour la réception du chargement en acceptant ce chargement, et la première de ces conditions, c'est le paiement du fret. Il est personnellement astreint par une convention nouvelle implicite « *do ut des* » (3). La jurisprudence n'hésite donc pas, depuis près d'un demi-siècle, à reconnaître au fréteur une action directe contre le consignataire (4). Celui qui a rempli les formalités nécessaires pour le débarquement d'une cargaison et qui en a traité la vente à un tiers, ont encore jugé le tribunal de commerce de Marseille le 25 février 1875 et, sur appel, la cour d'Aix le 31 mai 1875 (5), accepte la qualité de consignataire et, par conséquent, est tenu directement du fret envers le capitaine.

Mais le consignataire a-t-il relevé l'affréteur de son engagement?

Non, très-certainement, dans l'hypothèse où il a refusé la consignation. Ce n'est alors qu'un consignataire désigné. N'eût-il refusé que partiellement la consignation de la mar-

(1) Havre, 18 janvier 1879. Rec. du H. 1879. 1. 84. — (2) C'est ce que M. Laurin a très-bien expliqué dans son tome II, p. 164. — (3) C'est par la même idée, ajoute l'éminent professeur, qu'on peut expliquer, en matière de vente à livrer et de filières, l'existence, aujourd'hui généralement admise, d'une action directe entre le premier vendeur et le dernier acheteur d'une même marchandise, c'est-à-dire entre le *livreur* et le *réceptionnaire*. — (4) Jurisprudence de la cour de Bordeaux depuis le 23 décembre 1842 et du tribunal de commerce de Marseille depuis le 29 mars 1843 (Rec. de M. 22. 2. 87 et 1. 169). — (5) Rec. de M. 1875. 1. 141 et 1876. 1. 129.

chandise, le capitaine serait non recevable à lui réclamer la partie corrélative du fret : même raison de décider (1).

Il est non moins évident que le consignataire n'a pu relever l'affréteur de cette obligation s'il est purement et simplement son agent, chargé de recevoir pour son compte (2). Le consignataire a même, en pareil cas, de toute évidence, un recours contre l'affréteur, à moins qu'il n'ait commis quelque faute et ne se soit ainsi privé de ce recours (3).

Que décider si le consignataire, après avoir accepté la consignation, refuse la marchandise ? La nouvelle convention *do ut des* ne s'est pas formée. Le fréteur ne doit pas être présumé avoir renoncé à faire valoir ses droits contre le chargeur (4). Si l'on démontre qu'il y a eu substitution de débiteur acceptée par le créancier, l'affréteur est manifestement à l'abri de toute répétition ; mais cette démonstration sera très-rarement faite.

La question est beaucoup plus délicate si le consignataire, après avoir accepté la consignation et la marchandise, refuse de payer. A-t-il été accepté par le fréteur comme codébiteur ou comme substitué ? Nous supposons, bien entendu, qu'on ne peut reprocher aucune faute au capitaine, car celui-ci s'est, sans nul doute, implicitement astreint à s'adresser tout d'abord et en temps utile au réceptionnaire. Il y a même alors, d'après M. Laurin (5), plutôt une délé-

(1) Mars. 9 juin 1864, Rec. de M. 1864. 1. 127. — (2) Même jugement. — (3) Il arrive quelquefois qu'un navire est affrété pour plusieurs ports avec stipulation que son fret lui sera payé dans un de ces ports, au choix de l'affréteur. Il a été jugé par le tribunal de commerce d'Anvers, le 29 juillet 1868 (Rec. d'Anv. 68. 1. 297), que le consignataire au port de destination ne commet pas *nécessairement* une faute par cela seul qu'il paie le fret au capitaine sans tenir compte de l'éventualité de la perte du navire avant la fin du voyage : il *peut* donc, malgré la perte du navire, être admis à se faire rembourser par l'affréteur en justifiant avoir agi « au mieux des intérêts » de celui-ci. — (4) V. entre autres décisions, Mars. 13 février et 21 mars 1862, Rec. de M. 1862. 1. 45 et 161. Dans ces deux affaires, les affréteurs prétendaient que le capitaine, avant de les actionner, aurait dû faire vendre la marchandise pour se payer du fret et ne réclamer qu'en cas d'insuffisance du net produit de la vente. Cette prétention a été condamnée. Le tribunal de commerce de Marseille a maintenu énergiquement cette jurisprudence par un jugement du 25 octobre 1877 (Rec. de M. 1878. 1. 30). — (5) II, p. 165.

gation ou une indication de paiement simple qu'une novation caractérisée. Il faut, selon nous, sans poser une règle absolue, résoudre la question d'après les circonstances. La novation ne se présume pas; mais elle peut être, en matière commerciale, établie par de simples présomptions (1). Le même tribunal de commerce a donc pu, sans se contredire, déclarer tour à tour que le fréteur avait perdu son recours (2) et qu'il l'avait gardé (3).

Mais le réceptionnaire ne pourrait être astreint à payer le fret sur le vide, s'il n'était soumis à cette charge par une clause formelle du connaissement (4). Il y a même raison de décider que pour les surestaries encourues lors du chargement (cf. ci-dessus n. 829).

L'affréteur reste-t-il débiteur du fret et peut-il être contraint à le payer au capitaine quand il excipe de la compensation en invoquant une créance qui ne concerne pas le navire affrété? Il y avait, pour les gens de mer, un danger à ce que la question fût, par une stricte application des règles du droit civil, négativement résolue (v. ci-dessus n. 664). La cour de Rouen l'a très-habilement conjuré (27 janvier 1880) (5): le capitaine, a-t-elle dit, n'a pas un mandat général du propriétaire-armateur pour contracter en son nom sur d'autres objets que ceux énumérés par la loi (art. 216 co.) et l'obliger à un autre titre, notamment sur tous ses biens; donc il ne le représente que pour ce qui concerne les actions relatives au navire qu'il commande et à son expédition: par conséquent il n'a pas qualité pour répondre aux réclamations qui seraient formées contre lui par des tiers se prétendant créanciers de l'armateur, du moment où les créances prétendues sont étrangères à l'expédition (6).

(1) Req. 31 mai 1854. S. 1855. 1. 44. Conf. Demol. XXVIII, n. 270. — (2) Mars., 8 et 15 janvier 1858. Rec. de M. t. 36. 1. 47. — (3) Mars. 10 décembre 1863. Rec. de M. 1864. 1. 29. M. Laurin cite ce dernier jugement à l'appui de son opinion. Or, dans l'espèce, le correspondant de l'affréteur devait encaisser lui-même les frets des consignataires et le capitaine devait réclamer à ce correspondant le solde du fret total: ne pouvant se faire payer par ce dernier, comment eût-il été déchu de son recours contre l'affréteur? — (4) Anv. 14 juillet 1879. Rec. d'A. 1880. 1. 291; Dunkerque, 25 mai 1880. Rec. du H. 1880. 2. 170. — (5) Rec. du H. 1881. 2. 8. — (6) Mais, ainsi que l'a jugé deux fois le tribunal de commerce d'Anvers (17 septembre 1870

Le fréteur peut-il réclamer directement le fret au sous-affréteur ? Oui sans doute, en vertu des principes généraux du droit civil, puisque le sous-locataire (1) est tenu directement à l'égard du bailleur originaire de ce qu'il doit à son bailleur direct (2). Le tribunal de commerce du Havre a donc pu, alors qu'un capitaine, au lieu de réclamer directement ce fret au sous-affréteur, avait laissé ce soin au consignataire du navire, décider 1° que celui-ci devait être réputé, dans l'espèce, avoir touché le fret pour le compte du fréteur originaire ; 2° que, l'affréteur étant tombé en faillite, le sous-fret se trouvant encore aux mains du consignataire et le fret principal étant impayé, l'armateur avait le droit, à l'exclusion du syndic de la faillite de l'affréteur, de se faire attribuer jusqu'à concurrence du montant de sa créance le fret des connaissements encaissé par le consignataire (3).

837. A qui le fret doit-il être payé ?

En thèse, au fréteur, puisque le fréteur est créancier du fret ; le plus souvent, dans la pratique, au capitaine. On trouve dans un grand nombre de chartes parties une clause de ce genre : « Il sera compté au capitaine, à valoir sur *son* « fret, etc. ». Tel est d'ailleurs le langage du législateur lui-même (art. 305 à 308).

Que le capitaine touche le fret au nom du fréteur, qui l'a préposé à cet effet, rien de plus simple. C'est à ce titre qu'il le touchera généralement.

Mais il arrive quelquefois que le capitaine agisse *jure suo* pour le recouvrement direct du fret (v. ci-dessus n. 661). La jurisprudence du tribunal de commerce de Marseille l'y autorise (4). On conçoît aisément quelle est la portée de cette doctrine. Le capitaine pourrait non seulement (alors même qu'il n'aurait pris aucune mesure conservatoire) exi-

et 15 mai 1872 (Rec. d'Anv. 70. 1. 312 ; 72. 1. 30), le destinataire peut opposer en compensation au capitaine, demandeur en paiement du fret, la créance, égale ou supérieure au montant de ce fret, résultant d'un dommage à lui causé par ce capitaine. — (1) V. Troplong, du louage, n. 538. — (2) Bordeaux, 23 décembre 1842 ; Mars., 16 novembre 1854 ; Le Havre, 27 mai 1878 (Rec. du H. 1878. 1. 184). — (3) Même jugement du 27 mai 1878. — (4) V. Mars. 29 avril 1861, 17 juillet 1872, etc. (Rec. de M. 1861. 1861. 1. 137 ; 1872. 1. 219).

ger le versement du fret entre ses mains nonobstant toutes saisies-arrêts pratiquées par les créanciers de l'armateur, mais encore opposer son titre propre à l'affréteur excipant de la compensation et invoquant contre l'armateur une créance relative au navire et à l'expédition.

Nous comprenons difficilement par quelle voie le tribunal de commerce de Marseille et M. Laurin, après lui (1), sont parvenus à cette déduction juridique. Le capitaine est à la fois mandataire et créancier privilégié. Ce n'est pas comme mandataire à coup sûr qu'il exerce cette action directe ; en tant que créancier, il peut exercer les actions de son débiteur (c'est-à-dire de l'armateur) : mais comment, grâce au caractère privilégié de sa créance, aurait-il de son chef deux débiteurs au lieu d'un ? C'est incompréhensible.

Aussi le tribunal de Marseille et M. Laurin arrivent-ils aux plus étranges contradictions. Si ce capitaine a un droit personnel, il pourra, sans nul doute, l'exercer malgré la restriction de son mandat, car ce droit est de telle nature qu'il ne puisse être entamé par la volonté du mandant. Eh bien ! M. Laurin admet que le recommandataire, préposé du propriétaire en ce qui concerne les opérations de l'armement, pourra percevoir le fret à l'exclusion du capitaine. La même observation, ajoute-t-il, doit être faite au cas où c'est l'armateur lui-même qui demande le paiement du fret, et le tribunal de Marseille a, en effet jugé le 14 juin 1865 (2) non-seulement que le droit d'encaisser le fret appartient au propriétaire-armateur quand le navire se trouve au lieu de sa demeure, mais que, s'il est en faillite, ce droit passe alors au syndic et que le capitaine doit, pour être payé de ses salaires par privilège sur le fret, s'adresser nécessairement au syndic sans pouvoir exercer de son chef aucune action directe. La conséquence est claire : il n'y avait pas d'action directe.

Le consignataire du navire, *porteur du connaissement acquitté par le capitaine* a, le cas échéant, non pas *jure*

(1) II, 165. — (2) Rec. de M. 1865. 2. 149. Conf. les autres décisions citées par M. Laurin II, p. 166.

suo (1), mais comme délégué du fréteur ou plutôt de son préposé, une action pour le recouvrement du fret contre le réceptionnaire de la cargaison (2). Il y aurait un grave inconvénient à ce qu'une sorte de concurrence pût se produire dans la pratique, quant à l'encaissement du fret, entre deux représentants de l'armement.

Un correspondant de l'affréteur peut être aussi, dans certains cas, chargé de recouvrer les portions de fret dues par les divers consignataires du chargement (3); mais il ne procède alors que comme un simple agent de transmission.

Le tribunal de commerce d'Anvers avait jugé le 5 février 1877 (4) que le « courtier de navire » ne pouvait pas encaisser le fret sans un mandat exprès du fréteur. Mais ce jugement fut infirmé par la cour de Bruxelles (5).

838. Quand le fret doit-il être payé?

D'abord les contractants, étant maîtres de leurs droits, peuvent stipuler que le fret sera totalement ou partiellement payable à une époque quelconque.

Le texte même de l'article 302 § 2 co. implique la légalité des avances sur fret; elles sont tantôt restituables et tantôt non restituables. On rencontre sans cesse dans les chartes parties les clauses suivantes : « Il sera compté au capi-« taine à..., à valoir sur son fret, jusqu'à concurrence « de... francs, sans autres frais à sa charge que la prime « d'assurance (6) » ou « Les affréteurs s'engagent à faire « au capitaine, à..., à titre d'anticipation sur le fret, une

(1) Conf. Mars. 30 sept. 1873 (Rec. de M. 1874. 1. 5). Aux termes de ce jugement, le consignataire d'un navire n'a pas qualité pour intenter *en son nom* une action relative au navire, notamment pour actionner les réceptionnaires des marchandises en paiement du fret; il en est de même de l'agent d'une compagnie de bateaux à vapeur, etc. — (2) Marseille, 22 juin 1865. Rec. de M. 1865. 1. 212. — (3) Mars. 10 déc. 1863 (précité) et 18 juillet 1865. Rec. de M. 1865. 1. 227. — (4) Rec. d'Anv. 1877. 1. 123. — (5) Le courtier d'affrètement n'a pas à ce point de vue, reçu du législateur un mandat exclusif et n'exerce dans cet ordre d'idées aucun monopole; il y aurait, en outre, un inconvénient manifeste à le laisser, de sa propre initiative, empiéter sur le droit reconnu, dans la pratique, au capitaine. Mais, en droit pur, un arrêt reconnaissant que ce courtier a touché le fret en vertu d'un mandat tacite échapperait assurément à la cassation. — (6) Nous examinerons ultérieurement la question de savoir si un accord semblable implique ou non l'assurance du fret, prohibée par l'art. 347.

« avance ne dépassant pas... ; et, dans le cas où les affré-
« teurs ou leurs agents jugeraient convenable de fournir au
« capitaine au-delà de ladite somme de... pour satisfaire
« aux dépenses de son navire, cette nouvelle avance, aug-
« mentée des intérêts, commission et assurance, sera éga-
« lement considérée comme payée à titre d'anticipation sur
« le fret... ». On ajoute quelquefois : « Ne seront consi-
« dérées comme avances soumises à ces conditions que les
« sommes pour lesquelles il aura été fourni un reçu *à ce*
« *titre* par le capitaine (1) ».

Abstraction faite de cette convention exceptionnelle, on stipule ordinairement que le fret sera payable comptant. Si la clause n'est pas exprimée, elle doit être sous-entendue.

Il arrive aussi que le fret est stipulé payable comptant « sous escompte ». Le taux de l'escompte se règle alors, sauf convention contraire, d'après l'usage de la place où le paiement est opéré (2).

On ajoute quelquefois aux mots « payable comptant » les mots « après entier débarquement ». Nous avons expliqué (n. 812) qu'il y a ici deux obligations corrélatives : celle de délivrer la marchandise, celle de payer le fret, et que l'exécution de l'obligation contractée par le fréteur est nécessairement préalable, puisque l'affréteur, jusqu'à ce que la marchandise soit mise à sa disposition, ne sait au juste ni s'il doit payer ni ce qu'il doit payer.

Un délai très-court doit donc être laissé au réceptionnaire, même tenu de payer le fret comptant, pour qu'il puisse vérifier cette marchandise (3). Ce délai a été quelquefois fixé à vingt-quatre heures ou à un jour plein (4). D'après l'usage de Marseille, disent MM. Hoechster et Sacré,

(1) Les tiers font aussi quelquefois au fréteur des avances sur son fret (cf. Mars. 2 déc. 1875. Rec. de M. 1876. 1. 135), mais qui n'ont rien de commun avec les paiements anticipés dont nous nous occupons en ce moment. — (2) A 5 0/0 à Anvers, d'après les usages d'Anvers (Anv. 13 janvier 1870. Rec. d'A. 70. 1. 26). — (3) Mars. 27 mai 1853. Rec. de M. t. 31. 1. 196. — (4) Hoechster et Sacré. p. 381, Laurin, II, p. 167; Ruben de Couder, v° Fret, n. 327.

le destinataire a un délai d'un jour pour vérifier le compte du fret sur le connaissement (1).

Si l'affréteur ou son représentant soulevait une contestation judiciaire, d'ailleurs mal fondée, et retardait par là le règlement du fret, il devrait être condamné à des dommages-intérêts. Mais à quels dommages-intérêts ? D'après M. Laurin (2), ces dommages-intérêts pourraient être plus ou moins étendus suivant la bonne ou la mauvaise foi de celui qui les doit ; mais on ne saurait, dans aucun cas, les limiter à l'intérêt légal de la somme litigieuse, l'article 1153 c. civ. n'étant pas applicable en matière commerciale. C'est une erreur : en matière commerciale comme en matière civile, les dommages-intérêts résultant du retard dans l'exécution de l'obligation de payer une certaine somme ne consistent, en principe, que dans la condamnation aux intérêts fixés par la loi (civ. cass. 11 juin 1845 ; civ. cass. 13 janvier 1852) (3). Dès-lors, en règle générale, l'affréteur n'est tenu que de cet intérêt moratoire, à moins qu'il ne résiste à la demande légitime du fréteur par malice ou mauvaise foi (4). Il est bien entendu d'ailleurs que si l'affréteur, en exécutant tardivement une obligation de donner, manque en même temps à quelque obligation de faire (par exemple s'arrange pour retarder la décharge ou la réception), comme il a causé un autre préjudice, il doit aussi le réparer, et le juge

(1) Cf. Mars. 30 juin 1870. Rec. de M. 1870. 1. 208. Aux termes d'un jugement du tribunal de commerce d'Anvers (25 août 1868. Rec. d'A. 68. 1. 346), le capitaine a droit aux intérêts de son fret du moment où, le chiffre du fret se trouvant déterminé, il a adressé son compte aux destinataires. Il est en outre d'usage constant à Anvers de « bonifier » au capitaine les intérêts légaux du solde *lui revenant* sur une retenue opérée provisoirement par le destinataire, en vue d'une contestation à vider (Anv. 22 oct. 1867. Rec. d'A. 67. 1. 319). — (2) II, p. 169. — (3) D. 45. 1. 362; D. 52. 1. 53. — (4) Exception à la règle générale, telle qu'elle a été posée par la cour de cassation (civ. cass.. 26 janvier 1881. D. 81. 1. 150). Ainsi s'étaient prononcés, sur la question spéciale du retard dans le paiement du fret, le tribunal de commerce de Marseille (15 octobre 1863, 17 avril 1868. Rec. de M. 1863. 1. 305.; 1868. 1. 192), et celui d'Anvers (23 janvier 1856, 8 novembre 1862. Rec. d'A. 56. 1. 9; 63. 1. 20). Ces deux derniers jugements n'allouent que les intérêts moratoires.

n'est plus enchaîné, quant à la fixation de cette seconde indemnité, par le texte de l'article 1153 (1).

Le chargeur qui s'est engagé à payer le fret comptant et contre remise des connaissements ne peut être contraint d'exécuter cet engagement que contre remise de connaissements réguliers. Le tribunal civil d'Anvers a jugé le 7 février 1879 (2) et, selon nous, bien jugé que, si le capitaine a inséré dans les connaissements par lui délivrés une réserve relative à certains colis non représentés, le chargeur en demeure de payer peut, de son côté, faire ses réserves.

Le fréteur concède quelquefois aux affréteurs, par charte partie, la faculté de régler le fret en un, deux, trois mois après la délivrance du chargement. Il leur donne par là même, bien entendu, un délai pour le paiement de ce fret jusqu'à l'échéance de ces traites; et l'on n'aperçoit pas, en outre, comment il pourrait contraindre le destinataire à procurer l'escompte des traites délivrées au capitaine en conformité de la charte partie (3).

839. Où le fret doit-il être payé?

En principe, au lieu d'arrivée, puisque le fret est, en général, payable comptant au moment où les marchandises sont délivrées (4). Le texte de l'article 305 implique d'ailleurs cette solution.

En principe, le tribunal compétent pour connaître des difficultés que peut faire naître le règlement du fret est donc celui du lieu d'arrivée non seulement par application de l'article 420 § 3 pr., mais, comme l'a dit le tribunal de commerce de Marseille le 2 juin 1880 (5), en vertu d'une autre règle « d'un caractère général et international, qui attache « juridiction au juge du lieu du terme d'un voyage maritime « pour toutes les instances qui ne sont que la conséquence « des faits survenus pendant ce voyage ».

Il en serait ainsi, dit M. Laurin (2), quand le capitaine

(1) Conf. Mars. 11 nov. 1868. Rec. de M. 1869. 1. 42. — (2) Rec. d'Anv. 1879. 1. 51. — (3) Ainsi jugé contre le fréteur par le tribunal de commerce d'Anvers le 5 octobre 1864. 64. 1. 395. — (4) Anvers, 7 juin 1869 (Rec. d'Anv. 1869. 1. 381) et 11 décembre 1873 (journ. du dr. intern. priv. II, p. 302). — (5) Rec de M. 1880. 1. 230. — (6) II, p. 169.

aurait accepté de l'affréteur des lettres de change demeurées plus tard impayées, car l'endossement des traites n'emporte pas de novation dans la créance. Le tribunal du lieu du paiement est assurément compétent, quel que soit le contrat dont l'exécution est poursuivie, et par conséquent l'action en paiement de ces lettres de change peut être portée devant le tribunal du lieu de l'arrivée (1). Mais aucun texte n'autorise à priver le porteur du droit, que lui confère l'article 164 co. (2), d'exercer son action au domicile du tireur ou d'un des endosseurs.

Le fréteur conserve d'ailleurs la faculté d'actionner l'affréteur, toutes les fois que celui-ci reste débiteur du fret (v. ci-dessus n. 836), devant le tribunal de son domicile (art. 420 § 1 pr.). Le débiteur ne peut pas se plaindre que le créancier ait ainsi exercé son droit d'option.

Il y a même un cas où l'action en paiement du fret ne peut être intentée que devant ce tribunal. Un capitaine s'est engagé, comme il arrive souvent, à signer les connaissements qui lui seraient présentés par l'affréteur, quel que fût le fret stipulé dans ces actes. Ainsi que l'a jugé deux fois le tribunal de commerce de Marseille, il ne peut pas être contraint de subir, quand ce fret est inférieur à celui de la charte partie, les chances de l'insolvabilité de l'affréteur et a par conséquent le droit de se faire payer avant le départ, s'il n'obtient bonne et valable caution, la différence entre le fret convenu dans la charte partie et le fret des connaissements (3). L'instance en règlement de cette partie du fret ne peut évidemment être poursuivie qu'au domicile de l'affréteur.

(1) Conf. Ruben de Couder, v° Comp. comm. n. 194 et 195. — (2) Cf. civ. cass. 21 juillet 1858. D. 58. 1. 305. — (3) Marseille, 6 et 7 janvier 1868 (Rec. de M. 1868. 1. 78). *Sic* Bruxelles, 23 mai 1861, et Anvers, 16 février 1866 (Rec. d'Anv. 61. 1. 226 et 66. 1. 190). Ce droit du capitaine, a jugé le tribunal de commerce d'Anvers le 3 janvier 1861 (Rec. d'Anv. 1861. 1. 221), n'est pas modifié parce que l'affréteur se serait réservé la faculté ou même se serait imposé l'obligation de charger des marchandises dans un port intermédiaire. Faute de garanties données au capitaine pour le surplus de son fret global non couvert par le connaissement, a jugé encore le même tribunal (28 octobre et 33 novembre 1869. 69. 1. 361), les sous-affréteurs ne peuvent exiger qu'il mette à la voile. C'est logique et juridique.

De même pour toute instance en paiement d'un à-compte promis.

840. En quelle monnaie le fret doit-il être payé ?

Premiêre hypothèse. Le connaissement n'indique pas en quelle monnaie particulière ce paiement doit être fait.

Le capitaine doit accepter son paiement en espèces du pays où il se trouve ou en papier ayant cours forcé, suivant leur valeur légale : le change est donc à ses risques; par conséquent, il supportera la moins-value résultant du cours des espèces ou du papier, comme il profitera de la plus-value (1). Nous demandons toutefois que la monnaie de ce pays appartienne au matériel roulant de l'échange admis par les peuples civilisés. Les armateurs de Marseille qui font le commerce avec des contrées où le cauris (2) est la monnaie la plus commune, comme la Nigritie, ne peuvent pas être contraints à recevoir de l'affréteur européen avec lequel ils ont traité le montant de leur fret en coquillages.

Il arrive exceptionnellement que l'usage local détermine en quelle monnaie tel fret est payable, à défaut de stipulation précise, et le taux invariable de cette monnaie (3).

Deuxième hypothêse. Le connaissement a indiqué la monnaie particulière en laquelle le fret doit être payé.

(1) « Un tempérament, dit judicieusement M. Laurin (II, p. 170), « nous paraîtrait cependant devoir être apporté à cette décision au « cas où les monnaies de départ ou d'arrivée ne seraient pas au « même titre, c'est-à-dire n'auraient pas la même valeur intrinsèque « ou absolue. Il nous semble dans cette hypothèse que, par le seul « fait de la fixation du prix du fret en *francs*, le capitaine a droit « à une valeur correspondante strictement adéquate. Et ceci ne con- « tredit nullement l'opinion générale exprimée plus haut, car à côté « de cette différence, qui est fondamentale, continue, que les parties « ont dû dès-lors prévoir, il y en a une multitude d'autres, acci- « dentelles et momentanées, telles que celles résultant de la dépré- « ciation du papier, de l'avilissement du numéraire, du changement « de rapport entre les espèces métalliques, dont, à défaut de stipu- « lation expresse, on ne peut tenir compte ». Si cette exception n'était pas admise, le commerce maritime pourrait être exposé aux plus cruels mécomptes. Oe trafique souvent avec des pays très-peu civilisés, où la monnaie peut être brusquement altérée. — (2) Espèce de coquillage blanc. — (3) Par exemple, il est d'usage constant que le fret de Cologne à Anvers se règle en florins de Hollande au taux invariable de 2 f. 11 64/100 à moins que le connaissement ne stipule le contraire (Anv. 7 février 1862. Rec. d'A. 62. 1. 188).

Le débiteur garde-t-il le droit, comme le croit M. Laurin (1), d'opter entre cette monnaie et la monnaie locale (en supportant le change) ? La question peut être débattue. Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites, peut-on dire : il faut interpréter le connaissement à la lettre. Il faut l'interpréter d'après l'intention présumée des parties contractantes, répondons-nous.

Par exemple, le fret est stipulé payable en francs dans un lieu où il ne se trouve pas ou presque pas de monnaie française. Il ne serait pas raisonnable de présumer que le créancier a entendu être payé en une espèce de monnaie n'ayant point cours dans le lieu où réside le débiteur. Dans ce cas, ainsi que l'a jugé la cour de Saïgon le 1er septembre 1876 (2), l'affréteur pourrait payer en francs « ou bien en toute autre « monnaie, mais en tenant compte alors de la différence « du change ».

Au contraire le fret a été stipulé payable « en piastres « réelles et non autrement » : la convention doit être exécutée (art. 1134 c. civ.).

De même s'il a été formellement stipulé payable en or, il ne pourrait, sous l'empire d'une loi établissant le cours forcé des billets de banque, être acquitté en billets (conf. av. du C. d'Etat du 30 frimaire an XIV) (3).

Si le fréteur, après avoir stipulé un fret payable en francs, consent à le recevoir à l'étranger en monnaie du pays (par exemple à Saïgon en piastres mexicaines), il ne peut être contraint à prendre cette monnaie pour une valeur supérieure à celle qui lui est assignée par l'usage de la place d'après le taux courant du change dans les opérations commerciales privées, au lieu et au moment du paiement (4).

(1) II, p. 171. — (2) D. 80. 1. 166. — (3) V. en sens contraire l'arrêt de la cour de cassation du 11 février 1873 et la vigoureuse réfutation de cet arrêt par M. Boistel, D. 73. 1. 77. — (4) Civ. cass. 12 janvier 1880. D. 80. ib. La difficulté venait de ce qu'un arrêté pris par le gouverneur de la Cochinchine le 15 septembre 1874 avait officiellement établi à un chiffre très-supérieur le taux de la piastre. Mais la cour de cassation jugea, sur mes conclusions, que ce cours forcé n'était pas applicable au règlement des conventions privées. Il en serait ainsi même depuis le décret du 5 juillet 1881 et sous l'empire de l'article 3 de ce décret.

Enfin voici un affréteur qui, aux termes de la charte partie, doit payer l'indemnité des surestaries dans un port étranger, en monnaie du pays, à un taux de change déterminé; le paiement, par sa faute, n'a pu être fait dans les conditions prévues et s'opère en France : peut-il être obligé de payer en monnaie française sans réclamer le bénéfice du change? Non, en principe; la convention doit s'exécuter, de quelque façon, d'ailleurs, qu'il y ait lieu de régler les dommages-intérêts (1).

841. Sur quoi le fret doit-il être perçu?

C'est une question qu'il faut nécessairement poser en cas d'affrètement partiel, lorsque le fret est calculé à raison de tant le quintal ou le tonneau ou d'une façon générale sur le poids. Il s'en faut, le plus souvent, que le poids reconnu au débarquement soit identique au poids indiqué dans le connaissement : d'après lequel des deux chiffres évaluer le fret?

Nulle difficulté s'il est expressément stipulé, comme dans une charte partie fort usitée à Marseille et dont le modèle est en ce moment sous mes yeux, que le fret sera payé « sur « le poids reconnu au débarquement ». Dans ce cas, la clause doit être littéralement appliquée : par exemple, il n'y a pas lieu de distinguer entre les déperditions, qu'elles proviennent des déchets de route habituels ou d'avaries, puisque les parties ont indistinctement résolu de s'en tenir aux résultats du dernier pesage (2). Il faut seulement, dans cer-

(1) Bordeaux, 28 novembre 1876 (D. 1878. 2. 155) et civ. rej. 10 juillet 1878 (D. 78. 1. 350). Mais le juge du fait pourrait statuer autrement par interprétation souveraine de la convention sans encourir la censure de la cour suprême. C'est ainsi que je fus amené à proposer à la fois le rejet de divers pourvois formés contre plusieurs arrêts qui avaient résolu cette question dans les deux sens (D. 78. 1. 350). — (2) *Sic* Mars. 1er juin 1864. Rec. de M. 1864. 1. 169. Au Havre, d'après un jugement du tribunal de commerce de cette ville (27 juin 1879. Rec. du H. 1879. 1. 215), le capitaine a le droit, lorsque son fret est payable sur le poids délivré, d'exiger qu'il lui soit réglé sur le poids constaté au débarquement par l'administration du poids public. A Anvers, d'après la dernière jurisprudence du tribunal (27 mai 1865, 14 février 1867. Rec. d'A. 65. 1. 405; 67. 1. 75), le capitaine qui n'a point, lors du déchargement (lorsque le fret est payable sur la quantité délivrée), requis des mesures spéciales pour la vérification, est tenu de s'en rapporter aux constatations faites par les pe-

tains ports, combiner la lettre du contrat avec les usages locaux. Par exemple il est d'usage à Anvers, dans les importations de cuirs salés de l'Amérique du sud, de secouer et de brosser ces cuirs avant de les soumettre à la pesée. Quoique le fret soit purement et simplement stipulé payable sur le poids délivré, le capitaine ne peut s'opposer à cette opération (1). Enfin, dans aucun port du monde, la convention de régler le fret sur la quantité délivrée n'autorise le fréteur à profiter de ce qu'on nomme la « surmesure par « échauffement » : le capitaine ne peut jamais demander le fret sur l'excédant de mesure qui provient de l'échauffement de la marchandise.

La question n'est pas plus complexe s'il est expressément stipulé que le fret sera payable par quantité embarquée. Non seulement le pesage ou le mesurage devrait se faire alors d'après les usages du port d'embarquement (2), mais le capitaine n'aurait pas le droit d'y procéder une seconde fois au port de débarquement (3). Il est à peine utile d'ajouter que le capitaine a toujours, dans ce cas, la faculté d'exiger la pesée (ou le mesurage) des marchandises avant de les prendre à bord (4).

La difficulté commence quand les parties ne se sont pas expliquées du tout.

Toutefois on reconnait trés-généralement qu'il faut alors calculer le fret sur le poids ou le chiffre indiqué dans le connaissement (5). Tel est le droit commun en cette matière, a dit le tribunal de commerce de Marseille (6).

seurs et mesureurs ordinaires du port au fur et à mesure du débarquement. — (1) Anvers, 16 juillet 1861. Rec. d'A. 61. 1. 358. — (2) Même s'il se fait au port de destination, ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce d'Anvers le 14 juillet 1873. Rec. d'A. 73. 1. 293. (3) *Sic* trib. co. Gand, 14 février 1877. Rec. d'Anv. 1879. 2. 99. Il en est ainsi, d'après la jurisprudence d'Anvers (Anv. 27 juin 1867 et 6 avril 1870. Rec. d'Anv. 67. 1. 219; 70. 1. 118), quand même le capitaine a inséré dans le connaissement la réserve « de faire remesurer au port « de reste ». — (4) *Sic* Anvers, 10 mars 1870. Rec. d'A 70. 1. 89. — (5) Cf. Laurin, II, p. 173. — (6) Même jugement du 1er juin 1864. *Adde* Mars. 18 avril 1873. Rec. de M. 1873. 1. 189. Toutefois nous devons faire observer que, d'après la jurisprudence d'Anvers (10 juillet 1862, 3 août 1865, 25 août 1868. Rec. d'A. 62. 1. 408; 65. 1. 340; 68. 1 346), le règlement du fret, en l'absence de toute stipulation contraire, se fait sur la quantité délivrée.

Il n'est pas possible, d'ailleurs, de prendre une autre base quand il n'y a pas eu de mesurage ou de pesage contradictoire (1). Peu importerait même que le fret eût été expressément stipulé payable sur la quantité délivrée, une fois qu'il n'a pas été procédé contradictoirement entre les parties à la constatation de la quantité délivrée (2).

Mais, hors ce cas, le fréteur est-il astreint à subir une présomption *juris et de jure?* sera-t-il désarmé, pour ne s'être pas expliqué sur le mode de règlement du fret, contre les fausses énonciations du connaissement? Non sans doute; cette présomption n'est écrite nulle part et ne saurait être créée par voie d'interprétation (3).

En conséquence, à moins de stipulation contraire expli cite ou implicite, le capitaine aurait le droit de faire régler son fret sur le poids reconnu au débarquement, quand ce

(1) Anvers, 19 août 1879. Rec. d'Anv. 1879. 1. 134. — (2) Anvers, 10 décembre 1878. Rec. d'Anv. 1879. 1. 19. Nous examinerons, en commentant l'article 435, les fins de non recevoir qui peuvent être opposées au réceptionnaire. Toutefois celui-ci, qu'il le sache dès à présent, s'expose à être déclaré non recevable dans ses réclamations sur le poids, s'il commence par enlever la marchandise : « atten- « du, dit le tribunal du Havre (27 juin 1876), qu'aux termes des « usages du Havre basés sur l'équité et sur la raison, toute récla- « mation sur le poids, le volume ou la qualité doit, pour être ad- « mise, se produire avant l'enlèvement de la marchandise ». On n'est pas, à vrai dire, aussi sévère dans tous les ports, et le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 14 novembre 1877 (Rec. de M. 1878. 1. 39) que, le fret étant stipulé payable sur la quantité délivrée, le capitaine ne pourrait exciper du défaut de pesage sur le quai pour exiger le fret sur la quantité portée au connaissement, s'il n'a protesté contre ce défaut de pesage et si la marchandise peut encore être pesée dans les magasins où elle a été transportée. D'après le même jugement, ce capitaine négligent a droit seulement, en pareil cas, de faire ajouter au poids reconnu le montant du déchet qui a pu provenir des opérations faites lors de la mise en magasin. Ainsi donc, à Marseille, le capitaine fera bien de protester contre le défaut de pesage sur le quai. A Anvers, la réception et l'emmagasinage ne peuvent être opposés comme fin de non recevoir au destinataire, demandant que le fret soit réglé sur une quantité moindre que celle délivrée, *à raison du gonflement* de la marchandise (Anv. 31 oct. 1864. Rec. d'A. 64. 1. 338). Toutefois, d'après un jugement postérieur (16 août 1870. Rec. d'A. 70. 1. 293), le capitaine ne pourrait exiger un nouveau mesurage plusieurs jours après que la marchandise a été emmagasinée par le destinataire. — (3) Conf. Mars. 18 juillet 1865. Rec. de M. 1865. 1. 229.

poids est supérieur à celui qu'énonce le connaissement (1). Telle est la jurisprudence constante du tribunal de commerce de Marseille (2). Rien de plus logique, puisque tout ce qui a été transporté doit un fret : les déchéances ne se présument pas et le capitaine, en acceptant l'énonciation du connaissement, ne doit pas être réputé avoir abdiqué le droit de la contrôler (3).

842. Que décider si le poids trouvé au débarquement était inférieur à celui du chargement ? On sait (v. ci-dessus n. 813) que, si un déficit est imputable au capitaine, il doit réparer le dommage causé par sa faute. Mais, cette question de responsabilité mise à part, l'affréteur peut-il dire au fréteur : le poids du déchargement n'est pas celui du chargement et, par cela seul, le fret doit être diminué ? Non sans doute (4). En effet l'affréteur ne peut s'en prendre qu'à lui-même s'il n'a pas chargé tout ce qu'il devait charger (5). Que si la diminution de poids est une pure et simple conséquence de la navigation, le fréteur peut toujours se prévaloir de l'article 309 co., ainsi conçu : « en aucun cas, le « chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du « frei ». Le fréteur fait de son mieux pour exécuter le contrat : tant pis pour l'autre (6) (v. en outre ci-dessous n. 848).

(1) A moins, bien entendu, comme le fait observer M. Laurin (II, p. 174), qu'il ne soit justifié que l'excédant est dû à un évènement de mer, tel que l'humidité ou la mouillure. Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé le 25 février 1879 (Rec. d'Anv. 1880. 1. 22) que le fret doit être calculé sur la quantité embarquée lorsque le poids débarqué a été augmenté dans une proportion assez importante par l'adjonction de l'eau de mer qui a causé une avarie. — (2) V., entre autres jugements, Mars. 8 octobre 1862. Rec. de M. 1862. 1. 302; 12 juin 1876. 1876. 1. 183. — (3) Nous examinerons ultérieurement quelle influence diverses clauses usitées dans les connaissements peuvent exercer sur le règlement du fret. — (4) Cf. Laurin, II, p. 174. — (5) Conf. Mars. 22 et 23 janv. 1866. Rec. de M. 1866. 1. 174. — (6) L'article 309 co. s'appliquerait encore à l'hypothèse d'un affrètement conclu en temps de guerre (et par conséquent à des conditions plus onéreuses). L'affréteur aurait pu, la paix une fois faite, demander une diminution du fret en alléguant que le prix de location n'était plus en rapport avec les risques. C'est l'exemple habituellement choisi par les commentateurs du code (v. Bédarride, II, n. 817; Laurin, II, p. 114). Cet article ne procède d'aucune disposition de l'Ordonnance et la commission de 1865 proposait de l'effacer. En effet, il pose une règle trop générale. Par exemple, lorsqu'au cas d'affrè-

843. Il arrive exceptionnellement que le fret se règle sur la valeur de certaines marchandises précieuses. Je lis dans une charte partie usitée à Marseille : « Le fret sur les « groups or ou argent au retour sera de un quart pour cent « sur la valeur. »

844. « Le marchand qui retirera ses marchandises « pendant le voyage, disait l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. « III, art. 8), ne laissera pas d'en payer le fret entier pourvu « qu'il ne les retire point par le fait du maître ». Le fait du maître, dit Valin, peut procéder ou du mauvais état de son navire qui se trouve incapable de naviguer davantage par sa vétusté ou de ce que le maître change de route ou alonge trop le voyage par des escales dont il n'a pas prévenu le chargeur. Dans tous ces cas, il est juste que le chargeur puisse retirer ses marchandises sans payer aucun fret et même de lui adjuger ses dommages et intérêts contre le maître. La raison pour laquelle le fret est dû en entier lorsque le chargeur retire ses marchandises pendant le voyage sans que le fait du maître y donne lieu, c'est que le maître est par là mis hors d'état de remplacer ces marchandises, au moyen de quoi il serait constitué en perte si le fret ne lui était pas payé en entier (1).

Telle est l'origine historique et logique de notre article 293, ainsi conçu : « Le chargeur qui retire ses marchan- « dises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier « et tous les frais de déplacement occasionnés par le dé- « chargement : si les marchandises sont retirées pour « cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est « responsable de tous les frais. »

Faut-il assimiler au retrait volontaire la vente de la marchandise elle-même (effectuée ou non par le capitaine), quand elle est commandée par le mauvais état de cette marchandise ?

tement en bloc le fret cesse d'être dû sur une marchandise *perdue* (v. ci-dessous n. 847), il y a bien réellement diminution du fret. — (1) C'est pourquoi le Consulat de la mer, quand la majorité des marchands voulait décharger pendant le voyage, allait jusqu'à permettre au patron (c. 59) de « forcer à décharger ceux à qui appar- « tient la partie la moins considérable qu'on ne voulait pas décharger, en exigeant le fret entier ».

Oui, lorsqu'aucune faute n'est imputable au fréteur, au capitaine ou à l'équipage. Il appartenait au chargeur de fournir et de mettre à bord une marchandise en état de faire le voyage. Le fret entier serait dû même si le capitaine, ayant rompu le voyage et remis le reste de la cargaison à un steamer qui doit la porter à destination, avait conclu un nouvel affrètement (1).

Mais la vente équivaut-elle encore au retrait volontaire si l'avarie se manifeste pendant une relâche ? A notre avis, il faut distinguer. La marchandise n'est-elle exposée à périr ou détériorée qu'à raison de la relâche (parce qu'on séjourne sous un ciel dévorant ou s'il est établi qu'elle fût arrivée saine et sauve dans le cas ou la durée normale du trajet n'aurait pas été dépassée) ? Le chargeur doit pouvoir la retirer en payant le fret proportionnel conformément à la disposition finale de l'article 296, ainsi que nous l'avons expliqué plus haut (n. 795). Mais s'il est démontré que la relâche est étrangère à l'avarie et que celle-ci se fût nécessairement produite au cours du voyage normal, l'article 293 est applicable.

845. « Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le « navire fait son retour sans chargement ou avec un char- « gement incomplet, dit l'article 294 § 2 du code de com- « merce, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt « du retardement. »

La loi n'a en vue cette fois, remarque Valin (2), que le juste dédommagement dû au maître : le marchand chargeur qui aura manqué à son engagement pour le retour ne paiera le fret entier pour le retour qu'autant que le maître n'aura pas trouvé à compléter son chargement et qu'à proportion de ce qui y manquera. Les rédacteurs de notre article avaient sous les yeux ce commentaire de l'Ordonnance (l. III, tit. III, art. 9) et n'ont pas entendu que le code dût être autrement interprété.

(1) Ainsi jugé par la cour de Bordeaux le 25 juillet 1877 (Rec. de M. 2. 41) : « il pouvait, dit l'arrêt, reprendre sa liberté d'action en « ayant droit au fret primitif, aucun lien n'existant plus entre le na- « vire et la cargaison prise au port ». — (2) I, p. 649.

Mais il est évident que, si le second affrètement était plus avantageux, le bénéfice en appartiendrait au fréteur seul (1).

Enfin ces mots « l'intérêt du retardement » ne sont pas limitatifs. Si le capitaine a dû embarquer un supplément de lest, les frais de lest supplémentaire, ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce de Marseille le 10 juillet 1861 (2), devraient être supportés par l'affréteur en sus du fret sur le vide.

846. Mais le fret cesse d'être dû dans un certain nombre de cas que notre code de commerce a successivement énumérés.

D'abord si le navire, après une interdiction de commerce, revient avec son chargement, le fréteur ne peut pas réclamer le fret de retour. « S'il arrive interdiction de commerce « avec le pays pour lequel le navire est en route et qu'il soit « obligé de revenir avec son chargement, dit l'article 299, à « peu près calqué sur l'article 15, tit. III, l. III de l'Ordon- « nance (3), il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, « quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le re- « tour. »

Il nous semble incontestable que, si le capitaine peut effectuer le débarquement dans un port voisin, cette disposition n'est plus applicable. Un capitaine français n'avait pu débarquer à la Guadeloupe, cette colonie étant alors occupée par les Anglais, et déchargea son navire à la Martinique où il prit une nouvelle cargaison : l'affréteur refusait de lui payer le fret de retour en soutenant qu'on avait « éludé » l'article 299 : sa prétention fut, à juste titre, successivement repoussée par le tribunal de commerce du Havre, par la cour de Rouen et par la cour de cassation (4). *Magister nullum ex hoc præjudicium sentire debet*, avait dit Casaregis, examinant une question semblable (5). Le législateur de 1807 s'est placé dans l'hypothèse où le capitaine avait été réellement contraint de revenir avec son chargement sans

(1) Cf. Bédarride, II, n. 764. — (2) Rec. de M. 1861. 1. 245. — (3) L'Ordonnance dit « affrété allant et venant », le code « affrété « pour l'aller et le retour ». — (4) Req. 10 décembre 1818. S. 1819. 1. 331. — (5) Disc. LXIX.

pouvoir prendre raisonnablement un autre parti (conf. ci-dessus n. 808).

Quand le capitaine va prendre charge dans un lieu indiqué, qui n'est pas celui où s'est formé le contrat, et si une interdiction de commerce survient avant que le navire soit arrivé au port de charge, le voyage d'aller doit-il être réputé commencé et par conséquent le fret d'aller est-il dû ? Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 4 juillet 1878 (1) que le voyage devait être réputé commencé au port du lieu du contrat (2) ; mais il avait jugé le contraire le 11 novembre 1858, ce trajet préliminaire ne lui paraissant pas alors devoir être regardé « comme compris dans l'affrètement, mais « simplement comme une condition résultant de la force « des choses et que le capitaine accomplit à ses risques et « périls pour faire sortir la charte partie à effet (3) ». M. Laurin(4) approuve le jugement de 1858, et nous l'approuvons aussi, Le navire n'est pas au lieu de charge ? en quoi cela regarde-t-il l'affréteur ? Le capitaine, en s'y rendant, n'exécute pas encore le contrat d'affrètement ; il se met à même de l'exécuter.

Que si le navire est affrété pour l'aller et le retour avec l'indication de plusieurs destinations successives, où sera la ligne de démarcation entre le voyage d'aller et celui de retour ? M. Laurin (5) propose de la fixer à la dernière destination, au point extrême que doit atteindre le chargement d'entrée, la voyage de retour ne pouvant être jusque-là réputé commencé, « puisque l'objet qu'on avait en vue « dans l'expédition première n'a pas été complètement rempli » (6). La solution est bonne dans la plupart des cas, mais néanmoins trop absolue. Le navire, je le suppose, à

(1) Rec. de M. 1878. 1. 211. — (2) Il s'agissait sans doute dans cette espèce de savoir si quand, au port de chargement, le chargeur a déclaré ne pouvoir remettre la marchandise, le voyage doit être considéré comme rompu *pendant son cours* et si, par conséquent le capitaine a droit au fret entier, non au demi-fret (ainsi jugé). Mais il serait manifestement contradictoire d'admettre que le voyage fût commencé quand il s'agit d'appliquer l'article 293 et ne le fût pas quand il s'agit d'appliquer l'article 299. — (3) Rec. de M. t. 37. 1. 85. — (4) II, p. 201. — (5) Ib. — (6) *Sic* Mars. 6 août 1827, Rec. de M. t. 9. 1. 301.

l'avant-dernière escale, décharge les quatre cinquièmes des marchandises transportées et prend les quatre cinquièmes du chargement de retour : au port de sa dernière destination, il ne peut débarquer, à cause d'une interdiction de commerce, le dernier cinquième du chargement d'aller ni prendre le dernier cinquième du chargement de retour : est-ce que tout le fret de ce retour cessera d'être dû ? Non : quant à la première partie du chargement, le voyage de retour est réellement commencé. Le fret de retour ne sera réduit que d'un cinquième, parce que le navire n'est obligé de revenir qu'avec un cinquième de son premier chargement.

847. Il n'est pas dû de fret lorsque le navire est perdu, d'après la loi romaine (1), parce que le fréteur ne s'est pas acquitté de son obligation *(munere vehendi functus non sit)*. La tradition se perpétua. *Si res no s'y salvara*, lit-on dans le Consulat de la mer (2), *negù no li es tengut de nolit à pagar* (3). « Les maistres de navire, répéta le Guidon (4), « perdent leur fret de tout ce qui est robé, perdu ou de- « prédé ». « Il n'est dû aucun fret des marchandises per- « dues par naufrage ou échouement, pillées par les pirates « ou prises par les ennemis, dit encore l'ordonnance de « 1681 (l. III, tit. III, art. 18); et sera tenu le maître, en « ce cas, de restituer ce qui lui aura été avancé s'il n'y a « convention contraire ». L'article 302 du code français s'exprime dans les mêmes termes : « Il n'est dû aucun « fret pour les marchandises perdues par naufrage ou « échouement, pillées par des pirates ou prises par les en- « nemis. Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui « aura été avancé, s'il n'y a convention contraire ».

Pourquoi cette disposition « contraire au droit commun « en matière de location (5) ? » C'est qu'il s'agit ici d'un malheur arrivé par cas fortuit. Or le cas fortuit n'est pas plus à la charge de l'affréteur que du fréteur : l'un perd ses marchandises et, comme elles ne peuvent plus être conduites à destination, on a regardé comme équitable d'enle-

(1) L. 15 § 6, ff. locati conducti. — (2) c. CLI. — (3) Si rien n'a été sauvé, personne ne doit lui payer de fret (au patron). — (4) c. VI, art. 2. — (5) Bordeaux, 1er juillet 1872. D. 73. 5. 77.

ver à l'autre, par une sorte de compensation, le fret acquis par l'exécution partielle du contrat.

Il importe peu que le voyage soit plus ou moins avancé. L'article 302 ne distingue pas. Tant que la marchandise arrivée à destination n'a pas été délivrée au destinataire, dit un jugement du tribunal de commerce de Nantes du 11 décembre 1875 (1), elle est exposée aux risques maritimes : en conséquence, si le navire arrivé dans le port et amarré à quai vient à sombrer et que la cargaison se trouve perdue, il n'est dû aucun fret. C'est rigoureusement juridique.

Il est évident 1° qu'il n'y a là rien d'indivisible et que, si une partie du chargement se perd, le fret est dû seulement sur la partie perdue, à moins de convention contraire ; 2° qu'il ne faut pas envisager un affrètement en bloc comme une convention contraire (2).

L'affréteur est, ainsi que l'a jugé la cour de cassation le 9 mars 1881, libéré des surestaries comme du fret, puisque les indemnités de retard suivent le sort du loyer principal auquel elles se rattachent (conf. ci-dessus n. 828).

Dageville enseigne (3) que, si le navire ayant été frété pour l'aller et le retour, la perte est survenue au retour, le fret d'aller est dû et payable suivant la convention. Tel est aussi notre avis. Pourquoi le fret est-il perdu dans l'hypothèse prévue par l'article 302 ? parce que la marchandise est perdue. Quand la marchandise transportée dans le trajet d'aller est arrivée à destination, il serait inique d'enrichir l'affréteur aux dépens de l'armement en le dispensant de payer le prix de ce premier transport (4).

J'admets encore avec le même auteur que, s'il n'y a pas eu détermination de prix spéciaux pour l'aller et le retour, le fret d'aller sera fixé par une ventilation (5).

Mais il peut être convenu que le chargement d'aller sera délivré « franco de fret » ou moyennant « un franc pour « tout fret ». Sur quelle base opérer la ventilation ? J'ai

(1) Rec. de M. 76. 2. 173. Conf. ci-dessus n. 812. — (2) *Sic* Anvers, 21 juillet 1874. Rec. d'A. 74. 1. 301. — (3) II, p. 445. — (4) *Sic* Bédarride, II, 2e éd., n. 795 *sexto*. — (5) *Sic* Bédarride, *ib*. Conf. Anvers, 21 juillet 1874 (précité).

déjà (v. n. 664) apprécié la portée d'une semblable clause quand il s'agissait de décider sur quel fret d'aller les gens de mer pourraient exercer leur privilège. La question ne se présente plus sous le même aspect. La convention, qui n'a rien d'illicite, devra être, en principe, exécutée entre les contractants dont elle fait la loi (et par conséquent aucun fret d'aller ne sera dû) : il appartiendrait au fréteur de prouver qu'il y a là purement et simplement un expédient imaginé soit pour éviter l'action privilégiée des matelots, soit pour faciliter la négociation des traites fournies par le chargeur sur le consignataire (v. encore n. 664) et qu'un fret d'aller a été effectivement convenu. Tant pis pour lui s'il ne fait pas cette preuve : pourquoi s'est-il prêté à une semblable combinaison?

Malgré les termes absolus qu'a, le 12 décembre 1821, employés la chambre des requêtes (1), il nous paraît impossible de limiter l'application de l'article 302 aux cas qu'il a expressément prévus. Ce qu'il faut se demander, à notre avis, c'est comme l'a nettement expliqué la cour d'Aix le 17 juin 1817 (2), si la perte est « réelle, définitive, non recou- « vrée ». Nous comprenons très-bien que les tribunaux aient refusé d'appliquer notre article soit au cas où la marchandise n'a été que séquestrée (3), soit au cas où la prise a été invalidée et la restitution ordonnée (4). Nous n'aurions pas compris que le tribunal de commerce de Nantes refusât de l'appliquer le 11 mars 1871 (5) alors qu'il s'agissait d'un incendie fortuit ayant dévoré en même temps le navire et la marchandise.

Targa (6) et Casaregis (7) enseignaient l'un et l'autre que le fret était dû si la perte provenait du vice propre. Cela

(1) « Attendu que l'art. 302 co. a déterminé les cas dans lesquels « il n'est dû aucun fret ; que l'arrêt attaqué n'a déclarè constants au- « cun des évènements prévus par cet article... » — (2) Le pourvoi dirigé contre cet arrêt a été rejeté le 11 août 1818. V. D. v° Droit mar., n. 1026. — (3) C'est l'hypothèse sur laquelle ont successivement statué la cour d'Aix le 1er décembre 1819 et la cour de cassation le 13 décembre 1821. — (4) C'est l'espèce des arrêts de 1817 et 1818. — (5) Rec. de M. 1871. 2. 152. — (6) V. pond. mar. c. 26 et 84. — (7) Disc. XXII.

nous semble incontestable : le chargeur, ne pouvant imputer ce fâcheux évènement qu'à lui-même, n'est pas recevable à s'en prévaloir (cf. n. 844).

848. « Quoique les marchandises soient extrêmement « avariées, remarquait Valin, le fret n'en est pas moins dû « sans diminution. » Le législateur de 1807, comme celui de 1681, n'a dispensé l'affréteur de payer le fret que si la marchandise était réellement et complètement perdue (1). C'est ce qui ressort du texte de l'article 302 et ce qu'achève de démontrer la disposition finale du titre *Du fret*.

Le Consulat de la mer avait dit (c. 160) : « Si le patron « ne s'est point obligé à fournir des futailles aux marchands « avec qui il a fait la convention de fret, ceux-ci ayant dû « ou devant s'en procurer, qu'elles soient étanchées ou non, « que le vin s'écoule en tout ou en partie, les marchands « doivent payer le fret de tout ce qu'ils auront mis dans « le navire... ». Mais les auteurs du Guidon procédèrent autrement, posant une règle générale et y dérogeant dans un cas particulier. « Le marchand chargeur, dirent-ils (c. « VII, art. 10), ne pourra delaisser les marchandises aux « maistres de navire pour leur fret, *si l'empirance estoit* « *procédée du degast qui survient de soy-mesme*, ou pour « le grand rabais du prix qui surviẽnt le plus souvent après « les saisons passées... ». Toutefois « marchandise con- « tenue en futaille comme vin, huiles, olives, melasses et « autres semblables especes (art. 11), si elles ont tellement « coulé que les futailles soient vuides ou presque vuides, le « marchand chargeur les pourra delaisser pour le fret avant « que les mettre en terre; partant soient advisez les maistres, « quand ils recevront les futailles, qu'elles soient bien re- « liées et conditionnées ». L'ordonnance de 1681 s'inspira du Guidon : « Ne pourront les marchands (l. III, tit. III, « art. 25) obliger le maître de prendre pour son fret les

(1) Le fret des grains et graines est, à Anvers, réduit d'un tiers pour les avaries légères et de moitié pour les avaries fortes, à défaut d'expertise spéciale et lorsque ce fret se règle d'après le mesurage (Anv. 18 septembre, 22 septembre, 21 octobre, 26 octobre, 11 novembre 1858; 3 mai 1862. Rec. d'A. 58. 1. 218 et 221; 62. 1. 281). Mais c'est là un usage tout spécial au port d'Anvers.

« marchandises diminuées de prix, gâtées ou empirées par « leur vice propre ou par cas fortuit ». « Si toutefois les « marchandises mises en futailles comme vin, huile, miel « et autres liqueurs (art. 26) ont tellement coulé que les fu-« tailles soient vuides ou presque vuides, les marchands « chargeurs les pourront abandonner pour le fret. »

Ainsi donc, en principe, d'après l'Ordonnance, le fret est payable et payable en entier quelle que soit l'avarie de la marchandise transportée : l'affréteur ne peut pas s'affranchir de cette obligation par un abandon qui équivaudrait à un paiement partiel.

Valin critiquait cette disposition : les marchandises étaient, à ses yeux, « l'unique gage du fret » et par conséquent le paiement du fret ne lui semblait pouvoir être exigé que sur ces mêmes marchandises. Ainsi l'avaient également pensé les auteurs du code danois de 1683 (1). Casaregis admettait aussi la faculté d'abandon, mais en réservant (très-sagement, à notre avis) l'hypothèse du vice propre (2).

Le législateur français de 1807 ne se laissa pas toucher par les critiques de Valin et maintint le système de 1681. La commission de 1865 lui donna raison, car elle ne proposa pas de retoucher, sur ce point, notre loi commerciale. L'article 310 du code actuel, l'article 303 du projet imprimé en août 1867 sont ainsi conçus : « Le chargeur ne peut aban-« donner pour le fret les marchandises diminuées de prix « ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit. Si « toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et « autres liquides ont tellement coulé qu'elles soient vides « ou presque vides, lesdites futailles pourront être aban-« données pour le fret ».

La mélasse, que le Guidon avait nommée, est assurément un de ces autres liquides. Le sucre qui suinte, qui se fond, qui coule en sirop, « quoiqu'il ne soit pas proprement une « liqueur (3) » doit être, d'après une interprétation tra-

(1) C. IV, art 6 : « ... il sera néanmoins libre aux chargeurs de « laisser au patron les marchandises pour le fret ». Conf. ch. II, art. 10. — (2) Disc. XXII. M. de Courcy s'est ici rencontré avec Casaregis. Quest., 1re série, p. 164. — (3) Valin, I, p. 672.

ditionnelle de notre loi maritime, assimilé à la mélasse. Mais, ainsi que le fait observer M. de Courcy (1), le café, quoiqu'il coule aussi à sa manière et se répande par les déchirures d'un sac ou les fentes d'un fût brisé, n'est certainement pas un liquide : on paiera donc le fret du café pourri. L'article 310 ne serait pas non plus applicable à des balles de nitrate de soude (marchandise sèche) qui seraient délivrées en vidange complète (2).

« Le vice propre n'est même pas réservé, dit encore M. de « Courcy, et les futailles qui auront coulé parce qu'elles « étaient défectueuses pourront être abandonnées comme « celles qu'aurait brisées une fortune de mer ». Mais il ne faut pas exagérer les défauts d'une loi pour la critiquer plus aisément. C'est la faute de l'affréteur, disait déjà Pothier (3), s'il a mis ses marchandises dans de mauvaises futailles, c'est sa faute si elles ont coulé et si elles n'ont pu parvenir à leur destination : il en doit donc le fret; car, selon les principes du contrat de louage, le locataire qui, par son fait ou par sa faute, n'a pas joui de la chose qui lui a été louée, en doit le loyer comme s'il en avait joui. Cette doctrine est équitable et juridique (4).

S'il y a quelques barriques vides, d'autres qui ne le sont pas, suffit-il à l'affréteur de faire un abandon partiel? Oui, d'après la jurisprudence qui s'était formée dans les ports de l'Océan au moment où Pothier écrivait son traité du contrat de charte partie, et le grand jurisconsulte la déclarait « ré- « gulière ». Le fret, restant divisible alors même qu'on serait convenu d'une somme unique, se répartit sur chacune des barriques : l'affréteur, en abandonnant la barrique « ré- « putée périe » lorsqu'elles est vide ou presque vide, doit donc être quitte du fret pour la part qu'elle en devait sans être tenu d'abandonner le surplus des marchandises. Tel est

(1) Ib., p. 167. Ce publiciste critique avec beaucoup de verve l'incohérence de ces vieilles dispositions législatives. — (2) Anvers, 5 mars 1856. Rec. d'A. 56. 1. 101. — (3) Louages marit., n. 60. — (4) *Sic* Boulay-Paty, II, p. 498; Sebire et Carteret, n. 117; Alauzet, n. 1918; Bédarride, n. 823; Boistel, n. 1249; Ruben de Couder, v° Fret, n. 156. Telle n'est pas toutefois la jurisprudence du tribunal de commerce d'Anvers (18 juillet 1856. Rec. d'A. 56. 1. 248).

aussi notre avis. « *Lesdites* futailles pourront être aban- « données... », dit le code; il ne s'agit pas là d'un ensemble, mais seulement des futailles vides ou presque vides.

Le chargeur peut assurément renoncer à la faculté que lui confère l'article 310 § 2; mais on ne présumera pas cette renonciation. Le tribunal de commerce d'Anvers a deux fois (1) refusé de l'induire d'une clause de non responsabilité « du chef de coulage », dont le capitaine aurait obtenu l'insertion dans la charte partie. En effet ce n'est pas une question de responsabilité qu'a entendu trancher le législateur, puisqu'il suffit que la force majeure ait vidé les futailles.

849. Le navire pris peut être racheté, de même qu'une partie de la cargaison peut être sauvée après le naufrage. Tout le chapitre VI du traité des contrats maritimes de Cleirac, que nous ne pouvons analyser ici, est consacré aux « rachapts ou compositions » : la question y est abordée et résolue.

L'ordonnance de 1681 (l. III, tit. III), s'inspirant du traité des contrats maritimes, s'exprima en ces termes : « Si le navire et les marchandises sont rachetées (art. 19), « le maître sera payé de son fret jusqu'au lieu de la prise, « même de son fret entier s'il les conduit au lieu de leur « destination en contribuant au rachat (art. 19) ». « La « contribution pour le rachat (art. 20) se fera sur le prix « courant des marchandises au lieu de leur décharge, dé- « duction faite des frais, et sur le total du navire et du fret, « déduction faite des victuailles consommées et des avances « faites aux matelots, lesquels contribueront aussi à la dé- « charge du fret, à proportion de ce qui leur restera dû de « leurs loyers ». « Le maître (art. 21) sera aussi payé du « fret des marchandises sauvées du naufrage, en les con- « duisant au lieu de leur destination ». « S'il ne peut trou- « ver de vaisseau pour conduire les marchandises sauvées, « il sera payé du fret à proportion seulement du voyage « avancé (art. 22) ».

(1) 18 juillet 1856 et 17 novembre 1862. Rec. d'A. 56. 1. 248; 63. 1. 31. Dans la dernière espèce, le fret était stipulé payable par baril délivré.

Telle est l'origine historique des articles 303 et 304 co., ainsi conçus. Art. 303. « Si le navire et les marchandises « sont rachetés ou si les marchandises sont sauvées du « naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la « prise ou du naufrage. Il est payé du fret entier en contri- « buant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de « leur destination. » Art. 304. « La contribution pour le ra- « chat se fait sur le prix courant des marchandises au lieu « de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié « du navire et du fret. Les loyers des matelots n'entrent « point en contribution. »

850. *Première hypothèse.* Prise suivie de rachat.

Il peut arriver qu'un bâtiment capturé paie ou promette de payer une somme d'argent au bâtiment capteur pour racheter sa liberté et, avec sa liberté, la marchandise qu'il transportait.

Puffendorf, pour nier qu'une promesse de ce genre fût obligatoire (1), s'est égaré sur des hauteurs où nous ne le suivrons pas. Il faut compter avec le droit des gens secondaire, qui admet la légitimité des prises maritimes. Le rançonnement est, après tout, moins nuisible au capturé qu'une confiscation générale (2) : celui-ci, qui ne pourrait pas se plaindre de la capture, pourrait encore moins se soustraire à l'exécution de l'obligation contractée pour l'éviter (3).

Il s'en faut néanmoins que tous les peuples maritimes admettent le rachat (4). Mais, en France, l'ordonnance de

(1) L. III. c. VI § 10. — (2) Cf. Massé. Le droit commercial, etc., I, n. 390. — (3) « Dans la pratique, dit M. Massé (ib), le rançonné « peut d'autant moins se soustraire à l'acquit de cette obligation « qu'il est d'usage de fournir la rançon en lettres de change à l'ordre « du capteur ou d'un tiers et qu'on peut, en déguisant la cause de « ces lettres de change, mettre le tiré ou le tireur dans l'obligation « de satisfaire le tiers porteur de bonne fois auquel, en la supposant « illicite, ils ne pourraient opposer la cause réelle, mais cachée de « l'obligation ». — (4) Il est prohibé dans les Pays-Bas par une ordonnance de 1781 (art. 12), en Suède par un règlement de 1788 (art. 11), en Russie par une ordonnance de 1787 (art. 8), en Danemark par une ordonnance de 1810 (art. 16). L'Angleterre (v. le statut 11, 19 George III, c. VII et le statut 13, 19 Geo. III, c. LXVII) prohibe le rachat en pleine mer des navires capturés en se fondant ce qu'il apporte

1681 (l. III, tit. IX, art. 19) permit de rançouner le navire et sa cargaison par composition avec le capitaine et l'équipage du navire pris, pourvu que le capteur saisît les papiers de la prise et amenât au moins les deux principaux officiers du vaisseau. La déclaration du 15 mai 1756 (art. 14) défendit au capteur de rançonner s'il n'avait, depuis sa dernière sortie, envoyé trois prises effectives dans les ports : elle fut, quoique le roi, dès le 21 août 1756, eût dispensé d'y obéir en ce point (1), renouvelée ou complétée par les déclarations du 24 juin 1778 et du 1er mars 1781 ainsi que par l'arrêt du Conseil du 11 octobre 1780. Néanmoins les abus continuèrent et l'ordonnance du 30 août 1782 établit une prohibition complète. Mais l'arrêté du 2 prairial an XI (articles 39 à 49) permit de nouveau le rançonnement des bâtiments « évi- « demment ennemis » (c'est-à-dire naviguant avec un passeport d'une puissance ennemie), pourvu que les capitaines des bâtiments capteurs fussent autorisés à cet effet par leurs armateurs, fissent leurs traités de rançon conformément à un modèle annexé, prissent pour otage de la rançon et amenassent dans un des ports français au moins un des principaux officiers du bâtiment rançonné, avec cinq, trois ou deux hommer de l'équipage selon l'importance de cet équipage, etc. Les bâtiments de l'Etat pouvaient d'ailleurs et pourraient encore aujourd'hui user de cette faculté comme les bâtiments armés en course (2).

Une des copies du traité, appelée cédule de rachat ou billet de rançon, reste aux mains du capteur; l'autre sert de sauf conduit au navire rançonné.

Ce n'est pas la remise ou la possession de l'otage qui constitue l'obligation : celle-ci ne cesserait donc pas d'être

une entrave à l'exercice du droit de guerre et expose éventuellement les croiseurs à perdre le bénéfice de la recousse. Cependant la cour d'amirauté a quelquefois, tenant compte de circonstances exceptionnelles, invalidé la capture de navires rançonnés. En Espagne, une ordonnance de 1779 permet le rançonnement aux corsaires qui ont déjà fait trois autres prises. Les Etats-Unis permettent le rachat sans réserve. — (1) Cf. Valin, II, p. 284. — (2) *Jugé* le 3 ventose an X par le Conseil des prises que la rançon imposée par un navire de l'Etat est valable, bien qu'il n'ait pas été autorisé à rançonner, s'il ne pouvait amariner la prise sans compromettre le succès de la mission qui lui était confiée. V. Pistoye et Duverdy, I, p. 288.

valable quand l'otage viendrait à prendre la fuite ou à mourir (1). La perte accidentelle du billet de rançon (par la prise du bâtiment capteur nanti du traité, je suppose) n'éteindrait pas davantage cette obligation, qui survivrait même au navire, n'étant pas subordonnée à l'existence du navire rançonné, qui n'est ni le gage ni la condition de la créance (2).

Or le capitaine, en contribuant au rachat des marchandises capturées, peut avoir droit au fret entier s'il les conduit au lieu de leur destination. Pourrait-il se contenter du fret proportionnel et refuser d'accomplir le voyage ? Non sans doute. Il devrait même, s'il n'a pu racheter que la marchandise, chercher un autre navire pour la transporter au lieu de destination, car le transport partiel place quelquefois la marchandise dans des conditions très-onéreuses et, s'il y a pénurie de navires, la livre aux mains de dangereux spéculateurs. D'ailleurs l'article 238 co. impose au fréteur une obligation générale qu'il doit exécuter tant qu'il peut l'exécuter (cf. art. 296 co. et v. ci-dessus n. 795). Valin enseigne que si, pouvant continuer son voyage, il ne le continuait pas, il serait tenu des dommages et intérêts envers les marchands chargeurs et n'aurait pas même de fret à prétendre jusqu'au jour de la prise (3).

L'article 304 indique sur quelles bases doit être opérée la contribution au rachat : ce n'est qu'une application des règles générales tracées par le code de commerce, au titre des avaries (cf. art. 401 et 402).

851. *Deuxième hypothèse.* Naufrage suivi de sauvetage.

Le fret est dû sur les marchandises sauvées, mais seulement sur les marchandises sauvées. Par exemple, il n'est dû que sur un vingtième si les dix-neuf vingtièmes du chargement sont « perdus par naufrage » (v. ci-dessus n. 847). Mais il est dû sans diminution eu égard à la détérioration des marchandises (v. ci-dessus n. 849 et conf. art. 309).

(1) Massé, ib. n. 391. Cf. Azuni, II, p. 297; Vattel, l. II § 254 s.; Pistoye et Duverdy, I, p. 293. — (2) Massé, ib., n. 396, 401, 402. Nous ne saurions, sans sortir de notre cadre naturel, entrer dans de plus longs développements sur ces questions de droit public maritime. — (3) I, p. 662. Il faudrait supposer, pour que le fret proportionnel fût dû jusqu'au jour de la prise que le navire, trop maltraité dans le combat, ne pouvait pas continuer son voyage (Valin, ib.).

Toutefois d'informes débris ne peuvent pas être regardés comme des « marchandises sauvées ». Les tribunaux auront à démêler, en fait, si, quoiqu'on représente certaines épaves, les marchandises n'ont pas été réellement perdues aux termes de l'article 302 (1).

Peut-on réputer sauvées aux termes de l'article 303 les marchandises *vendues sous l'eau* après naufrage ou échouement? Non, d'après un arrêt de la cour de Rouen du 6 avril 1875 (2), parce que le mot « sauvetage » indiquerait un effort tenté ayant eu pour résultat de mettre en sûreté les marchandises naufragées; il aurait donc fallu que le capitaine, pour avoir droit au fret, ne se fût pas contenté de faire vendre le chargement submergé, mais l'eût délivré. C'était restreindre arbitrairement le sens des expressions employées par le code : une marchandise sauvée est celle qui échappe à un sinistre de mer, soit parce qu'elle a été conservée en nature, en tout ou en partie, soit parce que l'affréteur en a pu tirer une valeur (3). L'arrêt de Rouen fut cassé le 13 février 1877 (4), et devait l'être. Mais quelle est la quotité du fret alors dû par l'affréteur? Si la marchandise est intégralement sauvée, on ne peut pas, quelle qu'en soit la dépréciation, proposer une diminution du fret, puisqu'il n'a pas été dérogé sur ce point à la règle, bonne ou mauvaise, tracée par le code. Cependant la cour de cassation a dit le 13 février 1877 qu'on doit réputées sauvées *jusqu'à concurrence du prix d'adjudication* les marchandises vendues sous l'eau. Mais a-t-elle entendu décider par là que le fret était dû en proportion du rapport entre le prix de la vente et la valeur totale du chargement à l'état sain? Il est permis d'en douter (5). C'eût été, d'ailleurs, refaire la loi (6).

(1) Conf. trib. co. Boulogne, 11 février 1873 (Rec. de N. 73. 2. 4) et Ruben de Couder, v° Fret, n. 279. — (2) S. 76. 2. 281. — (3) V. dans ce sens une note de M. Lyon-Caen. S. ib. — (4) S. 77. 1. 246. — (5) Les rédacteurs du Recueil périodique des lois et arrêts ne l'ont pas cru (S. 77. 1. 246). M. de Courcy se demande (et son argumentation me semble irréfutable) quelle différence il y a pour le chargeur entre une cargaison vendue sous l'eau à l'entrée du port et une cargaison que lui apportera le navire plein d'eau après échouement. V. tout ce passage aux *Questions de droit marit.*, 1re série, p. 181. — (6) V. en sens contr. Ruben de Couder, v° Fret, n. 281.

Le capitaine, s'il conduit les marchandises à leur destination, a droit au fret. Il ne peut pas plus que dans la première hypothèse se contenter du fret proportionnel et refuser d'accomplir le voyage. Mêmes prémisses, mêmes déductions.

Il est d'ailleurs évident que l'article 303 est exclusivement applicable à la navigation maritime (1).

852. Les avances faites au capitaine avant le départ doivent-elles être imputées jusqu'à due concurrence sur le fret proportionnel ? Assurément, car elles ne sont qu'une partie de ce fret (2).

Il en doit être ainsi même quand l'affréteur a renoncé au droit de les répéter. De ce qu'il consent à les perdre alors même qu'en fait il n'a jamais rien dû, il ne faut pas conclure qu'il s'est interdit de les compenser avec ce qu'il devra.

Il en serait de même si l'affréteur avait fait assurer l'avance aux frais de l'armement. M. l'avocat-général Boissard, dans d'excellentes conclusions qui paraissent avoir déterminé, en 1869, un revirement dans la jurisprudence de la cour d'Aix (3), prêtait à l'affréteur le langage suivant : « je veux bien vous faire des avances (à vous, ca-« pitaine); je veux bien vous dispenser de restituer ces « avances en cas de naufrage, mais à une condition, c'est « que je sois mis à l'abri des risques auxquels m'expose-« rait ma condescendance, et cela au moyen d'une assurance « faite à vos frais, c'est-à-dire dont la prime sera prélevée « sur les fonds que je vous avance ». C'est analyser très-exactement cette situation juridique. Donc l'assurance aux frais de l'armement n'empêche pas l'imputation (4).

Cette assurance ne peut être, à tous égards, envisagée que comme une indemnité de la perte à laquelle l'affréteur est exposé : or il ne peut subir une perte que dans le cas où le solde des avances excède le montant du fret proportionnel. L'avance est de 20,000 fr., le fret proportionnel est de

(1) C'est ce que démontre péremptoirement un jugement du tribunal de commerce de Nantes du 24 mai 1879 (Rec. de M. 79. 2. 160). — (2) Conf. Laurin, II, p. 177. — (3) V. D. 69. 2. 124. — (4) Ainsi jugé par la cour d'Aix le 21 mai 1869 (D. ib.) et par le tribunal de commerce d'Anvers le 22 août 1872. Rec. d'A. 72. 1. 364.

10,000. L'affréteur assuré ne pourra jamais réclamer à l'assureur (si le fréteur est devenu insolvable) qu'une somme de 10,000 fr., puisque le surplus est affecté à l'extinction de sa propre dette et que l'assurance ne peut pas être contractée pour indemniser du fret à payer.

De même l'avance restituable pourrait être valablement assurée par l'affréteur, qui voudrait se prémunir contre l'insolvabilité du fréteur : il y a là une chance de perte, un risque à courir, et ce risque est l'aliment sérieux d'une assurance. Au contraire, le fréteur ne pourrait pas la faire assurer puisque, en restituant ce qu'il a reçu, il perd seulement ce qu'il se promettait d'un heureux voyage et que le fret (art. 347 co.) ne peut pas être assuré (1).

Il arrive quelquefois que le capitaine reçoive d'un tiers des avances sur son fret à faire, avec stipulation que ce fret reste affecté à leur remboursement et qu'elles ne sont pas restituables en cas de sinistre : de telles avances ont le caractère d'un véritable prêt sur fret, qui fait courir au prêteur les risques des évènements de mer (2).

853. L'Ordonnance (l. III, tit. III, art. 13) a dit et le code (art. 301) répète : « Le capitaine est payé du fret des « marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la « charge de contribution. » L'ordonnance suédoise de Charles XI (1667) s'était exprimée dans les mêmes termes (part. V, c. 13).

(1) *Sic* Bédarride, 2e éd., n. 795 *quater*. Conf. Paris, 16 mai 1863. J. d. p. 1864, p. 17. Le même jurisconsulte examine la question de savoir si les assureurs pourraient exiger du fréteur que le délaissement comprît les avances sur fret restituables et la résout à bon droit négativement. En effet cette avance ne profite pas à l'armateur, qui n'a reçu d'une main que pour rendre de l'autre. Les assureurs, substitués aux obligations de l'armateur, devraient eux-mêmes restituer l'avance qui aurait été comprise dans le délaissement et qu'ils auraient reçue. Conf. en outre Paris, 7 décembre 1863. J. d. p. 1864, p. 21. — (2) Ainsi jugé par le tribunal de commerce de Marseille le 2 décembre 1875. Rec. de M. 1876. 1. 135. Cette double clause, aux termes du jugement, doit être entendue « conformément aux « principes qui régissent les contrats maritimes », c'est-à-dire en ce sens que les droits du prêteur sont, au cas de sinistre, réduits au sauvetage du fret : ce sauvetage doit être établi en déduisant du fret les dépenses qui en sont les charges naturelles, telles que les mises hors et les salaires, sauf toutefois la partie de ces charges auxquelles il a été pourvu au moyen des avances elles-mêmes.

La raison pour laquelle le fret entier des effets jetés pour le salut commun est dû au maître, dit Valin (1), c'est que la valeur de ces effets perdus est rejetée tant sur le navire et le fret que sur les marchandises sauvées par le jet. C'est pour cela aussi, poursuit le jurisconsulte, que le maître ne reçoit alors le fret qu'à la charge de la contribution pour raison de ce même fret. Mais il ne contribue que jusqu'à la moitié du fret et de la valeur du navire (2), à la différence du rachat, où le navire et le fret entrent pour le tout.

Le fret entier serait dû pour les marchandises avariées *par fortune de mer* que le capitaine, consultant l'intérêt bien entendu de la cargaison, aurait jetées à la mer dans un port de relâche (ou partout ailleurs) (3). Le fret est dû, on le sait, pour les marchandises avariées; il serait fort illogique qu'il cessât d'être dû pour ces mêmes marchandises parce que le capitaine a eu la sagesse de les jeter à la mer.

On verra (cf. art. 421) que, si les effets jetés avaient été chargés sur le tillac, le chargeur n'est point admis à former une demande en contribution. De son côté, le capitaine ne serait pas fondé à réclamer le fret de ces marchandises, car il savait les avoir soumises à une nouvelle chance de perte et que, « cette chance se réalisant, il se trouverait avoir, « par son propre fait, manqué à son obligation de transpor- « teur (4) ». Il en serait ainsi quand même le chargement sur le port aurait été autorisé par la charte partie, car il y a, dans ce cas, « faute commune entre le chargeur et le « capitaine, visant, l'un à diminuer le prix du fret, l'autre « à en augmenter la quantité au détriment de la sûreté du « navire et de la cargaison; et cette faute ne peut, dès lors, « profiter à aucun d'eux, même au regard de l'autre (5) ». Il en serait ainsi quand même le capitaine aurait pris à sa charge le surcroît de prime d'assurance relatif à la marchandise qu'il a chargée sur le pont avec la permission de l'affréteur (6), car ce dernier ne s'est pas engagé, même impli-

(1) I, p. 654. — (2) Cf. notre article 401. — (3) Bordeaux, 6 février 1873. Rec. de M. 1874. 2. 204. — (4) Expressions d'un arrêt de Bordeaux du 1er mai 1872. D. 73. 5. 77. — (5) Même arrêt. *Sic* Rouen, 3 février 1865. Rec. du H. 65. 2. 38. — (6) Mars. 14 nov. 1866. Rec, de M. 67. 1. 23.

citement, en le laissant payer ce surcroît de prime, à payer le fret de la marchandise en cas de jet (1).

Que si le navire a péri depuis le jet, il est évident qu'aucun fret n'est dû pour les objets jetés (2).

Mais, si les objets jetés ont été recouvrés depuis le jet, le fret proportionnel est dû jusqu'au lieu du jet ; le fret intégral est même dû (cf. art. 303), si le navire a conduit les effets à destination (3). La contribution ne subsiste plus alors que pour la moins-value causée par l'accident (4).

854. Quand le capitaine vend des marchandises pour subvenir aux besoins urgents du navire, il en doit le prix, mais il en peut réclamer le fret.

C'est ce qu'avaient autrefois prescrit les rôles d'Oléron (art. 23) (5) et les lois de Wisby (art. 43). « Le fret sera pa-« reillement dû, répéta l'ordonnance de 1681 (l. III, tit. III, « art. 14), pour les marchandises que le maître aura été « contraint de vendre, pour victuaille, radoub et autres né-« cessités pressantes, en tenant par lui compte de leur va-« leur au prix que le reste sera vendu au lieu de leur « décharge. »

L'article 298 § 1 co. s'exprima dans les mêmes termes : « Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a « été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, « radoub et autres nécessités pressantes du navire, en te-« nant par lui compte de leur valeur au prix que le reste,

(1) Toutefois, d'après un jugement du tribunal de commerce de Bordeaux (15 janv. 1865. Rec. de M. 66. 2. 13), lorsque le fret a été fixé en bloc, l'affréteur ne serait pas fondé à demander une diminution du fret convenu pour les marchandises chargées par lui sur le pont et jetées à la mer. Le tribunal a pensé qu'il y avait là un forfait, liant les parties. Mais la convention pourrait être, dans bien des cas, autrement interprétée, car le prix total du fret, même fixé en bloc, s'élève avec la quantité des marchandises transportées et le capitaine peut avoir inconsidérément cherché à élever et la quantité de ces marchandises et, par suite, ce prix total. Rien n'empêcherait alors de fixer, par une ventilation, le fret des marchandises chargées sur le pont. — (2) Cf. D. v° Droit marit., n. 1022. — (3) Valin I, p. 654. — (4) *Sic* Laurin II, p. 186. — (5) Et quand la neef sera arrivée à drette descharge, les vyns que le mestre aura prys doivent estre affieurés et mis au fur que les autres seront venduz ne à greignour fur ne à meindre ; et aura le mestre son fret de ceux vyns comme il prendra des autres.

« ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu « au lieu de la décharge si le navire arrive à bon port ».

Le législateur de 1807 a d'abord supposé que le navire arrivait à bon port. Mais il fallait encore envisager l'hypothèse inverse, sur laquelle n'avait pas statué l'Ordonnance. D'après Valin (1), il avait suffi que ces marchandises eussent servi à mettre le navire en état de continuer sa route pour que le prix en fût dû au chargeur, sans égard à la perte ultérieure. D'après Emérigon (2), la marchandise continuait à voyager fictivement avec le navire et par conséquent périssait avec lui; donc le chargeur n'avait rien à prétendre contre le capitaine, le capitaine rien à prétendre contre le chargeur. Les rédacteurs du code embrassèrent l'opinion de Valin et rédigèrent aisi le deuxième alinéa de l'article 298 : « Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des mar- « chandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant « également le fret porté aux connaissements ».

Sur le pied qu'il les aura vendues... Dans cette hypothèse singulière, avait dit Valin (3), la valeur des marchandises ne peut pas être réglée conformément à cet article (14 du tit. III), puisque le navire est supposé péri sans être arrivé au lieu de sa destination. Il faut nécessairement qu'il se contente du prix qu'elles ont été vendues, sans être recevable à dire qu'elles auraient pu être vendues un plus haut prix ni même qu'elles lui coûtaient davantage. Il aurait tout-à-fait mauvaise grâce à incidenter de la sorte, devant s'estimer trop heureux de pouvoir répéter le prix de la vente, sans laquelle il aurait tout perdu.

En principe, le capitaine reste créancier du fret entier, s'il fait vendre en cours de voyage une partie de la cargaison avariée. On sait déjà (v. ci-dessus n. 848) que le fret des marchandises avariées est dû sans diminution : « or, dit la « cour de Bordeaux (4), faire perdre au capitaine une par- « tie du fret lorsque des marchandises avariées par fortune

(1) I, p. 655. — (2) II, p. 446. — (3) I, p. 656. — (4) 30 novembre 1848. D. 49. 2. 238. Dans l'espèce, l'avarie avait été découverte au cours d'un déchargement effectué dans le seul intérêt du navire. Mais peu importe.

« de mer ont été vendues par ses soins en cours de voyage, « ce serait le punir, d'avoir, en mandataire fidèle, veillé « aux intérêts du chargeur ; ce serait, chose que la loi a « voulu constamment éviter, mettre les intérêts du capi- « taine en contradiction avec ses devoirs ; car il y aurait « devoir pour lui de vendre la marchandise et intérêt à la « retenir afin de ne pas perdre le fret ». Ce raisonnement est sans réplique (1).

Mais la règle cesserait d'être applicable si le capitaine, trahissant son mandat, avait vendu des marchandises sans nécessité. A quel titre réclamerait-il le prix du transport quand le transport est, par son fait, inexécutable (2) ?

Dans le cas où le capitaine, après avoir vendu une partie de la cargaison avariée, l'a remplacée pour le compte du chargeur par une égale quantité de marchandises, ce n'est plus sur les marchandises vendues, mais sur les nouvelles que le fret est dû par ce chargeur ; mais il n'en est assurément redevable qu'au taux fixé par la charte partie. Il devrait en outre, bien entendu, le cas échéant, l'indemnité du retard causé par les opérations du second chargement (3).

Le capitaine peut, au lieu de vendre la marchandise, la mettre en gage. Celle-ci, d'après l'opinion générale (4), doit être alors payée, si le navire est sauf, au prix qu'elle aurait valu au port de destination, sous déduction du fret, et le fréteur peut ensuite retirer le gage en remboursant le

(1) *Sic* Aix, 11 août 1859. D. 60. 2. 15. La cour de cassation (Req. 2 mai 1843. D. v° Droit marit., n. 1015) s'est prononcée en sens contraire, mais à propos d'une vente de marchandises avariées opérée dans l'intérêt simultané du navire et de la cargaison dont l'armement semblait avoir surtout profité, et où le fréteur ne tenait pas compte du prix entier des marchandises vendues. C'est un arrêt d'espèce, rédigé d'ailleurs beaucoup trop brièvement et qui évite de consacrer un principe quelconque. — (2) D'après un jugement du tribunal de commerce du Havre (25 avril 1855. Rec. du H. 55. 1. 191) et un arrêt de la cour de Rouen (3 mars 1856. Rec. du H. 56. 2. 59) non seulement aucun fret ne serait dû, mais le chargeur aurait, en outre, droit à la valeur des marchandises *au lieu du chargement*. Les tribunaux pourront le décider ainsi, mais aucun texte ne les astreint à opérer invariablement sur cette base le règlement de l'indemnité. — (3) Havre, 29 août 1864 (cité par MM. Hoechster et Sacré I, p. 374). — (4) D. v° Droit marit., n. 1012; Alauzet, n. 1901 etc. —

créancier gagiste. Bien entendu l'affréteur resterait libre, si la marchandise existe encore aux mains de ce créancier, de la retirer pour son compte en opérant lui-même ce remboursement (1). Les auteurs ajoutent que, si le navire se perd, le fréteur doit restituer le billet de gage en tenant compte de la valeur reçue (2), déduction faite du fret : en effet la marchandise engagée n'a pas cessé d'appartenir au chargeur et celui-ci (ou son représentant), nanti de ce billet, la retirera en remboursant au créancier gagiste la somme brute dont il lui a été tenu compte.

855. Le propriétaire-armateur devait-il être admis à se libérer de cette obligation par l'abandon du navire et du fret? Non, d'après Pothier (3); oui, d'après Emérigon (4). Le législateur de 1807 embrassa l'opinion de Pothier; en 1841, quand on remania quelques dispositions du livre II du code de commerce, on revint à l'opinion d'Emérigon. L'article 298 fut ainsi complété par la loi du 14 juin 1841.

« Sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires « de navire par le paragraphe 2 de l'article 216. Lorsque de « l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont « les marchandises auront été vendues ou mises en gage, « elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces « marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur « destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieu- « rement aux évènements de mer qui ont nécessité la vente « ou la mise en gage ».

Le législateur de 1841 a pensé que le propriétaire du navire atteint par un sinistre avait bien assez perdu et qu'il ne fallait pas ajouter à son désastre l'obligation de payer des marchandises dont la perte était certaine si elles n'avaient pas été vendues (5). On faisait d'ailleurs un avantage au propriétaire de ces marchandises en lui laissant un recours contre l'armement, tandis que les autres chargeurs subissent,

(1) Mais il n'usera presque jamais de ce droit puisqu'il faudrait alors débourser à la fois le prix du fret et le montant du prêt sur gage. — (2) Comme il eût tenu compte du prix de la vente. — (3) Louag. marit. n. 34. — (4) Contr. à la gr., ch. IV, sect. IX et XI. — (5) Duverg. ann. 1841, p. 325. Disc. de M. Dalloz.

chacun en ce qui le concerne, les conséquences de la fortune de mer; il était assez naturel qu'on lui fît courir un risque, le risque de l'abandon.

Après quoi, le même législateur a donné au chargeur lésé par l'exercice de la faculté d'abandon une action en contribution contre les propriétaires dont les marchandises avaient été sauvées. La chambre des pairs avait ainsi rédigé cet alinéa final : « Lorsque de l'exercice de ce droit « il résultera une perte pour ceux dont les marchandises « auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie « au marc le franc sur toutes les marchandises arrivées ou « sauvées du naufrage postérieurement aux évènements de « mer, etc. » La commission de la chambre des députés fit observer que, contrairement à l'intention de la chambre haute, on excluait ainsi de la contribution les marchandises mêmes qui avaient été vendues ou mises en gage, puisque la répartition ne se faisait que sur les marchandises arrivées à destination ou sauvées du naufrage : il s'en fût suivi « que, « par un étrange privilège, le chargeur dont on aurait vendu « ou engagé les marchandises, eût été seul affranchi de « toute contribution à la perte commune ». On remania donc et l'on rédigea définitivement de façon à dissiper toute équivoque le dernier paragraphe de l'article. La contribution dut porter sur *toutes* les marchandises existant à bord lors des évènements de mer qui déterminent l'abandon *et auxquelles la vente ou la mise en gage avait pu être utile.*

Ainsi ceux dont la marchandise a été débarquée avant la relâche ou était à destination du lieu où les évènements de mer ont amené le navire ne purent être tenus de contribuer (1) : le voyage étant accompli en ce qui les concerne, le radoub ne pouvait leur servir : n'en profitant pas, ils n'en durent pas subir les charges.

Mais comment évaluer les marchandises soumises à l'action en contribution? Si le navire arrive à bon port, sur les prix du lieu de décharge, aussi bien pour les facultés vendues que pour les autres (cf. art. 298 § 1); si le navire se

(1) C'est ce que démontre le rejet d'un amendement présenté par le marquis de Cordoue à la chambre des pairs. V. Duv. ib., p. 327.

perd, en même temps que les premières ne contribuent que pour leur prix de vente (cf. art. 298 § 2), les secondes ne doivent également venir à contribution que pour leur valeur réelle au lieu du naufrage, c'est-à-dire déduction faite des avaries qu'elles ont éprouvées (1).

856. Le législateur a organisé la procédure à suivre pour arriver au paiement du fret.

Fallait-il donner au capitaine un droit de rétention sur la marchandise ? « Tout patron, avait dit le Consulat de la « mer (c. XXXVIII), a le droit de retenir pour sûreté du « fret des marchandises en valeur quadruple du montant « du fret qui lui est dû ». Beaucoup d'anciens jurisconsultes (2) admirent, en principe, le droit de rétention. Casaregis s'en fit encore le champion, tirant argument de ce que les marchandises étaient comme tacitement hypothéquées au paiement du fret (3) et réfutant l'objection fondée sur la nécessité d'une délivrance préalable (4).

Cleirac avait autrement raisonné : « Le Maistre pour son « payement, disait-il (5), ne peut retenir la marchandise en « son bord ; mais apres l'avoir descendue, il la peut arrester « dans les Alleges ou bateaux de service jusques à ce qu'il « soit satisfait ». Les rédacteurs de l'Ordonnance adoptèrent purement et simplement l'opinion de Cleirac : « Le maître, « dirent-ils (l. III, tit. III, art. 23), ne pourra retenir la « marchandise dans son vaisseau faute de paiement de son « fret; mais il pourra dans le temps de la décharge s'oppo- « ser au transport ou la faire saisir, même dans les allèges « ou gabares. »

Il serait absurde, remarquait judicieusement Valin (6), que le maître se fît payer de son fret avant d'avoir exhibé ses marchandises : il se pourrait, en effet, qu'il ne les déli-

(1) « Faire contribuer les effets sauvés d'après le prix qu'ils « pourraient avoir au lieu de reste ou abstraction faite des avaries, « ce serait s'exposer à en faire absorber le produit entier par la « portion que prendrait le propriétaire des marchandises vendues » (Bédarride II, n. 785). Conf. Laurin II, p. 185. — (2) Par exemple Stypmanus, pars IV, c. X, n. 237. — (3) Disc. XXII. — (4) Disc. XXI. Conf. disc. XXV. — (5) Sur l'art. 21 des jugements d'Oléron. — (6) I, p. 665.

vrât pas après avoir reçu son fret ou qu'elles fussent avariées par sa faute.

Telle est l'origine historique et logique de l'article 306 co., ainsi conçu : « Le capitaine ne peut retenir les marchan-« chandises dans son navire faute de paiement de son fret. « Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt « en mains tierces jusqu'au paiement de son fret ».

Dans notre pratique, avait dit Valin, le maître n'use pas même du pouvoir que lui donne cet article (23 du tit. III) de s'opposer au transport des marchandises jusqu'à ce qu'il soit payé de son fret ni de les faire saisir dans les allèges ou gabares, encore moins de retenir les gabares auprès de son bord. Au contraire, dans la pratique contemporaine, ainsi que l'attestent plusieurs jugements du tribunal de commerce d'Anvers, il provoque quelquefois le dépôt en mains tierces. Si ce dépôt ne peut être opéré à l'amiable, le dépositaire sera nommé par le tribunal du lieu de la décharge dans le plus bref délai (cf. art. 418 pr.) (1).

Une fois que le destinataire est en retard de payer le fret, les frais du dépôt sont manifestement à sa charge (2). La loi n'exige pas d'ailleurs que l'acte de dépôt lui soit notifié.

Il est de toute évidence que cette mesure conservatoire ne fait pas perdre au capitaine le droit de procéder plus tard à la vente des marchandises conformément à la loi (3).

857. « En cas que le dénommé au connaissement « refuse de recevoir les marchandises, disait l'Ordonnance « (l. III, tit. III, art. 17), le maître pourra, par autorité de « justice, en faire vendre pour le paiement de son fret, et « déposer le reste dans un magasin ». Le code de commerce

(1) Le capitaine pourrait donc arrêter le débarquement pendant le temps moral nécessaire aux diligences à faire en vue du dépôt de la cargaison, car autrement l'article 306 serait lettre morte. Le tribunal d'Anvers a jugé le 3 mai 1862 qu'un délai de vingt-quatre heures suffisait à cette fin. — (2) *Sic* Anv. 13 janv. 1870. Rec. d'A. 70. 1. 26. Mais le même tribunal a jugé le 28 janvier 1869 (Rec. d'A. 69. 1. 185) et bien jugé que, s'il avait été offert au capitaine pour le paiement de son fret des garanties par lui reconnues satisfactoires, il n'était point autorisé à faire déposer la marchandise en lieu neutre et que tous les frais et retards résultant de ce dépôt devaient rester à sa charge. — (3) Alauzet, n. 1911; Ruben de Couder, v° Fret, n. 177.

répète (art. 305) : « Si le consignataire refuse de recevoir « les marchandises, le capitaine peut, par autorité de jus- « tice, en faire vendre pour le paiement de son fret et faire « ordonner le dépôt du surplus. S'il y a insuffisance, il con- « serve son recours contre le chargeur (1). »

La vente des marchandises, si le capitaine y recourt pour arriver au paiement de son fret, aura lieu « par autorité de « justice » : le texte est formel. Ce n'est pas un droit qu'il confère ; c'est une obligation qu'il impose.

La vente ainsi faite, avait jugé la cour de Rouen le 10 mai 1852 (2), dispense assurément le capitaine de prouver « qu'il a agi pour le mieux des intérêts reposant dans ses « mains » ; mais il garde, ayant autrement procédé, le droit de prouver qu'il a bien géré les intérêts du chargeur et par- tant, le cas échéant, « s'il y a insuffisance », son recours contre lui. Cet arrêt fut cassé le 29 mars 1854 (3) et devait l'être : on a voulu, dit la cour suprême, en faisant intervenir la justice, protéger les intérêts du chargeur contre les abus auxquels pourraient donner lieu des ventes opérées le plus souvent en son absence, sans son consentement et son con- trôle ; s'il n'y avait là qu'une faculté, la précaution serait il- lusoire : donc le capitaine ne peut invoquer ni sa bonne foi ni les circonstances de fait pour justifier son infraction à la loi ; s'il a vendu à l'amiable, il ne peut réclamer l'excédant du fret au chargeur.

Cela ne veut pas dire que l'exercice de l'action person- nelle du fréteur contre le chargeur soit subordonné à la vente préalable (4). Mais si le capitaine, au lieu de s'adres- ser au chargeur, recourt à cette procédure, il doit le faire dans les termes de l'article 305 ; sinon il est déchu de son ac- tion personnelle.

Si le tribunal, estimant que le refus du consignataire peut être fondé (cf. Valin I, p. 660), ne croyait pas devoir auto-

(1) Pour éviter des redites, nous renvoyons nos lecteurs au n. 816. — (2) D. 53. 2. 98. — (3) D. 54. 1. 317. — (4) V. ci-dessus n. 837 et Mars. 21 mars 1862. Rec. de M. 1862. 1. 161. V. toutefois Anvers, 31 août 1868. Rec. d'A. 68. 1. 337. Mais la doctrine de ce dernier ju- gement ne nous paraît pas pouvoir être érigée en règle.

riser immédiatement la vente, il est clair que le capitaine pourrait demander la consignation des effets transportés en mains tierces en attendant la décision à intervenir sur le fond (1).

858. — Nous allons traiter, en dernier lieu, du privilège sur la marchandise.

D'après le droit commun des pays septentrionaux au dix-septième et au dix-huitième siècles, la marchandise était « obligée au batel » (2), c'est-à-dire grevée d'un privilège au profit du fréteur *(tacita hypotheca ac privilegio prælationis)* » (3).

L'ordonnance de 1681 ne dérogea pas, sur ce point, à la tradition maritime : « Le maître, dit-elle (l. III, tit. III, art. 24), sera préféré pour son fret sur les marchandises de « son chargement tant qu'elles seront dans le vaisseau, sur « des gabares ou sur le quai et même pendant quinzaine « après la délivrance, pourvu qu'elles n'aient point passé « entre les mains d'un tiers ».

Il s'agit d'un contrat de louage maritime. Le bailleur a, pour ses loyers, un privilège sur les meubles qui occupent sa maison ; on n'aurait pas compris que le fréteur n'eût pas, pour son fret, un privilège sur les marchandises garnissant son navire.

Telle est l'origine historique et logique des articles 307 et 308 co., ainsi conçus : « Le capitaine est préféré, pour son « fret, sur les marchandises de son chargement, pendant « quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en « mains tierces » (art. 307). « En cas de faillite des char- « geurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, « le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le « paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues » (art. 308).

Le privilège embrasse tout le fret et par conséquent les indemnités de retard, qui suivent le sort du loyer principal (v. ci-dessus n. 828), mais non, bien entendu, des créances

(1) Laurin II, p. 187. — (2) Cf. Cleirac sur l'article 21 des rôles d'Oléron. — (3) Wedderkop. *Sic* Roccus, Notab. 90, n. 234.

juxtaposées qui n'ont pas le même fondement juridique. Il ne s'étendrait pas à des frais d'amarrage et de gardiennage, postérieurs au débarquement (1). On sait déjà qu'il ne comprendrait pas le demi-fret dû en cas de rupture du voyage avant le départ (v. ci-dessus n. 821) (2). Mais l'art. 308 l'étend expressément aux avaries : la contribution soit légale, soit conventionnelle de l'affréteur aux avaries est regardée comme une conséquence directe du transport et comme un accessoire du fret.

Ce privilège prime tous les autres, sauf, bien entendu, ceux qui seraient issus des frais faits dans l'intérêt exclusif du fréteur et pour la conservation de son propre droit (3) : il prime même celui du vendeur impayé, celui du commissionnaire pour avances, etc (4). Le capitaine est privi-« légié sur tous les créanciers », dit expressément l'article 308.

A l'expiration de la quinzaine qui suit la délivrance, il ne peut plus être exercé. « Cela prouve, disait Valin (5), com-« bien peu on doit faire attention au prétendu usage qui « diffère le paiement du fret jusqu'à trois mois, puisqu'en « laissant subsister cet usage le maître perdrait le privilège « attaché à son fret ». C'est très-exact. Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé le 5 octobre 1864 (6) et bien jugé qu'un fréteur, ayant concédé aux affréteurs la faculté de régler le fret en traites à trois mois après la délivrance du chargement, avait par là même renoncé virtuellement à tout privilège sur la cargaison.

Il est évident que la faillite des chargeurs ou réclamateurs, survenue dans la quinzaine, n'empêche pas l'exercice du privilège, car la faillite du débiteur ne peut pas être un mode d'extinction du droit privilégié. Mais, en outre, comme elle fixe immédiatement la situation de chacun et comme les biens du failli se trouvent dorénavant entre les mains des

(1) Mars. 29 avril 1861. Rec. de M. 61. 1. 137. (2) Conf. Bédarride II, n. 814. — (3) Ainsi jugé par le tribunal d'Anvers le 5 mai 1871. Rec. d'A. 71. 1. 109. — (4) Ainsi jugé par le tribunal d'Anvers le 28 octobre et le 23 novembre 1869. Rec. d'Anv. 69. 1. 361. — (5) I, p. 667. — (6) Rec. d'A. 64. 1. 395.

syndics qui exercent et conservent également les droits de tous les créanciers, on ne peut plus reprocher au fréteur de n'avoir pas agi dans la quinzaine : la faillite même a maintenu et consolidé son privilége (1).

859. Ainsi que l'enseigne Valin (2), le privilège s'exerce connaissement par connaissement, sans extension d'un connaissement à un autre, quand les effets énoncés dans tous les connaissements devraient être délivrés à la même personne. Donc s'il y a deux connaissements séparés, l'un pour des futailles d'indigo, l'autre pour des barriques de sucre, le capitaine non payé du fret des indigos ne pourra jamais en demander le paiement par privilège sur les sucres délivrés au même destinataire, « attendu qu'il s'agit de deux « connaissements différents, qui par conséquent n'ont rien « de commun entre eux, et la maxime *limitata causa habet « limitatum effectum;* au moyen de quoi le privilège n'aura « lieu sur les sucres que pour le fret particulier qu'ils « doivent, et *vice versa*... De même... si un seul et même « connaissement contient des indigos et des sucres, quoique « le fret en soit réglé différemment, ce n'est toujours qu'un « seul connaissement; au moyen de quoi tous les effets « contenus dans ce connaissement sont solidairement af- « fectés au paiement du fret (3) ».

Donc il faut, pour que le privilège puisse être exercé, que la marchandise soit encore reconnaissable entre les mains du consignataire. Le tribunal de commerce du Havre a jugé le 18 mars 1862 (4) que, si les marchandises énoncées dans le connaissement ont été confondues avec d'autres, de même nature, dans les magasins du destinataire, le privilège s'exerce, jusqu'à concurrence des quantités énoncées, sur l'ensemble de ces marchandises. Voilà ce qu'on ne saurait

(1) *Sic* Bédarride II, n. 815; Laurin II, p. 192; Boistel, n. 1266. Il est d'ailleurs évident que, si le prix de la vente des objets transportés sur lesquels s'exerce le privilège est insuffisant, le fréteur ne garde, en cas de faillite, que le droit de concourir à la répartition du surplus de l'actif au marc le franc avec les autres chirographaires. — (2) I, p. 668. — (3) Ainsi jugé par l'amirauté de Marseille le 29 octobre 1748 et par arrêt confirmatif du parlement d'Aix (juin 1749). — (4) Rec. de M. 1862. 2. 32.

ériger en règle de jurisprudence : on ne peut plus exercer une action réelle sur ces marchandises confondues, fussent-elles de même nature, si ce n'est comme le fait observer M. Laurin (1), dans un cas très-exceptionnel : quand elles sont, par leur identité *absolue* avec d'autres produits, reconnaissables encore, de façon qu'on puisse transporter à la partie les caractères du tout.

La cour d'Aix nous paraît, au contraire, avoir sainement appliqué la loi en jugeant le 10 mars 1866 (2) que le capitaine ne peut exercer son privilège sur des sucres par lui livrés à un raffineur, lorsque ces sucres ont été mis en chaudière et convertis en sirop (3).

Il faut encore, pour que le privilège puisse être exercé, que la marchandise n'ait pas passé en mains tierces.

Il n'en était pas de même dans l'ancien droit prussien, qui permettait d'exercer pendant six jours après la délivrance l'action privilégiée même contre le tiers possesseur *(etiam contra tertium possessorem)* (4), si ce dernier ne parvenait à prouver qu'il avait opéré un paiement effectif et de bonne foi avant que le fréteur eût intenté son action. Mais il n'en pouvait être ainsi dans notre droit, où les meubles n'ont pas de suite par hypothèque (art. 2119 c. civ.). Ce tiers trouve dans sa possession même, d'après les principes généraux de la législation française, un titre supérieur, quoique postérieur à celui du créancier privilégié. Ce n'est pas le contrat translatif de la propriété (s'il n'est suivi de dépossession) (5), qui paralyse aux mains du fréteur l'exercice de de l'action privilégiée, c'est la dépossession même de son débiteur (6),

(1) II, p. 190. — (2) Rec. du H. 66. 2. 274. — (3) La cour de cassation a fait un raisonnement du même genre en refusant d'admettre la subrogation réelle des bois coupés au sol forestier, des pierres extraites de la carrière à la carrière. V. D. 77. 1. 99. — (4) Wedderkop. — (5) *Sic* Marseille, 15 juin 1851. Rec. de M. t. 30. 1. 205. — (6) *Sic* Civ. rej. 9 juin 1845. D. 45. 1. 412. Dans l'espèce, le capitaine avait laissé sans opposition ni réserve transborder la cargaison sur un autre navire. « Ajoutons, dit judicieusement M. Laurin « (II, p. 190), que le seul fait du transbordement amènera la créa- « tion d'une multitude d'intérêts nouveaux, tels que celui du capi- « taine du second navire, lesquels suffiraient, à défaut d'autre « considération, pour primer le droit du premier. »

Ceux que la loi protège ainsi, dit M. Boistel (1), sont uniquement les acquéreurs de bonne foi. Il est clair que, si l'on a organisé une dépossession fictive pour dépouiller le fréteur de son privilège, les tribunaux devront déjouer cette manœuvre frauduleuse (2).

Enfin le fréteur peut assurément renoncer au privilège que lui confère l'article 307. Mais la renonciation ne se présumera pas (3). Il y aurait renonciation implicite dans le cas où le connaissement porterait la mention d'un fret nominal, c'est-à-dire d'une somme dérisoire indiquée pour la forme. Tel est en effet le sens de l'affrètement *uno nummo* (4) (conf. ci-dessus n. 664). Quand le fréteur se sera par là même privé volontairement de son privilège sur la cargaison, la convention lui sera manifestement opposable alors même qu'elle ne pourrait pas l'être aux gens de mer agissant pour le recouvrement de leurs loyers (cf. encore n. 664).

Les gens de mer n'ont pas de privilège sur les marchandises ; mais, créanciers du fret, ils peuvent exercer sur elles, pour la conservation de leur gage, les droits de l'armement qui est leur débiteur. N'exerçant que les droits de l'armement, il ne pourraient, par une conséquence logique, ainsi que la cour de cassation l'a jugé le 20 mai 1857 (5), réclamer aucune préférence pour le fret sur les marchandises si, à l'arrivée, celles-ci avaient été loyalement remises par le capitaine à des tiers au profit desquels elles avaient été affectées pour sûreté d'avances par eux faites et qui, après les avoir vendues, en auraient appliqué le prix au remboursement de ces avances (6).

(1) N. 1266. *Sic* Ruben de Couder, v° Fret, n. 343. — (2) Conf. Pont. Priv. et hyp., n. 420. — (3) Elle ne résulterait pas, dit très-exactement M. Laurin (II, p. 191), de l'acceptation d'un tiers comme consignataire du chargement, car il n'y a là en quelque sorte qu'une simple indication de paiement, et le tiers ne joue le rôle que d'un *addictus solutionis gratia* : cpr. Marseille, 16 avril et 8 juillet 1841. Rec. de M., t. 20. 1. 282 et 305. — (4) *Sic* Mars. 22 juin 1858; Havre, 26 mars 1864 ; Rouen, 7 août 1867. Rec. du H. 59. 2. 24; 64. 1. 90; 67. 2. 253. — (5) S. 59. 1. 170. — (6) Il ne faut pas se dissimuler que la combinaison des droits des tiers et des gens de mer soulèvera de grandes difficultés pratiques, encore accrues par les arrêts de cassation du 10 juin 1879 (v. ci-dessus n. 664). Toutefois, on doit l'admettre, si les gens de mer ne sont recevables à exercer sur les marchandises

860. *Ordonnance de Bilbao, c. XVIII.* Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer par nécessité urgente, tout comme s'il les avait transportées à destination (art. 20). Si le capitaine est obligé de relâcher dans un port et de vendre des marchandises pour subvenir aux frais des réparations ou pour se procurer des vivres, il devra en tenir compte aux chargeurs au prix auquel elles seront vendues au port de décharge (art. 21). Si la guerre éclate avec le pays pour lequel le navire est en route et qu'il soit obligé de revenir avec le chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour (art. 22). Si le navire rentre au port, par suite de la tempête ou de tout autre accident de mer, et qu'il soit en état de naviguer, les chargeurs qui déchargent devront payer le fret entier de l'aller comme s'il était arrivé à destination (art. 23) (1). Si le capitaine, par suite d'arrangements avec des corsaires ou pirates, leur livre des marchandises, il a droit au fret entier comme s'il les avait conduites à destination, à la charge de faire certifier judiciairement par les gens de son équipage, au premier port de relâche, la nécessité de l'arrangement et le profit qu'en tire le surplus de la cargaison (art. 27). Si quelqu'une des marchandises chargées sur un navire qui fait naufrage est sauvée, le fret en sera payé en prenant pour base la distance des ports du départ et de destination et le lieu du naufrage; mais il sera dû en entier si les marchandises sont conduites

que les droits de l'armement et s'ils sont réduits au silence quand ils ont laissé disparaître leur gage aux mains des tiers, ils sont fondés à prendre et à provoquer toutes les mesures conservatoires de leurs droits, par conséquent à démontrer qu'une combinaison a été ourdie pour les frustrer de leur privilège sur le fret, à faire répartir le fret en conséquence pour assurer le recouvrement de leurs droits et à démontrer que l'affrètement *uno nummo* n'existe pas en ce qui les concerne. Donc 1° ce fret leur reste affecté s'ils peuvent le saisir (v. ci-dessus n. 660); 2° si la convention par laquelle le capitaine s'est dépouillé de son privilège sur la cargaison a été faite en fraude de leurs droits et pour empêcher leur action privilégiée sur le fret d'aboutir, ils peuvent en leur nom personnel, attaquer et faire annuler cette convention (art. 1167 c. civil.). Ainsi se concilient la jurisprudence de 1857 et celle de 1879. — (1) Les articles 24, 25, 26, 28 correspondent exactement à nos articles 300, 305, 302, 303.

à destination soit sur le navire, soit sur un autre (art. 29). Le privilège du fréteur sur les marchandises et la question de l'abandon des marchandises détériorées en paiement du fret sont réglés comme en droit français (art. 30 et 31).

Code espagnol (1). Lorsqu'un délai fixé par le tribunal du port de relâche se sera écoulé sans que le chargeur ou le consignataire ait nommé un procureur fondé pour recevoir le chargement, le tribunal en ordonnera le dépôt, et le fret sera payé avec le produit de la portion du chargement vendue en quantité suffisante pour le couvrir (art. 781). Le fret sera compté sur les marchandises vendues par le capitaine, en cas d'urgence, afin de subvenir aux frais de carène, de gréement et autres besoins du navire (art. 785). Le fret entier sera encore dû d'après les conditions de l'affrètement lorsque les marchandises auront souffert une détérioration ou une diminution par cas fortuit ou par un vice propre ou par les mauvaises qualités et conditions de leurs enveloppes (art. 789). Lorsque les marchandises chargées sur le navire éprouvent une augmentation naturelle dans leur poids ou leur mesure, leur propriétaire paiera un fret correspondant à cette augmentation (art. 791). Le fret est dû (art. 793) dès l'instant où les marchandises sont déchargées et mises à la disposition du consignataire. Le chapeau (art. 796) doit être payé dans la même proportion et avec les mêmes restrictions et modifications que le fret. Le capitaine (art. 798) est privilégié pour son fret sur le chargement, pendant un mois après la délivrance, lors même que le débiteur serait tombé en faillite. Si les marchandises ont passé en mains tierces, ce privilège ne dure que huit jours.

Droit hollandais et droit portugais (2). Le fret des mar-

(1) Les dispositions des art. 293, 299, 301, 302, 303, 310, 306, 309 c. fr. ont passé dans les art. 792, 772, 786, 787, 788, 790, 794, 795 c. esp. — (2) Les dispositions des art. 301, 302, 309, 310, 303 c. fr. ont passé dans les codes hollandais et portugais (art. 481, 482, 496, 497, 483 § 1 et 2 c. holl.; 1528, 1529, 1540, 1542, 1530 § 1 et 2 c. port.). Aux termes d'un jugement du tribunal d'Amsterdam du 14 novembre 1866 (Journ. du dr. intern. priv., II, p. 145), la stipulation, insérée dans la charte partie, de restitution des avances pour le cas où le navire n'aurait pu atteindre le lieu de sa destination ne déroge point au règlement légal

chandises que le capitaine a été contraint de vendre (dans les cas prévus par l'art. 298 c. fr.) est dû pour le tout si le navire arrive à bon port et en proportion de la route déjà parcourue s'il a fait naufrage (art. 480 c. holl.,1527 c. port.) (1). Il n'est dû aucun fret pour les marchandises faisant partie du chargement, sauvées en mer ou sur le rivage sans aucune coopération du capitaine (art. 484 co. hol., 1531 c. port.) Le temps de la décharge convenu par la charte partie ou fixé par la loi étant expiré, le fréteur ou le capitaine a le droit d'exiger de l'affréteur ou du destinataire le déchargement du navire et le paiement du fret et de l'avarie (art 485 c. hol.). Si les jours de planche sont écoulés et s'il y a contestation sur le déchargement, le fréteur ou le capitaine pourra, avec l'autorisation du juge, décharger les marchandises et les mettre en dépôt entre les mains d'un tiers, sauf le droit du fréteur sur les mêmes marchandises (art. 486 c. hol.) Le fréteur ou le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement du fret, de l'avarie grosse et des frais. Il peut demander le dépôt des marchandises en mains tierces jusqu'au paiement de ce qui lui est dû et, si elles sont sujettes à dépérissement, il peut en demander la vente. Si l'avarie grosse ne peut être réglée de suite, il pourra demander la consignation judiciaire d'une somme à fixer par le juge (art. 487 c. h. (2), 1532 c. p.). Le capitaine ayant déchargé les marchandises sans se faire payer le fret, les avaries et autres frais ou sans employer les précautions usitées dans le lieu de la décharge perd son droit contre l'affréteur ou le chargeur si celui-ci prouve qu'il a tenu compte du montant au réceptionnaire ou qu'il ne pourrait se le faire rembourser par suite de la faillite de ce dernier (art. 488 c. h., 1533 c. p.). Si le consignataire refuse

du fret de distance dans les hypothèses prévues par l'art. 483 c. hol., tel qu'il est déterminé par cet article. — (1) L'art. 1527 c. port. énonce spécialement qu'il est déduit dans ce cas sur le produit de la vente. — (2) Mais v. quant au droit de rétention du *cargador* (courtier d'affrètement) sur les papier du navire qui lui ont été fournis en vue de l'accomplissement de son mandat l'arrêt de la cour provinciale de Nord-Hollande du 17 décembre 1874 dans le *Journ. du Droit intern. privé*, t. II, p. 321.

de recevoir les marchandises, le fréteur ou le capitaine peut, par autorité de justice, les faire vendre partiellement ou même totalement (s'il est besoin) pour le paiement du fret, des avaries et frais (à la charge de déposer judiciairement le surplus et sauf son recours contre les chargeurs en cas d'insuffisance) (art. 439 c. h., 1534 c. p.). Le fréteur ou le capitaine est préféré à tous les créanciers pour son fret, les avaries et les frais sur les marchandises de son chargement pendant vingt jours après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces (art. 490 c. h., 1535 c. p.). Dans tous les cas où le fret est convenu d'après le nombre, la mesure ou le poids, le fréteur a le droit d'exiger que les marchandises soient comptées, mesurées ou pesées au moment même du déchargement (art. 461 c. h., 1536 c. p.). (V. en outre ci-dessus n. 817). Si l'avarie ou la diminution n'est pas visible à l'extérieur, la visite judiciaire peut se faire valablement après que les marchandises ont passé aux mains des consignataires, pourvu qu'elle se fasse dans les quarante-huit heures après le déchargement et que l'identité des marchandises soit légalement constatée (art. 495 c. h., 1540 c. p.).

Codes brésilien (art. 619 s.) et argentin (1250 s.) (1). Au Brésil, le capitaine ou le fréteur ne peut retenir les marchandises à bord pour garantie du paiement du fret, des avaries communes et des autres frais; mais il peut, après une protestation régulière, requérir le dépôt des marchandises jusqu'à concurrence du montant de sa créance, et demander qu'elles soient mises en vente, sans préjudice de son recours direct contre le chargeur en cas d'insuffisance du prix de vente. Cette disposition s'applique aussi quand le consignataire refuse de recevoir les marchandises. Il est alors permis au capitaine, si la contribution aux avaries communes ne peut être immédiatement fixée, d'exiger le dépôt judiciaire d'une somme à fixer par experts. Le capitaine qui livre les marchandises avant de recevoir le fret, la contribution aux avaries et les autres frais sans avoir rempli pour assurer son recours les formalités susindiquées (ou celles

(1) Pour éviter des redites, nous renvoyons nos lecteurs au n. 817.

prescrites par les règlements locaux) n'a plus d'action contre l'affréteur, à moins qu'il ne soit prouvé que le consignataire était le représentant de cet affréteur et que le déchargement a eu lieu pour le compte de celui-ci. Le fret entier est dû pour les marchandises qui ont été avariées ou diminuées par suite du mauvais conditionnement de l'emballage ou de l'enveloppe, quand le capitaine prouve que l'avarie ou la diminution ne provient pas d'un vice d'arrimage. Le fret est également dû en entier pour les marchandises que le capitaine est obligé de vendre pour les besoins du navire, en cours de voyage. Le fret des objets jetés à la mer pour le salut commun se paie également en entier, comme avarie commune. Il n'est dû aucun fret pour les objets qui ont péri par naufrage ou échouement ou qui ont été pris par les pirates ou les ennemis; et, si le fret a été payé d'avance, il peut être répété nonobstant toute stipulation contraire. Toutefois si le navire et la cargaison sont rachetés, déclarés de mauvaise prise ou sauvés du naufrage, le fret proportionnel est dû jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage; mais, si le capitaine transporte ensuite la cargaison jusqu'au port de destination, le fret entier est dû, ainsi que la contribution aux avaries communes et au rachat. Si le sauvetage a eu lieu en mer et sur la côte, sans que l'équipage y ait contribué, et que les effets sauvés aient été remis à leurs propriétaire par des personnes étrangères, il n'est dû aucun fret pour les marchandises ainsi sauvées. Le chargeur ne peut abandonner les marchandises pour le paiement du fret, à moins qu'il ne s'agisse de substances liquides dont les vases ou barriques ont perdu tout ou presque tout leur contenu. Le fréteur a un privilège, pour le paiement du fret et de la contribution aux avaries, sur les objets qui composent le chargement, pendant trente jours depuis la délivrance, si, avant ce délai, ils ne sont pas devenus la propriété d'un tiers. Les créanciers pour le fret, les primes, staries et surestaries, avaries communes et frais à la charge de la cargaison sont préférés à tous autres sur la valeur des effets chargés; mais ils sont primés par les gens de l'équi-

page pour leurs loyers et par ceux qui ont à réclamer des droits de sauvetage ou de pilotage. — De même à Buenos-Ayres.

Code chilien, art. 1027 s. Au Chili le fret est dû : 1° pour les marchandises que le capitaine vend en cours de voyage pour les besoins du navire ; 2° pour les marchandises diminuées ou détériorées par cas fortuit, par vice propre ou par mauvais conditionnement de l'emballage ; 3° pour celles qui ont été jetées à la mer pour le salut commun ; 4° pour celles qui ont augmenté de poids ou de volume, sans avoir égard à cette augmentation. Le fret n'est pas dû pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par l'ennemi : dans ces divers cas, l'affréteur peut exiger le remboursement du fret payé par anticipation. Si les marchandises ont été sauvées ou rachetées, l'affréteur doit le fret jusqu'au lieu du naufrage ou de la prise. Mais le fret est dû en entier ainsi que la contribution aux avaries, lorsque le navire réparé a continué jusqu'au lieu de destination le transport des marchandises sauvées. Toutefois il n'est dû aucun fret pour les marchandises sauvées en mer ou jetées à la côte, quand le capitaine ou l'équipage n'ont pas contribué au sauvetage. Le fret est dû à partir du moment où les marchandises sont mises à la disposition du consignataire. L'affréteur ne peut faire abandon des marchandises saines ou avariées en paiement du fret, à moins qu'il ne s'agisse de liquides dont les vases auraient perdu plus de la moitié de leur contenu. Le capitaine ne peut retenir les marchandises à bord pour la garantie du paiement du fret ; mais il peut en faire ordonner le dépôt jusqu'à parfait paiement. Le chapeau est payé au capitaine en même temps que le fret ; il est soumis aux mêmes causes de réduction. Enfin le chargement est affecté par privilège au paiement du fret, du chapeau et de tous frais et indemnités qui peuvent résulter du contrat d'affrètement. Ce privilège doit être exercé dans les trente jours du déchargement, et le fréteur peut requérir la vente judiciaire des marchandises en quantité suffisante pour couvrir ce qui lui est dû. Les marchandises qui, pendant ce délai, ont pu légalement passer

en la possession d'un tiers cessent d'être la garantie du privilège huit jours après que le tiers en a pris possession. Enfin le privilège est éteint après trente jours, et le fréteur n'a plus qu'une créance ordinaire.

Codes turc et égyptien (1). Les dispositions des articles 298, 299, 301, 302 du code français ont passé dans les codes turc (art. 120-124) et égyptien (art. 117-121). Notre article 303 a été complété par ce paragraphe additionnel : « Si le « capitaine n'a point coopéré au sauvetage, il n'est dû au- « cun fret pour les marchandises sauvées en mer ou sur le « rivage et remises par suite aux parties intéressées » (art. 125 c. t. et 122 c. é.). Contribueront au prix du rachat, disent les articles 126 c. t., 123 c. é., les marchandises, le navire et le fret, tandis que les loyers des matelots n'entrent point en contribution. Ladite contribution se fait sur le prix courant des marchandises, au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié de la valeur du navire au même lieu et sur la moitié du fret. Si le consignataire (art. 127 c. t., 124 c. é.) refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, après lui avoir adressé une sommation officielle pour les recevoir, faire vendre par jugement du tribunal de commerce le tout ou une partie des marchandises pour le paiement de son fret, des avaries et des frais, et faire ordonner le dépôt du surplus, s'il en reste : en cas d'insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur. On ajoute de même au mot « fret », dans les articles 128 c. t., 125 c. é., copiés snr notre article 306, les mots « de l'avarie grosse et des frais (2) ». Même addition dans les articles 129 et 130 c. t., 126 et 127 c. é., copiés sur nos articles 307 et 308. Au lieu de décider, comme notre article 309, que le chargeur ne peut, *en aucun cas*, demander de diminution sur le prix du fret, les articles 133 du code turc, 130 du code égyptien énoncent que « lorsque le fré- « teur et le capitaine ont satisfait, en ce qui les concerne,

(1) Pour éviter des redites, nous renvoyons nos lecteurs au n. 817. — (2) Et ce paragraphe final : « S'il y a avarie grosse et qu'elle ne « puisse être réglée de suite, il peut demander la consignation « judiciaire d'une somme à fixer par le juge ou une caution solvable. »

« au contrat d'affrètement, l'affréteur ou chargeur ne peut « demander une diminution sur le fret convenu ». Enfin les articles 134 c. t., 131 c. é. sont calqués sur notre article 310.

Loi belge du 21 août 1879. Elle n'a pas modifié nos articles 310, 305, 306, 307 (1) et 308, 298, 299, 301. L'article 309 est ainsi amendé : « Quand les marchandises sont ar- « rivées sans retard au lieu de destination, le chargeur ne « peut, en aucun cas, demander de diminution sur le prix du « fret » (art. 76). On sait déjà (v. ci-dessus n. 796) que la loi nouvelle a proscrit le système du fret proportionnel (2). L'article 98 de cette loi est ainsi rédigé : « Le capitaine « qui a concouru au sauvetage ou au rachat des mar- « chandises non parvenues à destination a droit à une in- « demnité qui, en cas de contestation, est réglée par les « tribunaux ».

Code norwégien de 1860. Après avoir énoncé que le capitaine doit délivrer les marchandises au porteur du connaissement, ce code ajoute : « S'il s'élève un doute ou une « contestation sur le point de savoir qui a le droit de récla- « mer les marchandises, comme aux cas où il se présente- « rait plusieurs détenteurs de connaissements applicables à « la même partie du chargement, où le réclamateur a fait « faillite sans qu'on sache s'il a payé les marchandises etc, « le capitaine doit, si elles ne sont pas déposées dans les « magasins de la douane, les déposer aux mains d'une tierce « personne désignée d'un commun accord ou, à défaut d'ac- « cord, par le tribunal. De même quand le consignataire « désigné ne se retrouve pas et que personne, après les pu- « blications d'usage, ne se présente pour recevoir les mar- « chandises après les jours d'attente ou que celui qui devait « les recevoir n'est pas disposé à le faire. Ce dépôt ainsi « opéré, le capitaine peut, si le fret et les frais n'ont pas été « payés avant l'échéance des jours d'attente, faire vendre,

(1) Si ce n'est qu'aux mots « pour son fret » de l'article 307 elle ajoute (art. 80) « et le remboursement des avaries. » — (2) Art. 97 § 3. « Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après nau- « frage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas « parvenues à destination. »

« avec l'autorisation du tribunal, la quantité de marchan-
« dises nécessaire pour couvrir le fret et les frais » (art. 63).
« Pour les marchandises qui, avant la livraison, se perdent
« par un cas fortuit tel qu'avarie, incendie, attaque de
« l'ennemi, il n'est dû aucun fret au capitaine. Pour celles
« qui ont été sacrifiées dans l'intérêt commun du navire et
« de la cargaison, le fret est calculé conformément à l'art.
« 69 § 11 (1). Si les marchandises ont été vendues ou ont
« dû être livrées dans un port de détresse sans que le navire
« ait pu les transporter à destination ou si elles ont été
« sauvées et transportées à une autre destination par suite
« de naufrage et si elles ne sont pas transportées à destina-
« tion pour compte du navire, une partie du fret est payable
« d'après ce qui est raisonnable eu égard au transport déjà
« fait, aux frais de ce transport, aux risques du surplus du
« voyage. *Dans ces cas* le propriétaire des marchandises a
« pourtant le droit de les abandonner au capitaine pour le
« fret et les frais » (art. 66). « On a le droit d'abandonnner
« pour le fret au capitaine les liquides, quand plus de la
« moitié en a coulé. Ce droit peut être exercé distinctement
« pour chaque tonneau jusqu'à la réception de la marchan-
« dise et sauf le cas où le capitaine, avant le chargement,
« aurait signalé le mauvais état du tonneau en le faisant
« mentionner au connaissement. Ces différents cas exceptés,
« les marchandises ne pourront pas être abandonnées pour
« le fret » (art. 67). Enfin l'article 68 confère au capitaine un droit de rétention jusqu'à ce qu'il ait été payé du fret, des surestaries, frais spéciaux, remboursé de la part des marchandises dans une avarie grosse ou jusqu'à ce qu'il ait obtenu bonne et valable caution. S'il n'obtient pas même cette sûreté, il pourra faire mettre à terre et emmagasiner la partie du chargement non garantie : le tribunal en autorisera la vente totale ou partielle si le destinataire n'a pas payé dans le délai qui lui sera fixé. Le chargeur devra être immédiatement prévenu (art. 68).

(1) C'est-à-dire pour tout le voyage si le navire arrive à destination et, s'il n'y arrive pas, comme pour les marchandises gardées à bord.

Droit suédois. La prise de possession des marchandises débarquées entraîne l'obligation de payer la somme convenue pour le fret, l'indemnité pour les surestaries, la contribution aux avaries communes et tous autres déboursés faits par le capitaine pour le compte du propriétaire de la cargaison; elle entraîne également l'exécution de tous les engagements pris par l'affréteur relativement à la cargaison livrée. Si le montant de la contribution aux avaries n'a pas encore été fixé, le propriétaire de la cargaison est tenu de donner des garanties. En tout cas, les marchandises sont affectées en gage au paiement de ces sommes. A défaut de convention contraire le fret est calculé d'après la mesure, le poids ou la quantité des marchandises débarquées et non des marchandises embarquées (1). Lorsque la signature du connaissement n'a pas été accompagnée de réserves spéciales, le fret convenu est exigible intégralement lors même que, pendant le voyage, les marchandises sujettes à être endommagées auraient souffert ou que des animaux auraient péri. Les liquides peuvent être laissés pour compte lorsqu'il s'en est perdu plus de la moitié (2). Si les marchandises sont perdues par naufrage, prise (de l'ennemi ou des pirates) ou incendiées à bord du navire ou si la cargaison périt entièrement par fortune de mer, le fret n'est plus exigible; il est même restituable s'il a été payé d'avance. Cependant, même en cas de perte des marchandises, le fret intégral est exigible : 1° lorsque le prix en est couvert par une contribution aux avaries communes; 2° lorsqu'elles ont été vendues pour les besoins du navire, le prix en étant alors remboursé, à moins cependant que le navire et le reste de la cargaison ne périssent ensuite dans un naufrage; car, dans ce cas, leur vente n'a été d'aucun profit pour le salut commun. Si tout ou partie de la cargaison a pu échapper au naufrage ou à l'ennemi, le

(1) Le *standard* qui sert de base au règlement du fret doit être ramené au cube de 103 1/8 pieds anglais. — (2) Comme en droit norwégien, ce droit doit être exercé avant la réception et ne peut pas l'être si le capitaine a fait constater au moment du chargement le mauvais état des vases.

fret des marchandises sauvées est dû et calculé jusqu'au lieu du sinistre. Si le capitaine du navire peut transporter ces marchandises jusqu'à destination, le fret est exigible en entier pour celles qui ont été sauvées. Enfin l'article 63 du code norwégien a été presque textuellement reproduit par le code suédois (1).

Code russe de 1826. Dans le cas où le chargement d'un navire est retenu par ordre du gouvernement, l'affréteur n'en doit pas moins le fret; mais, si le navire n'était pas encore chargé au moment où l'arrêt a été signifié, le tribunal fixe l'indemnité qui peut être due au fréteur par l'affréteur (art. 760) (2). Le voyage commencé et la marchandise livrée, le destinataire est tenu de payer au capitaine le fret et tous les frais faits pour le chargement (art. 761) (3). Si le capitaine, après le chargement et avant le départ, conçoit de justes craintes pour le paiement du fret, il peut se faire

(1) « Si le navire étant arrivé à destination, le destinataire de la « cargaison, désigné comme tel sur le connaissement, refuse d'en « prendre livraison; s'il ne se trouve pas sur les lieux, lui ou son « mandataire; s'il retarde le déchargement du navire au-delà du « délai fixé par la loi ou par la convention; si le capitaine ne possède « aucune garantie du paiement du fret et des autres frais dus; si « la cargaison a été confiée à la garde d'un tiers dans le cas où il « se présente plusieurs porteurs de connaissements, le capitaine « fait sa déclaration au notaire ou à tout autre officier public de « l'endroit; puis, après avoir payé les droits de douane et les autres « frais, il peut procéder au déchargement, s'il n'a pas déjà eu lieu, « et faire vendre aux enchères publiques telle partie de la cargaison « qu'il sera nécessaire pour couvrir les frais de douane, le fret, la « contribution aux avaries, les surestaries, s'il y a lieu, et, en « général, toutes les dépenses qui auront été effectuées. Après « quoi, si le propriétaire n'est pas sur les lieux, le capitaine veille à « ce que le reste de la cargaison soit emmagasiné pour son compte « et mis sous bonne garde; et il donne à toutes ces mesures la « publicité requise par les usages locaux. Si le produit de la vente « ne suffit pas pour couvrir le montant du fret, l'affréteur est res- « ponsable pour le reste. » — (2) Mentionnons un jugement du tribunal de commerce de St-Pétersbourg du 1er mars 1873 (Journ. du droit intern. privé, t. III, p. 72) aux termes duquel l'expéditeur qui a tardé à charger une allège jusqu'au moment où les glaces charrient, de telle sorte que l'allège, en présence de la force majeure, a dû être retirée sans chargement, est tenu de payer le fret au propriétaire de l'allège. — (3) Le capitaine a en outre le droit de réclamer l'état du chargement qu'il a signé en échange des marchandises qu'il a livrées (Trad. A. de St-Jos.).

autoriser par le tribunal à en réclamer le paiement (art. 762 § 1) (1). Enfin il a un privilège, à l'encontre de tous autres créanciers, pour le paiement de son fret sur les marchandises transportées (art. 763).

Code finlandais. Le droit de résoudre les conventions, tel qu'il a été déterminé par l'art. 99 (v. ci-dessus n. 791 et 809) est reconnu à l'affréteur si toutes les marchandises à charger sont entièrement détruites par le feu ou quelque autre accident, de même que s'il intervient prohibition à l'entrée où à la sortie. Si le malheur ou l'interdiction ne frappe qu'une partie des marchandises à embarquer, les conventions ne pourront être résolues. Dans ce cas, pourtant, l'affréteur d'un navire en totalité jouira d'une prolongation des jours de starie (2); il sera ainsi mis à même de livrer de nouvelles marchandises... Il pourra aussi, s'il le préfère, résoudre les conventions en payant la moitié du fret (3) (art. 100). Si le navire, une fois le chargement effectué et le voyage commencé, est empêché par la guerre, le blocus ou quelque autre accident de transporter les marchandises à destination, le fret à payer pour les marchandises livrées sera calculé pour la route parcourue proportionnellement à la distance totale (4) (art. 102). Le consignataire est tenu de payer intégralement le fret pour les marchandises délivrées à destination, à moins que le connaissement n'en constate l'acquittement antérieur... Pour les marchandises

(1) Les créanciers du chargeur peuvent également, s'ils ont lieu de craindre sa faillite et que l'embarquement des marchandises ait été fait pour les priver d'un gage, obtenir du tribunal que le navire ne mette pas à la voile avant qu'ils aient été payés (art 762 § 2). — (2) « Qu'il devra payer à part. » — (3) « Conformément à l'art. 94 ». « Si le chargement de marchandises interdites a déjà été effectué, « le chargeur devra les faire débarquer sans retard. » Art. 101. Si les conventions ont été résolues conformément aux art. 99 et 100 et que le navire soit venu d'un autre lieu pour recevoir le chargement, le fret sera calculé conformément à l'art. 55 (c'est-à-dire en proportion de la longueur totale du voyage) et payé pour la distance parcourue, proportionnellement à la distance entière qui sépare le port d'où le navire est parti de celui où il aurait eu à décharger sa cargaison (v. n. 846 ci-dessus la même question débattue en droit français). — (4) « Conformément à l'art. 101, que le navire ait été con- « traint de revenir au port de sortie ou qu'il ait opéré le décharge- « ment dans un autre port ».

à livrer à la pièce, à la mesure ou au poids, le fret sera compté en raison de la quantité débarquée. Le navire étant arrivé à destination, on paiera le fret intégralement, à moins de conventions contraires, pour les animaux qui pourraient avoir péri pendant la traversée sans qu'il y ait eu fait ou faute du capitaine, de même que pour les marchandises susceptibles d'altération qui auraient été avariées ou perdues. Il en sera de même pour les marchandises remboursables à l'avarie commune, ainsi que pour celles qui auraient été vendues pour les nécessités du navire et ensuite suppléées. L'armateur pourra également réclamer le fret pour les marchandises endommagées ou détruites par la faute du capitaine si celui-ci peut les rembourser au prix du port de destination (art. 106). Si le capitaine a reçu des vases contenant des matières fluides sans constater sur le connaissement les défectuosités que ces vases pouvaient offrir et s'il s'est vidé plus de la moitié du contenu, le destinataire aura le droit, au moment de la livraison des vases, mais non plus tard, d'en faire l'abandon au capitaine en acquittement du fret (art. 107). Aucun fret ne sera dû pour marchandises enlevées par des pirates ou de quelque autre façon entièrement détruites, que ce soit par un naufrage, un incendie à bord ou tout autre malheur : si le fret a été payé d'avance, il sera remboursé. On devra fret entier pour les marchandises sauvées d'un naufrage ou affranchies d'un embargo, lorsqu'elles auront été transportées et délivrées au lieu de leur destination. Cependant il ne sera dû aucun fret si le navire et la cargaison ont été abandonnés en pleine mer par le capitaine et l'équipage et que le sauvetage en ait été effectué par d'autres (art. 108). Sont privilégiées sur les marchandises les créances suivantes : d'abord les frais faits pour le sauvetage des marchandises ; puis les emprunts à la grosse affectés sur celles-ci, avec les primes et les intérêts ainsi que les contributions aux avaries communes, préférence étant donnée aux créances postérieures sur les antérieures ; et, en dernier lieu, le fret non acquitté, l'indemnité pour jours de surestarie et les autres dépenses faites pour les marchandises. Ces privilèges s'étendent à toutes sommes

dues pour réparation des dommages et pertes arrivés en cas d'avaries communes ou autrement (art. 109). Le destinataire n'aura pas à payer les jours de surestarie au port d'embarquement, à moins qu'ils ne soient portés comme dus sur le connaissement; il ne sera pas non plus redevable des frais ordinaires ou extraordinaires à supporter par le navire, comme droits de lamanage, de feux, de port ou de quarantaine, à moins que ces frais ne puissent être comptés parmi les avaries communes ou que la participation plus ou moins grande du destinataire n'ait été stipulée dans les conventions (art. 112 § 2). Si le capitaine a délivré des marchandises à l'affréteur ou au consignataire avant le paiement des dettes énoncées en l'article 109, les privilèges établis par ledit article pourront être encore exercés pendant quinze jours après la livraison. à moins qu'avant ce terme les marchandises n'aient passé en mains tierces sans qu'il y ait mauvaise foi... Les marchandises ne pourront être retenues pour avaries communes non acquittées, si le montant n'en a pas encore été fixé et que le propriétaire des marchandises fournisse de bonnes garanties de paiement, non plus que pour un emprunt à la grosse, si le porteur de l'acte du prêt consent à la livraison des marchandises (art. 113). Si, pour une cause quelconque, le capitaine ne peut obtenir le paiement du fret ni rentrer dans ses dépenses, il doit en faire protêt, ensuite il fera vendre aux enchères publiques ce qu'il faudra des marchandises pour couvrir le prix du fret, les droits de douane, l'indemnité pour les jours de surestarie et différents retardements, ainsi que d'autres frais et déboursés (art. 120). Si le capitaine a tenté sans délai, mais inutilement, d'obtenir du consignataire ou par la vente des marchandises la somme nécessaire à couvrir le prix du fret et les autres dépenses, il sera tenu d'en avertir sans retard l'affréteur; après quoi celui-ci, à moins de conventions contraires, sera responsable envers le capitaine de ce qui lui reste dû sur ladite somme (art. 121).

Code allemand (1). Le fréteur n'est point tenu d'accepter

(1) Pour éviter des redites, nous renvoyons nos lecteurs à nos précédents exposés de droit comparé et notamment au numéro 817.

les marchandises saines ou avariées en paiement du fret. Si toutefois des caisses remplies d'objets liquides ont coulé en tout ou en majeure partie durant le voyage, elles peuvent être abandonnées au fréteur en paiement du fret et de ses autres créances. La stipulation portant que le fréteur ne répond pas du coulage ou la clause « franc de coulage » n'exclut pas ce droit. Ce droit s'éteint du moment que les caisses sont entrées dans le dépôt du preneur. Si le fret a été stipulé à forfait et que quelques-unes des caisses seulement aient coulé en tout ou en majeure partie, elles peuvent être abandonnées en paiement pour une part proportionnelle du fret et des autres créances du fréteur (art. 617) (1). Aucun fret n'est dû et le fret payé doit être restitué, sauf convention contraire pour les marchandises perdues par cas fortunit. Cette disposition s'applique, que le navire ait été affrété en entier ou pour une part proportionnelle ou pour un espace déterminé. En pareil cas, si le prix du fret a été stipulé à forfait, la perte d'une partie des marchandises donne lieu à une déduction proportionnelle du fret (art. 618). Le fret est dû, malgré la non livraison, pour les marchandises qui se sont perdues par leur vice propre ainsi que pour les ani-

(1) Des charbons s'étaient enflammés spontanément avant le déchargement. Le tribunal de commerce de Hambourg ordonna le déchargement et la vente (pour compte de qui il appartiendrait) du surplus. Le produit de la vente du chargement (qui s'était d'ailleurs enflammé une seconde fois) fut absorbé par les frais. Le fréteur réclama son fret avec surestaries ; l'affréteur refusa de payer parce qu'il n'avait rien reçu. Le tribunal de Hambourg (11 déc. 1865) rejeta la demande en se fondant sur ce qu'il n'y avait pas eu de livraison. Mais le tribunal d'appel en deuxième instance (26 janvier 1866) et le tribunal d'appel de Lubeck en troisième instance (29 avril 1867) admirent, au contraire, le droit du capitaine au fret correspondant aux charbons débarqués, se fondant sur ce que, sauf quand il s'agit du coulage des liquides, le fret est dú en entier pour les marchandises même endommagées par cas fortuit ou par le vice propre. M. Lyon-Caen fait très-justement observer (Journ. du droit int. pr. IV. p. 462) qu'il y a là une exacte application du principe admis par le code français, selon lequel le fret est dû en entier pour les marchandises arrivées à destination, quand même elles seraient avariées. Dans l'espèce, une partie des marchandises avait été débarquée en état d'avarie, et les frais de la vente en avaient absorbé la valeur. C'était là non la conséquence des risquest de mer, mais un fait indépendant de ces risques et qui s'étai produit après le débarquement; c'est pourquoi le fret était dû.

maux qui sont morts en route (art. 619 § 1). Si le fret a été stipulé à la mesure, au poids ou à la quantité, on doit, pour fixer le fret, admettre la mesure, le poids ou la quantité des marchandises déchargées du bord et non des marchandises livrées à bord (art. 621) (1). Le fret à temps finit avec le jour où le déchargement est achevé (art. 623 § 3). Le fréteur (art. 624) a un droit de gage sur les marchandises à raison des créances mentionnées en l'article 615. Le droit de gage subsiste tant que les marchandises sont retenues ou déposées; il continue même après la livraison pourvu que le fréteur l'ait fait valoir en justice dans les trente jours à compter de l'achèvement de la livraison; le droit s'éteint si, avant d'avoir été invoqué en justice, les marchandises ont passé dans le dépôt d'un tiers *qui ne les possède pas pour le destinataire* (art. 624). En cas de contestation au sujet des réclamations du fréteur, ce dernier est tenu de livrer les marchandises dès que la somme litigieuse a été déposée en justice ou à une autorité ou dans un établissement apte à recevoir les dépôts et consignations. Après la remise des marchandises, le fréteur peut faire toucher la somme déposée moyennant bonne et valable caution (art. 626). Tant que subsiste le privilège du fréteur, le tribunal peut ordonner sur sa demande et pour le désintéresser la vente publique, totale ou partielle, des marchandises. Le droit du fréteur est opposable aux autres créanciers et à la masse du propriétaire failli. Le tribunal, avant de procéder à la vente, doit entendre les intéressés s'ils sont sur les lieux (art. 626). Si le fréteur a livré les marchandises, il ne peut pas se rembourser sur l'affréteur à raison de ses créances contre le destinataire. Le recours ne peut avoir lieu qu'en tant que l'affréteur profite du dommage causé au fréteur (art. 627). Si le fréteur n'a pas livré les marchandises et s'il a fait usage du droit que lui confère l'art. 626 sans que la vente des mar-

(1) Faute de stipulation contraire, les frais ordinaires et extraordinaires de la navigation tels que lamanage, droits de port et de phare, frais de remorque et de quarantaine, percement de glaces et autres, sont à la charge exclusive du fréteur, lors même qu'il n'était point, aux termes du contrat d'affrètement, obligé aux mesures qui ont occasionné les déboursés (art. 622 § 2).

chandises l'ait intégralement remboursé, il peut avoir son recours contre l'affréteur pour le reste de sa créance (art. 628). Si les marchandises ne sont pas reçues par le destinataire, l'affréteur est tenu de payer au fréteur le fret et les autres créances conformément au contrat d'affrètement (art. 629 § 1).

Code italien. Il reproduit purement et simplement les dispositions du code français que nous avons commentées dans la dernière partie de ce deuxième chapitre, modifiant toutefois le deuxième paragraphe de notre article 298 par l'addition des mots *et pour celles affectées comme gage d'un emprunt, suivant le montant de la somme empruntée* (art. 405) et complétant ainsi notre article 299 : « Si un navire est « affrété pour aller prendre dans un port un chargement et « le conduire à un autre port, et que l'interdiction de com- « merce survienne pendant le voyage pour se rendre au lieu « où il doit prendre chargement, il est dû au capitaine une « indemnité pour les dépenses faites en exécution du con- « trat, et l'estimation en est faite eu égard aux circons- « tances » (art. 406).

Droit maltais. Le capitaine a non seulement un privilège, mais un droit de rétention sur les marchandises. Aucune exception n'est admise contre le paiement du fret; cependant le capitaine doit fournir la caution *judicatum solvi* (1). Les dispositions de nos articles 298 (2) et 301 sont applicables. En cas de naufrage, il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues (3); les marchandises sauvées, avariées ou non, doivent payer le fret au prix convenu en proportion de la route parcourue (4).

Droit anglais.

Sur quoi le fret (payable à tant le tonneau ou d'une façon

(1) Extrait du *Compendio* (par A. de St-Jos., concord. p. 308). Il s'agit probablement du cas où le destinataire a fait des réserves contre le capitaine à raison d'avaries. — (2) Moins l'alinéa final. — (3) « Lorsque le fret a été fait à prix convenu, comme à *tant* le « quintal, à la balle ou à *tant* par mois. » (Trad. A. de St Jos., ib., p. 309). — (4) Mais le droit du fréteur et l'obligation de l'affréteur varieraient dans ces deux cas (et en outre dans l'hypothèse où des marchandises auraient été volées) selon le mode d'affrètement; c'est du moins ce qui ressort du résumé précité *(ib)*.

générale sur le poids) doit-il être payé ? D'après le *common law*, sur la quantité nette certifiée par le peseur ou le mesureur public au port de déchargement (1) (sauf convention contraire explicite ou implicite (2). Toutefois si quelque circonstance accidentelle avait augmenté le volume de la marchandise, l'affréteur ne devrait le fret que d'après les constatations faites au lieu de chargement (3). « Je conviens, dit « à ce propos le juge Pollock, que le poids ou le volume, tel « qu'il se révèle au port de destination, peut être regardé « comme le *criterium* du fret à payer ; mais s'il est démon- « tré que ce témoignage est fallacieux et que la quantité « embarquée était en effet moindre, c'est sur la quantité « réellement embarquée que le fret doit être calculé » (4).

Quand le fret est-il payable ? Pas avant qu'il soit gagné. Or comme le contrat de transport est, de sa nature, indivisible, aucun fret n'est dû, *prima facie*, si le fret intégral n'est gagné (5). Sans doute, avec le consentement implicite de l'affréteur, l'exécution partielle du contrat peut devenir un titre au recouvrement du fret proportionnel *(pro rata itineris peracti)* (6). De même le fréteur, au cas d'inexécution totale, peut avoir droit, sinon au fret proprement dit, du moins à des dommages-intérêts qui en tiennent lieu. Mais le principe du pur droit anglais peut être énoncé ainsi qu'il

(1) Par conséquent, si le consignataire, pour obtenir livraison de ses marchandises, a payé sur le poids étranger *(foreign weight)* indiqué au connaissement et qu'un poids moindre soit constaté par les balances de la Reine *(queen's scales)*, il peut répéter ce qu'il a indûment payé. — (2) Moller *v.* Living, 4 Taunt. 102. — (3) Gibson *v.* Sturge, 10. Exch. 622. Dans l'espèce, la chaleur avait gonflé les blés transportés. — (4) Ce magistrat contestait d'ailleurs l'existence d'un usage commercial, astreignant les parties à s'en tenir aux constatations du port de déchargement.. « *I infer there is no such custom.* » — (5) Hunter *v.* Prinsep, 10 East, 394; Blasco *v.* Fletcher, 32. L. J. (C. P.) 284. — (6) *Under a new contract*, dit Maclachlan : le jurisconsulte recourt à la fiction d'un nouveau contrat. Dans l'affaire Osgood *v.* Groning, le capitaine, craignant d'exposer son navire à la confiscation, avait refusé, malgré les instances des affréteurs, de le mener à Rotterdam, port de destination, et l'avait conduit à Londres. Lord Ellenborough jugea que la convention primitive avait été maintenue dans toute sa rigueur : l'affréteur, n'ayant pas accepté cette déviation ou ce raccourcissement, ne fut pas condamné à payer le fret de distance.

suit : le fret étant le prix du transport et de la remise au lieu de destination des marchandises saines et sauves, l'accomplissement du contrat est la condition *sine quâ non* du droit au paiement de ce prix (1). Or la délivrance fait partie du voyage, qui n'est pas terminé tant qu'elle n'est pas complètement opérée (2). Une charte partie stipulait le fret payable dans les trois jours de l'arrivée et avant la délivrance ; le chargement fut, dans cet intervalle de trois jours, consumé par un incendie : il fut jugé que le fret n'était pas dû parce que le fréteur, n'étant pas prêt à livrer, n'était pas apte à le recevoir (3). Il y a d'ailleurs deux grandes exceptions à la règle *pas de délivrance, pas de fret* : 1° quand le sacrifice de la marchandise donne ouverture à une contribution pour avarie commune ; 2° quand une partie de la cargaison a été vendue pour subvenir aux nécessités pressantes du navire (4). En outre s'il s'agit d'un transport de bestiaux, bêtes de somme, etc, le fret est dû pour les animaux morts comme pour les vivants (à moins que le fréteur ne se soit expressément astreint à *conduire* son chargement jusqu'à un lieu déterminé) (5).

Le chargeur peut-il abandonner pour le fret les marchandises détériorées (6) ? Il importe peu pour le fréteur, a dit lord Mansfield (7), que les marchandises soient avariées, si le destinataire les reçoit : il lui suffit de les avoir transportées ; car, par cela seul, il a gagné le fret : or le destinataire ne peut pas prendre les marchandises saines et abandonner les autres : il doit prendre tout ou ne prendre rien ; s'il abandonne tout, il n'a plus de fret à payer, et peut abandonner tout, quoique tout ne soit pas gâté ou perdu. Cet exposé serait irréprochable, fait observer J. Willes, si lord

(1) Osgood *v.* Groning, 2 Camp. 466 ; De Silvale *v.* Kendall 4 M. and Sel. 37, 42, etc., etc. — (2) Sur la délivrance en droit anglais v. ci-dessus n. 817. — (3) Duthie *v.* Hilton, L. R. 4 C. P. 138. — (4) Le maître, qui doit tenir compte de la valeur de ces objets, est fondé à en percevoir le fret. — (5) Blakey *v.* Dixon, 2 B. and P. 321; Andrew *v.* Moorhouse, 5 Taunt 435. — (6) Dans le commerce de l'Angleterre avec les îles, le fret du sucre et des mélasses est réglé sur le poids des tonneaux au port de délivrance, toujours moindre qu'au port de chargement (Maclachlan, p. 440). Cf. notre art. 310 § 2. — (7) Dans l'affaire Luke *v* Lyde.

Mansfield avait substitué au mot « abandonne » les mots « refuse de recevoir »; il est évident que le destinataire, quand le chargement ne peut lui être remis en conformité de la charte partie, n'a pas besoin, pour s'affranchir du fret *pro ratâ*, d'abandonner la propriété des marchandises.

Au demeurant, a dit encore Willes (1), pour savoir si le fret est dû, il faut se demander si le service en vue duquel il fut promis a été, en substance, accompli *(substantially performed)* : le fret est donc gagné, en principe, si le capitaine amène au port de destination les marchandises, quoiqu'endommagées et est en mesure de les délivrer; il ne l'est pas si le capitaine n'est pas à même d'amener les marchandises au port de destination; il est dû partiellement si le capitaine y amène une partie de la cargaison, à moins que la charte partie ne subordonne à l'entier transport (2) le droit au fret (3).

Le fret est-il dû après un naufrage? est-il dû sur les marchandises sauvées? Lord Mansfield, rendant son jugement dans l'affaire Mackrell *v.* Simond and Hankey (4), a posé ainsi les principes généraux : la charte partie, selon l'usage, stipule un fret dans la prévision que le navire arrivera sain et sauf avec son chargement : on ne prévoit pas autre chose. Si le navire est jeté sur la côte anglaise et n'arrive jamais au port de Londres, mais que les marchandises soient sauvées (5),

(1) Dans l'affaire Daxin *v.* Oxley, 33 L. J. (C. P.) 115, 119. — (2) Ainsi peut s'expliquer l'arrêt rendu par la cour de l'échiquier le 28 novembre 1873 (journ. du droit intern. privé, I, p. 203). Le fret avait été fixé en bloc (5000 livres payables un mois après le débarquement de la cargaison au port d'arrivée); une partie de cette cargaison ayant été incendiée sans la faute du capitaine, la cour jugea, par interprétation de la volonté des contractants, que tout le prix du transport était dû, sans déduction du fret afférent à la partie brûlée. — (3) Willes enseigne après Pollock que, si le volume de la marchandise a augmenté ou diminué pour quelque cause accidentelle, il faut calculer le fret sur les quantités embarquées, parce que c'est le seul moyen de ne pas enfreindre la loi du contrat (conf. Jacobsen's sea Laws, vol. 3, c. ii, p. 220). — (4) In K. B. Trin. T. 16 Géo. 3. — (5) Lord Mansfield sous-entend sans doute que les marchandises sauvées sont arrivées à destination. *Jugé* par le tribunal de commerce de Nantes le 28 juin 1877 (Rec. du H. 78. 2. 194) que, contrairement à l'art. 303 c. fr., la loi anglaise n'accorde aucun fret pour les marchandises sauvées qui ne sont pas rendues à destination.

le fret sera dû parce que le chargeur tire avantage du voyage (1).

Si les voyages d'aller et de retour n'en font qu'un seul, ajoute S. S., et que le navire se perde dans le trajet, le fret n'est pas dû parce que tout le profit de l'expédition est perdu et que d'ailleurs, d'après la volonté des contractants, cette expédition ne peut pas être scindée. Mais si elle peut l'être (rien n'est plus fréquent) et que le navire se perde dans le voyage de retour, le fret est dû pour le voyage d'aller (2).

Si le navire et le chargement sont pris et s'il est jugé qu'ils sont tous deux de bonne prise, le fret est perdu pour le fréteur. Si la cargaison n'est pas de bonne prise, le capteur pourra lui-même gagner le fret en la conduisant au port de destination. Si le navire n'est pas de bonne prise, le fréteur, ayant fait ce qui dépendait de lui pour exécuter le contrat, a le droit de soutenir que la capture équivaut à la délivrance et de réclamer au capteur le remboursement du fret affecté au voyage originaire (3). Enfin l'armateur ne perd pas son fret si le navire, après avoir été pris par l'ennemi, est repris par les nationaux (4).

De ce que les marchandises sont stipulées livrables contre paiement du fret, il ne faut pas plus en droit anglais qu'en droit français conclure que le fréteur, en délivrant la marchandise, a perdu le droit d'actionner l'affréteur lui-même (5). La clause « *he or they paying freight* », usuellement insérée dans les connaissements, n'y est insérée que dans l'intérêt du capitaine, auquel elle ouvre un droit d'option. Le recours du fréteur contre l'affréteur lui est d'ailleurs expressément assuré par l'*act* du 14 août 1855 (art. 2). Le détenteur du connaissement (s'il n'est purement et simplement l'agent de l'affréteur)

(1) *This is not expressed by the charter party*, ajoute lord Mansfield, *but arises out of the equity of the case.* — (2) Lord Mansfield n'a pas examiné l'hypothèse spécialement prévue par l'art. 299 c. fr. *Jugé* por le Conseil privé le 30 mai 1873, dans une affaire où les autorités du Havre s'étaient opposées au débarquement d'un chargement de pétrole et où le navire avait dû retourner à Londres, que l'armateur avait droit au fret d'aller, au fret de retour et à tous les frais accessoires (journ. du dr. int. pr. I, p. 203). — (3) Cf Maclachlan, p. 457 et 458. — (4) Westoby, ch. XII, sect. 2. Cf Maclachlan, p. 450. — (5) Christy *v.* Row, 1 Taunt. 300; Tapley *v.* Martens, 8 T. R. 451 etc.

s'oblige à payer le fret en recevant la marchandise (1).

Le fret est payable avant tout au propriétaire actuel du navire, c'est-à-dire à celui qui est investi de la propriété au moment où le fret vient d'être gagné. Il l'est également au *mortgagee* qui aurait pris possession du navire avant la fin du voyage, aux assureurs à qui le délaissement est fait, etc.

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement du fret, pourvu que le fret ne soit pas payable d'avance, car ce privilège est la rémunération des soins qu'il a donnés au transport *(of is labour in and about the carriage)* (2). Le privilège de droit commun, dérivant de l'obligation réciproque que les parties ont contractée, l'une de délivrer les marchandises (3), l'autre de payer le fret, ne garantit que le fret proprement dit, non les créances accessoires (indemnités de surestarie, charges locales, droits de quai, etc) (4), mais peut être étendu par la convention des parties (5). Comme en droit français, le privilège s'exerce connaissement par connaissement, sans extension d'un connaissement à un autre, quand les effets énoncés dans tous les connaissements devraient être délivrés à la même personne (6).

L'importante loi du 29 juillet 1862 a, quant au privilège sur la marchandise, coordonné les anciens usages et les décisions jurisprudentielles. D'après cette loi (art. 68), au moment où les marchandises sont débarquées, le propriétaire du navire peut aviser (par écrit) le *wharf owner* (7) ou le *warehouse owner* (8) qu'il entend maintenir son privilège sur la marchandise : celui-ci ne peut plus dès lors s'en dessaisir « jusqu'à ce que le privilège soit déchargé (9) ». Le privilège (art. 69) est « déchargé » par la production d'une

(1) On suppose encore qu'un nouveau contrat s'est formé (entre le destinataire et le fréteur). V. Moller *v.* Young (in error), 25 L. J. (q. B) 94, 96. Cf. Maclachlan, p. 466. — (2) Cependant un usage inverse existe à Liverpool ; mais il a été jugé que, si l'affréteur ne l'avait pas connu, le fréteur ne pouvait le lui opposer (Kirchner *v.* Venus, 5 Jur. N. S. 395, *coram* Privy Council. — (3) Small *v.* Moates, 9 Bing. 574. — (4) Philips *v.* Rodie, 15 East, 547; Faith *v.* The East India Company, 4 C. and Ald. 630, 642, etc. — (5) Foster *v.* Colby, 28 L. J. (Ex.) 81; Gilkinson *v.* Middleton, 2 C. B. N. S. 134, etc. — (6) Bernal *v.* Pim, 1 Gale, 17. — (7) Détenteur *(occupier)* des emplacements des quais, docks, etc. — (8) Détenteur des magasins. — (9) *Until the lien is discharged.*

quittance de paiement signée du fréteur (1). Le réclamateur peut déposer entre les mains du *wharf owner* une somme d'argent égale à celle que réclame le fréteur, et le privilège est alors « déchargé », mais sans préjudice de tout autre recours que celui-ci prétendrait exercer pour le recouvrement de sa créance (art. 70). Ce dépôt fait, si le déposant n'avise pas par écrit le dépositaire qu'il ait à ne pas se dessaisir de la somme (spécifiant quel est, selon lui, le montant de sa dette ou même s'il se regarde ou non comme débiteur), le dépositaire peut, au bout de quinze jours, remettre cette somme en paiement au fréteur (art. 71). Si cet avis écrit est donné, le dépositaire remet ou offre au fréteur la somme non litigieuse et garde l'excédant (ou le tout, si le réclamateur prétend ne rien devoir) : cet excédant (ou le tout) est restitué au réclamateur si, dans un délai de trente jours, le fréteur n'a pas intenté une action judiciaire devant les tribunaux (art. 72). Si aucune somme n'a été déposée aux mains du *wharf owner* et si le privilège n'est pas déchargé, celui-ci (ou le *warehouse owner)* peut faire vendre aux enchères publiques au bout de 90 jours (ou même plus tôt si les marchandises sont de nature périssable) les marchandises placées sous sa garde (art. 73) (2). Les sommes provenant de la vente seront affectées dans l'ordre qui suit au paiement des créances : 1° droits de douane et d'accise ; 2° frais de la vente ; 3° (à défaut de convention spéciale entre le fréteur et le *wharf owner*) (3) émoluments du *wharf owner* ou du *warehouse owner* ; 4° fret et charges accessoires. L'excédant, s'il y en a, sera remis au propriétaire du chargement (art. 75).

Etats-Unis. Le juge Story a dit dans l'affaire du *Nathaniel Hooper* (8 Summer, 342) que les cas où le fret intégral est dû, quoique les marchandises ne soient pas arrivées au port de destination, peuvent être ramenés à un seul : le contrat d'affrètement n'a pas été exécuté par la faute de

(1) Et dont une copie est remise au *wharf owner*. — (2) Cette vente sera précédée d'annonces faites dans les journaux et d'un avertissement envoyé par la poste au propriétaire des marchandises si son adresse est connue ; mais l'inaccomplissement de cette dernière formalité n'invalidera pas le titre de l'acheteur de bonne foi (art. 74). — (3) Une convention spéciale peut interverti le rang des deux dernières catégories de créances.

l'affréteur. Comme en France le chargeur qui, ayant expédié des marchandises prohibées, en subit la confiscation, ou qui retire volontairement ses marchandises pendant le voyage (1) est tenu de payer le fret intégral.

Le fréteur a, comme en France et en Angleterre, un privilège sur les marchandises pour le recouvrement du fret, mais il y peut renoncer explicitement ou implicitement. Par exemple il y a renonciation implicite au privilège, s'il est convenu que la délivrance précèdera le paiement ou les garanties à donner pour le paiement du fret. Le capitaine a un droit de rétention en même temps qu'un privilège (2) : s'il a délivré une partie des marchandises au consignataire, il peut exercer ce droit de rétention sur l'excédant et l'opposer, par exemple, même à un tiers acheteur jusqu'au paiement du fret entier (3).

Le fréteur n'étant astreint qu'au transport, le fret intégral est dû contre délivrance au port de destination, quelque dépréciation qu'aient subie les marchandises par vice propre, par fortune de mer ou par le seul fait de la navigation et quand elles n'auraient plus au déchargement la moindre partie de la valeur vénale sur laquelle le chargeur avait compté, alors qu'elles sont encore délivrées *in specie* (4). Mais le fret ne serait pas dû si les marchandises avaient, pendant la traversée, *péri* par un accident de navigation (5).

Dans l'hypothèse prévue par l'article 298 code fr., le fréteur, devant tenir compte au chargeur des marchandises vendues pour subvenir aux nécessités pressantes du navire, a droit au fret (6).

Le porteur du connaissement, par cela seul qu'il reçoit les

(1) Jordan *v.* Warren Ins. Co., 1 Story's C. C. R., 342 ; M'Gaw *v.* Ocean Ins. Co., 23 Pick., 405. A moins, bien entendu, que le capitaine, dans un port de refuge, ne refuse de transborder malgré l'évidente nécessité d'un transbordement ou qu'il ne veuille se soustraire à l'obligation de transporter dans le délai raisonnable. Cf. art. 293 c. fr. § 2. — (2) Le capitaine peut « indubitablement » retenir les marchandises jusqu'au paiement du fret, a dit le juge Clifford *(in the case of The Eddy, 5 Wallace, 493)*. — (3) Mais s'il y a plusieurs acheteurs, il ne pourrait pas demander à l'un d'eux le fret de la partie du chargement vendue à un autre. — (4) Hugg *v.* Augusta Ins. Co., 7 Howard's U. S. sup. Ct. R., 595 ; Steelman *v.* Taylor, 19 Law Rep ; 36. — (5) Frith *v.* Baker, 2 Johns R., 327. Dans cette affaire, les sucres transportés avaient coulé à la suite d'une tempête. — (6) Dixon, n. 195.

marchandises, est astreint au paiement du fret. Il devient partie au contrat dans lequel il n'avait pas d'abord figuré. Mais, aux Etats-Unis comme en France ou en Angleterre, cela ne signifie pas qu'une novation soit opérée : ce nouveau débiteur n'est présumé qu'*adjectus solutionis gratia* (1).

Le contrat d'affrètement étant, de sa nature, d'après les principes rigoureux du droit anglo-américain, indivisible, c'est-à-dire le fréteur ne devenant créancier du fret que si son obligation est accomplie par la délivrance des marchandises au port de destination, les jurisconsultes américains se demandent comme les jurisconsultes anglais si et quand le fret proportionnel *(pro rata itineris peracti)* peut être dû. Il ne l'est que si les marchandises ont été volontairement acceptées par l'affréteur (ou son représentant) à un port intermédiaire. Il y a présomption légale qu'un nouveau contrat s'est implicitement formé (2). Cette présomption peut d'ailleurs être combattue de plusieurs manières, par exemple si le réceptionnaire dénie tout droit au fret ou s'il proteste ou si l'agent de l'affréteur ne reçoit le chargement que sous toutes réserves, etc. Pour le calcul du fret proportionnel on déduit, au Massachussets (3), du fret intégral le montant du fret qui eût été perçu sur la marchandise au cas d'achèvement du voyage (4).

Code civil canadien. Si le bâtiment est obligé de revenir avec son chargement à raison d'interdiction de commerce survenant pendant le voyage avec le pays pour lequel le bâtiment est engagé, le fret n'est dû que pour le voyage de l'aller, quoiqu'il ait été stipulé un chargement de retour (art. 2447). Le fret est dû pour les marchandises que le maître a été contraint de vendre pour subvenir aux réparations, victuailles et autres nécessités pressantes du bâtiment, et le maître est tenu de payer pour telles marchandises le prix qu'elles auraient rapporté au lieu de leur destination. Cette règle s'applique également lors même que le bâtiment aurait péri subséquemment pendant le voyage ; mais, dans ce cas, il n'est tenu de payer que le prix qu'elles ont effec-

(1) Grant *v.* Wood, 1 N. J., 292, etc. — (2) Parsons *v.* Hardy, 14 Wendell, 215 ; Hunt *v.* Haskell, 24 Maine, 339 ; Bowman *v.* Tall, 23 Wendell, 306 etc. — (3) Coffin *v.* Storer, 5 Mass. R., 252. — (4) En ce qui touche le voyage d'aller et retour, le droit anglo-américain ne diffère pas du droit anglais. V. ci-dessus l'exposé doctrinal de lord Mansfield.

tivement rapporté (art. 2449). Le fret est payable sur les marchandises jetées à la mer pour la conservation du bâtiment et du reste du chargement, et la valeur de ces marchandises doit être payée au propriétaire par contribution générale (art. 2450). Le fret n'est pas dû sur les marchandises perdues par naufrage, prises par des pirates, ou capturées par l'ennemi ou qui, sans la faute de l'affréteur, ont entièrement péri par cas fortuit, autrement qu'il est pourvu dans l'article précédent. Si le fret ou partie d'icelui en a été payé d'avance, le maître est tenu au remboursement à moins d'une stipulation contraire (art. 2451). Si les marchandises sont reprises ou sauvées du naufrage, le fret est dû jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage et si, plus tard, elles sont rendues par le maître au lieu de leur destination, le fret est dû en entier, sujet au droit de sauvetage (art. 2452). Le capitaine ne peut retenir dans son bâtiment les marchandises faute de paiement du fret; mais il peut, dans le temps de la décharge, en empêcher l'enlèvement ou les faire saisir. Il a sur elles un privilège spécial, tant qu'elles sont en sa possession ou en celle de son agent, pour le paiement du fret avec la prime et la contribution ordinaire, tel qu'exprimé dans le connaissement (art. 2453). Tout consignataire ou autre personne autorisée qui reçoit les marchandises est tenu d'en donner reçu au maître; et la réception des marchandises sous un connaissement en vertu duquel elles doivent être délivrées au consignataire ou à ses ayant cause en par eux payant le fret, rend la personne qui les reçoit débitrice de leur fret, à moins que cette personne ne soit l'agent reconnu de l'affréteur (art. 2454). Les marchandises qui ont diminué de valeur ou ont été détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit ne peuvent être abandonnées pour le fret. Mais si, sans le fait de l'affréteur, des futailles contenant vin, huile, miel, mélasse ou autre chose semblable ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, elles peuvent être abandonnées pour le fret (art. 2455). L'obligation de payer la prime et la contribution qui sont mentionnées dans le connaissement est sujette aux mêmes règles que l'obligation du fret; la prime est payable au maître en son propre droit à moins de stipulation contraire (art. 2456) (1).

(1) Cf. Pothier, louag. marit. n. 57.

APPENDICE

AU TRAITÉ DE L'AFFRÈTEMENT.

DU TRANSPORT DES PASSAGERS PAR MER.

I. *Nature et forme du contrat.*

Nos 861. Nature du contrat. Est-ce une variété de l'affrètement ? Est-ce, des deux parts, un acte de commerce ? *Quid* du transport des bagages ? *Quid* du contrat formé par un tiers pour le transport des personnes ?

862. Des éléments du contrat et notamment du prix. Prix du transport de certains passagers par les compagnies subventionnées. De certaines conditions administratives préalables.

863. Des différentes combinaisons du contrat.

864. De la cession du droit au transport par le passager.

865. Forme du contrat. Passagers ordinaires. Emigrants. Pèlerins musulmans. *Quid* des bagages ?

866. Ce contrat doit être régi et interprété par la loi du lieu où il a été conclu.

867. Droit comparé.

II. — *Obligations du transporteur.*

868. Envers qui le transporteur est-il engagé ? Il est tenu d'exécuter l'obligation contractée, à moins qu'elle ne l'ait été sur cause illicite.

869. A. Le transporteur doit mettre et conserver à la disposition des passagers le navire en vue duquel le contrat s'est formé. Loi du 18 juillet 1860, art. 7. Transbordement. Force majeure.

870. B. Le transporteur doit livrer le navire en état de servir. Application de l'art. 297 et de l'art. 296. Emigrants. Pèlerins musulmans. Passagers embarqués par les compagnies subventionnées.

871. C. Le transporteur doit assurer la jouissance du navire.
872. D. Le transporteur doit faire en sorte que le navire parte à l'époque fixée et arrive sans retard. Emigrants.
873. E. Nourriture des passagers. Emigrants, pèlerins musulmans.
874. F. Le transporteur répond des passagers et des bagages.
875. Attributions de compétence faites par la loi du 18 juillet 1860.
876. Droit comparé.

III. *Obligations du passager.*

877. A. Il doit exécuter la convention. Rupture avant le départ, volontaire ou forcée. Excédant. Embarquement clandestin, etc.
878. B. Le passager doit se présenter dans le délai fixé.
879. C. Le passager est tenu de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre à bord.
880. D. Le passager doit payer le prix du passage. Que doit-il payer ? Quand paie-t-il, d'après l'usage ? Du passager qui débarque volontairement. Du passager qui meurt en route. Conséquences de la perte du navire par naufrage, échouement, etc. Si le passager meurt dans le naufrage, faut-il appliquer par analogie l'art. 302 co ?
881. Suite du même sujet. Droit de rétention et privilège.
882. Droit comparé.

I. NATURE ET FORME DU CONTRAT.

861. Quelle est la nature de ce contrat ? N'est-ce qu'une variété de l'affrètement ? Quelques auteurs l'ont enseigné (1).

Tel n'est pas notre avis. Il y a là purement et simplement une convention de transport. Les rédacteurs des titres VI et VIII du livre II du code français ne l'ont pas embrassée dans leurs prévisions et ne l'ont pas réglée, même implicitement. Ainsi le jugèrent successivement la cour de Paris le 7 mai 1859 et la cour de cassation le 11 janvier 1860 (2). La compagnie des messageries impériales soutenait que ces mots de l'article 633 « tout affrètement « ou nolissement » comprennent nécessairement le contrat formé entre un capitaine et un passager. Cette interprétation fut répudiée et devait l'être.

En prenant place sur ce bâtiment qui va le mener d'un lieu à un autre, ce voyageur ne fait pas même un acte de commerce. Quand l'article 633 mentionne, après les affrètements et les assurances, « tous autres contrats concernant le commerce de mer, » il n'a pas en vue « le fait de prendre passage sur un navire. » Le transporteur fait acte de commerce, mais non le transporté (3). « Parmi les con- « trats maritimes, a dit la cour de Paris dans ses observations sur

(1) M. Delpont (Du contrat d'affrètement, p. 301). MM. Hoechster et Sacré, sans se prononcer aussi nettement, partagent évidemment cette opinion. (V. t. I, p. 391). — (2) D. 60. 1. 91. — (3) Même arrêt de la cour de cassation.

« le projet de code de commerce, plusieurs n'appartiennent pas au « commerce, au moins de l'une des deux parts : tel est le contrat « que fait un passager avec un maître de navire pour qu'il le mène « à Saint-Domingue (1). »

Cela ne signifie pas, bien entendu, qu'il ne faille, dans aucun cas, appliquer à cette convention *sui generis* une seule des règles inscrites soit au titre VI, soit au titre VIII du livre II. Il peut y avoir lieu de raisonner par analogie; mais encore faut-il que la disposition se rattache aux principes généraux et puisse être étendue, par conséquent, d'une hypothèse à une autre; qu'elle ne soit pas, selon l'expression de M. Laurin (2), « marquée à un coin de spécialité. »

Ce que nous disons de la convention par laquelle un voyageur stipule le transport de sa personne s'applique, en thèse générale, à la convention par laquelle il stipule le transport de sa personne et de ses effets. Les bagages suivent la personne. En général, ils ne voyagent pas, si je puis m'exprimer ainsi, pour leur compte : on ne peut pas dire qu'un passager ait partiellement affrété le navire pour le transport de ses vêtements parce qu'il voyage avec ses vêtements, etc., ou même parce qu'il s'est muni d'un sac où il trouvera, le cas échéant, de quoi renouveler sa toilette.

Mais il en est autrement quand le transport des bagages ne peut plus être regardé comme l'élément accessoire du contrat formé pour le transport d'un passager. Le Consulat de la mer (c. 68) faisait déjà cette distinction. D'après la loi belge du 21 août 1879 (art. 122 § 1), « le passager est réputé chargeur à l'égard des effets qu'il a sur le « navire. » Aucune présomption de ce genre n'est établie par la loi française. Toutefois ce voyageur déménage : le grand mobilier qu'il emporte d'Amérique en Europe occupe une fraction commercialement appréciable du navire, c'est-à-dire y tient une place que l'armateur pouvait utiliser pour un transport de marchandises. Cette fois, à mon avis, les tribunaux peuvent scinder la convention. C'est par hasard que ce mobilier voyage avec le passager; on l'eût aussi bien expédié par un bâtiment quelconque, avec des boucauts de sucre ou des balles de coton. Le voyageur est expéditeur autant que passager. Il peut y avoir, sous l'apparence d'une seule convention, deux conventions distinctes, dont l'une rentre parmi les variétés de l'affrètement (3).

(1) C'est pourquoi le passager non commerçant peut poursuivre devant le tribunal civil la restitution de ses bagages. (Même arrêt.) — (2) II, p. 74. — (3) Il arrive souvent, dans la pratique, qu'une compagnie de bateaux à vapeur interdit de transporter *comme bagages* des marchandises ou tous objets n'étant pas à l'usage personnel du voyageur, et impose, par voie de conséquence, un *fret* sur certains excédants de poids. *Jugé* par le tribunal de commerce de Marseille le 9 septembre 1861 (Rec. de M. 1861. 1. 271) qu'un passager n'a pu, en pareil cas, faire comprendre dans ses bagages une somme d'argent trop importante pour être affectée aux frais de son voyage et doit en payer le fret en sus du prix de passage. Il se peut, en effet, qu'un transport de numéraire engage très-gravement la responsabilité de l'armateur et ne puisse être en aucune façon envisagé comme l'accessoire de l'autre transport.

Le juge aura, dans ce cas, une question de fait à résoudre et la résoudra d'après les circonstances (1).

D'autres contrats maritimes, quoique faits pour le transport des personnes, doivent être, au contraire, classés parmi les actes exclusivement commerciaux, et ne forment qu'une des catégories de l'affrètement. Tel est, par exemple, le contrat qu'une compagnie ou agence d'émigration conclut avec le propriétaire d'un navire pour un transport d'émigrants. Il s'agit, sans doute, de transporter des hommes, et c'est pourquoi tout gouvernement soucieux de la sécurité, de la dignité humaines doit assujettir à certains règlements de police administrative l'exécution d'une pareille convention. Mais si l'on en décompose les éléments, on y retrouve, tout comme si le navire était loué pour transporter des animaux, les traits caractéristiques de la convention pour louage d'un vaisseau qu'a décrite (art. 273 s.) le législateur de 1807. Tel est encore le contrat que font quelques entrepreneurs du littoral méditerranéen avec certains propriétaires de navires pour le transport des pèlerins musulmans. Quoiqu'il faille se conformer à de nombreuses prescriptions adoptées par un conseil international de santé, sanctionnées par Iradé du sultan (10 février 1880), qui séparent, au point de vue administratif, ce contrat maritime de l'affrètement ordinaire, rien n'est changé au point de vue commercial : l'armateur *frète*, l'entrepreneur *affrète* (2) pour une opération de transport (3).

De ce que le contrat formé par un voyageur pour le transport de sa personne et de ses effets n'est, en thèse, ni une variété de l'affrètement ni, de la part d'un des contractants, un acte de commerce, on a voulu déduire que le propriétaire du navire, au cas de perte des bagages survenue dans un sinistre imputable au capitaine, ne pouvait pas limiter sa responsabilité, conformément à l'art. 216, par l'abandon du navire et du fret. Mais les termes de l'article sont absolus, sa portée est générale, et le législateur aurait manqué son but si la qualité du passager et la nature du contrat intervenu entre lui et le capitaine pouvaient avoir pour effet d'engager, en cas de perte du navire, la totalité des biens de l'armateur. La prétention contraire

(1) On peut alléguer que ce transport n'est pas plus un acte de commerce, de la part du passager, que le fait même d'avoir pris passage sur le navire. Mais cette objection ne nous persuade pas. Voici un navire qui transporte 40.000 bouteilles de vin, dont 30,000 pour le compte de négociants qui veulent les vendre, 10,000 pour le compte d'un riche propriétaire qui veut les placer dans sa cave. Dira-t-on que, quant à cette dernière partie du chargement, le navire n'est pas *affrété*, que le prix du transport n'est pas un *fret*, etc., etc.? — (2) Et cet affréteur (qu'il ait traité pour son compte ou en qualité de commissionnaire) a naturellement qualité pour se plaindre de l'inexécution des clauses de la charte partie, relatives au transport des émigrants (Anvers, 18 octobre 1865, Rec. d'A. 65. 1. 359). — (3) Mais il est clair que, si le propriétaire d'un navire y reçoit des émigrants ou des pèlerins, ceux-ci ne sont pas, à son égard, aux termes du code de commerce, des *affréteurs*.

d'un passager fut, à bon droit, condamnée par la cour de Paris le 24 mai 1862 (1).

862 Ce contrat suppose évidemment un navire sur lequel on loue une ou plusieurs places, un usage à faire de ce navire approprié à la nature du transport, et un prix (2). MM. Hoechster et Sacré appliquent improprement à ce prix la dénomination de « fret (3). »

Le prix du transport peut d'ailleurs, comme le fret, n'être pas, d'avance, expiicitement déterminé. Le passager, comme l'affréteur, serait non recevable à se prévaloir d'une semblable indétermination. Comme l'a jugé le tribunal de commerce d'Anvers le 7 septembre 1855 (Rec. d'A. 56. 1. 291), ce prix serait celui du jour ou du contrat fait avec les autres passagers. C'est ainsi qu'on l'entend en Allemagne (4) et la question, en France, ne peut pas être autrement résolue.

S'il s'agit d'un transport d'émigrants, c'est bien réellement un *fret* qui est dû à l'armateur par l'agence ou par la compagnie d'émigration. De même s'il s'agit d'un transport de pèlerins (règlement international de 1880).

Le prix du transport est, en principe, librement débattu.

Toutefois il arrive que l'Etat, traitant avec les compagnies auxquelles il concède, moyennant subvention, un service postal, leur impose un rabais sur les prix ordinaires du transport en faveur de certains passagers (5).

Il est même arrivé qu'il stipulât le transport gratuit pour des

(1) S. 62. 2. 248. « Attendu, dit l'arrêt, que le livre II du code de commerce n'a « pas un caractère exclusivement commercial...; que, dans les art. 217 et 249, « il prévoit, entre l'armateur ou le capitaine et des tiers, des relations qui n'im- « pliquent, de la part de ces derniers, aucun acte de commerce. » — (2) Cependant les jurisconsultes romains ont raisonné dans l'hypothèse où ce contrat était à titre gratuit et enseigné qu'il engendrait néanmoins certaines obligations du transporteur envers le passager. *Licet gratis navigaveris, non tamen in factum actiones tibi denegabuntur si damnum injuria passus es* (l. 6. ff. pp. *nautæ, caupones*). Il est très-certain que, si j'emmène *gratis*, sur mon *yacht*, un de mes amis, et qu'il soit volé ou frappé par un homme de mon équipage, je suis responsable. Mais encore une fois, nous n'avons pas à nous occuper, dans un traité de droit commercial, de ces contrats exceptionnellement transformés en contrats de bienfaisance (v. ci-dessus n. 756). — (3) Nous aurons toutefois à nous demander, en établissant la part contributive du fret dans l'avarie commune, si les sommes payées par les passagers ne doivent pas être, en ce qui concerne l'application des articles 401 et 417, comprises dans le fret. Conf. Alauzet, t. VI, n. 2331. — (4) Cf. art. 620 et 674 combinés du code allemand. — (5) Art. 29 § 1 du cahier des charges pour l'exploitation du service postal français de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie. « Les passagers fonc- « tionnaires civils ou militaires, les ministres des différents cultes reconnus par « l'Etat et appartenant à la nationalité française, lorsqu'ils se rendront à leur poste « ou devront être rapatriés, les élèves boursiers voyageant sur réquisition de l'ad- « ministration seront admis sur les paquebots de la compagnie, ainsi que leur fa- « mille et leur suite, en vertu d'une lettre du commissaire du gouvernement à Mar- « seille, des gouverneurs et des commandants de station dans les colonies et des « agents diplomatiques et consulaires à l'étranger, à 30 0|0 de rabais sur les prix « qui seront adoptés par la compagnie, tant pour les passagers de première et de « deuxième classe que pour les passagers du pont. »

religieux, des missionnaires ou des sœurs de charité (1). Mais ce n'est là, si l'on y regarde de près, qu'une des charges imposées au concessionnaire en retour de la subvention (conf. ci-dessus, n. 756).

Nos lecteurs savent déjà (2) que le capitaine, maître ou patron d'un navire marchand ne peut embarquer un passager qui ne figurerait pas sur le rôle d'équipage (3). Mais, d'après plusieurs circulaires ministérielles (4) résumées dans l'article 274 du règlement général de 1866, cette disposition du décret-loi du 19 mars 1852 n'est pas applicable à l'embarquement des passagers à bord des bâtiments, quelle que soit leur destination, spécialement affectés à des transports périodiques de voyageurs. Les capitaines de ces bâtiments ne sont tenus que de dresser une liste des passagers qu'ils ont embarqués. Ils ferment cette liste au moment d'appareiller du port de départ ou de relâche, en affirment l'exactitude en y apposant leur signature, et la font remettre au bureau de l'inscription maritime, vingt-quatre heures au plus tard après leur départ. Il est regrettable que le législateur, en posant la règle, n'ait pas lui-même déterminé les exceptions. Une liste analogue doit être dressée et déposée par le capitaine qui transporte des émigrants, mais cette fois en vertu d'un décret qui est rendu en exécution d'une loi (5). (V. ci-dessous n. 865.)

Le transport des émigrants n'est pas un commerce ordinaire dont les opérations puissent être complètement abandonnées au libre arbitre des contractants. En France, aucune opération d'engagement ou de transport d'émigrants ne peut être valablement conclue sans l'autorisation du ministre du commerce (art. 1. l. 18 juillet 1860), et cette autorisation est subordonnée au dépôt d'un cautionnement qui peut varier de 15,000 à 40,000 francs (6). En outre (art. 4), aucun na-

(1) V. l'art. 33 du cahier des charges pour l'exploitation du service postal de l'Indo-Chine et l'art. 33 du cahier des charges pour l'exploitation des services postaux transatlantiques (lignes des Etats-Unis et des Antilles). — (2) V. notre tome II, n. 444. — (3) Art. 4 décret-loi 19 mars 1852. *Junge* art. 6 décr. 20 mars 1852, punissant d'une amende de 100 francs tout patron pêcheur qui aura effectué un transport de passagers. Cf. notre tome II, n. 371. Aux termes d'un arrêt de la chambre criminelle du 10 août 1855, l'armateur devait être « réputé légalement coauteur » de la contravention commise par le capitaine seul et l'on pouvait induire de cet arrêt qu'il fallait alors condamner l'armateur et le capitaine à deux amendes distinctes. La cour de cassation, sur mes conclusions, répudia définitivement cette doctrine le 18 août 1881. Mais elle décida le même jour, contrairement à mes conclusions, que, quand bien même l'armateur serait coauteur matériel de la contravention (dans l'espèce, il avait, autant et plus que le capitaine, coopéré à l'embarquement de passagers ne figurant pas sur le rôle d'équipage), une seule amende devait être prononcée, les principes du droit commun n'étant pas applicables en cette matière. Or où est le texte qui permet de ne pas appliquer le droit commun au coauteur matériel de la contravention? — (4) 20 mars 1852, 12 février 1864, 20 décembre 1865. Conf. circul. du 23 janvier 1837. — (5) Cf. art. 10 l. 18 juillet 1860. — (6) V. pour de plus amples détails, outre l'article 2 de la l. 18 juillet 1860, les articles 1 et 2 du décr. 9 mars 1861. En ce qui touche les transports de pèlerins musulmans, une déclaration préalable suffit (v. art. 1, règl. 1880); mais l'autorité compétente (dans les ports ottomans, l'autorité

vire affecté au service de l'émigration ne peut sortir du port sans que le capitaine ou l'armateur soit muni d'un certificat constatant que toutes les prescriptions imposées soit par la loi du 18 juillet 1860, soit par les décrets et arrêtés ministériels rendus en exécution de cette loi dans l'intérêt de la police et des émigrants, ont été remplies.

Ce ne sont pas là les éléments juridiques du contrat, mais des conditions administratives préalables sans lesquelles il ne peut être soit formé, soit exécuté.

863. Comme l'affrètement, le contrat de transport des passagers par mer se prête à diverses combinaisons.

Un passager peut retenir, pour lui seul, une place sur un navire ou, pour lui et pour sa famille (1), un certain nombre de places. Il peut même, s'il emmène un personnel très-nombreux, louer tout un bâtiment d'une petite dimension. Le prix sera généralement fixé au voyage; mais je n'aperçois rien qui empêche le capitaine, si la durée du voyage est incertaine, de stipuler qu'il sera payé proportionnellement à cette durée et, par exemple, au mois (2).

Une agence ou compagnie d'émigration peut évidemment louer un navire en tout ou en partie pour le transport des émigrants (3). Aux termes de l'article 6 du décret du 9 mars 1861, tout navire qui reçoit à son bord quarante émigrants est réputé spécialement affecté à l'émigration, et dès lors soumis à un certain nombre de prescriptions règlementaires (4).

864. La loi belge du 21 août 1879 (art. 120) décide que « le passager « ne peut, sans l'assentiment du capitaine, céder les droits résultant « de la convention du transport. » Aucun texte de la législation française n'énonce une semblable règle, et les principes généraux du contrat de louage dictent, à notre avis, la solution contraire (conf. ci-dessus n. 761).

sanitaire) « ne permettra (art. 3) le départ d'un navire à pèlerins qu'après avoir « acquis l'assurance, sous la responsabilité du capitaine et de l'armateur, des con- « ditions suivantes, à savoir : A. Que le navire est en état d'entreprendre le voyage « sans danger, qu'il est bien équipé, bien aménagé, bien aéré, et qu'il ne contient « rien, dans sa cargaison, qui soit ou qui puisse devenir nuisible à la santé ou à la « sécurité des passagers (suivent certaines prohibitions); B. Qu'il a été mis à bord « du combustible, des vivres et de l'eau potable en quantité suffisante pour la durée « du voyage déclaré et d'après l'échelle arrêtée dans l'article suivant. » (V., pour de plus amples détails, l'art. 4). — (1) *Jugé* et bien jugé le 9 août 1855 par le tribunal de commerce d'Anvers qu'un contrat de passage fait par un chef de famille (émigrant) pour lui et pour les siens est indivisible en ce sens que, si l'entrepreneur reste en défaut de procurer le transport à l'un d'entre eux, la résiliation du contrat peut être demandée pour le tout. En cas pareil, la famille ne se scinde pas. L'art. 6 de la loi française du 18 juillet 1860 décide expressément que, si le prix du passage est restitué à l'émigrant malade, il l'est « aux membres de sa famille qui restent à « terre avec lui. » Cf. art. 5 § 2 loi belge 14 décembre 1876. — (2) V. toutefois Alauzet, 3e éd. t. V. n. 345. — (3) De même, en thèse, pour le transport des pèlerins musulmans. Mais, en fait, les navires qui les transportent sont exclusivement affectés à cette opération. — (4) Par ex. à celles des art. 8 décr. 9 mars, 5 et s. décr. 15 mars 1861.

En doit-il être ainsi même quand le passager est dénommé au contrat? La question est plus délicate. Cependant elle doit être, en thèse, tranchée de la même manière, parce que ce contrat ne se forme presque jamais *intuitu personæ*.

Mais il en serait autrement (et l'exception confirme la règle) s'il était formé *intuitu personæ*. Le premier venu ne peut pas, c'est de toute évidence, user du permis gratuit délivré à un missionnaire ou du billet à prix réduit délivré à un fonctionnaire civil ou militaire. Il est non moins clair que, si une compagnie de transports maritimes délivre des billets d'aller et retour, avec réduction de prix, à raison d'un double trajet accompli dans un certain délai, personne n'en peut trafiquer au profit d'un tiers qui ne réunirait pas les conditions exigées par la loi pour en profiter.

865. Quelle sera la forme du contrat? Il est évident qu'on n'a pas besoin de le rédiger par écrit et que l'article 273 § 1 co. n'est pas applicable.

Rien n'oblige le transporteur à délivrer même un bulletin de passage au passager (1). Toutefois, d'après l'usage général, il se délivre de semblables bulletins. Jusqu'où le passager doit-il être transporté? A quelle classe de voyageurs appartient-il? Il est bon qu'il ait entre les mains, si quelque difficulté s'élève, un signe matériel et précis de son droit. S'il perd ce bulletin, il pourra sans doute user encore de la preuve testimoniale et des présomptions (2); mais il lui sera peut-être difficile, en fait, d'en user (3).

En France, aux termes du décret du 9 mars 1861 (art. 5), les compagnies ou agences d'émigration sont tenues de remettre à l'émigrant avec lequel elles ont traité (4), à défaut d'une copie de son contrat, un bulletin nominatif indiquant la nationalité de cet émigrant, le lieu de sa destination et les conditions stipulées pour le transport (5).

(1) Par exemple quand le bateau va d'un point à un autre sans escale, sans distinction de classes et quand le prix a été perçu d'avance. — (2) Même si l'intérêt du litige excède 150 fr., la preuve testimoniale étant toujours admissible contre la partie à l'égard de laquelle l'affaire est commerciale (conf. Demolombe, XXX, n. 104). — (3) En outre, la liste qui doit être dressée par le capitaine des bâtiments affectés à des transports périodiques de passagers (v. ci-dessus n. 862) doit indiquer leurs noms, âges, qualités, lieux de naissance et domicile. — (4) Soit en France, soit à l'étranger. — (5) En outre (art. 16 décr. 15 mars 1861), « le capitaine ou « l'armateur devra remettre, vingt-quatre heures avant le départ, au com- « missaire de l'émigration, la liste exacte des passagers émigrants qu'il doit « transporter, avec indication de l'âge, du sexe, de la nationalité et de la destina- « tion de chacun d'eux. Si, après la remise de cette liste, de nouveaux passagers « émigrants se présentent pour l'embarquement, le capitaine ou l'armateur adres- « sera au commissaire de l'émigration autant de listes supplémentaires qu'il sera « nécessaire, rédigées dans la même forme que ci-dessus. La liste primitive, ainsi « que les listes supplémentaires, dont un double sera annexé aux papiers du bord, « seront définitivement visées et signées au moment du départ par le commissaire de « l'émigration et par le capitaine ou l'armateur. Après la clôture de ces listes défini- « tives et avant que le navire soit sorti des bassins, il sera fait un appel des émigrants « embarqués et aucun émigrant nouveau ne pourra être admis à bord du navire. »

Le règlement de 1880 impose avec une rigueur toute particulière la délivrance de « billets de passage » aux pèlerins musulmans qui s'embarquent dans un port de la mer Rouge (1).

Il en est des bagages comme du passager lui-même. Celui-ci peut s'abstenir d'exiger, le capitaine peut s'abstenir de délivrer un bulletin qui en constate la remise. Il en sera presque toujours ainsi pour ces menus colis qui contiennent un petit nombre d'objets indispensables, et dont le voyageur ne se sépare pas. Il en sera presque toujours autrement, dans l'intérêt commun du transporteur et du passager, pour les colis de quelque importance qui sont réunis sur un point quelconque du navire et qu'il s'agit de retrouver au débarquement.

Si le passager ne représente pas un bulletin de bagages, pourra-t-il recourir à la preuve testimoniale? La compagnie de transports Valéry frères et fils ayant inséré dans les billets d'embarquement délivrés aux voyageurs une clause d'après laquelle elle ne répondait des bagages que s'ils étaient embarqués « comme marchandises » conformément aux lois et usages du commerce maritime, le tribunal de commerce de Marseille jugea, le 16 septembre 1864 (Rec. de M. 64. 1. 275) que, nonobstant cette clause, un passager était recevable à prouver, même par témoins, qu'il avait embarqué une malle avec lui et que cette malle ne lui avait pas été rendue à l'arrivée. Nous approuvons cette décision. Les lois et usages du commerce maritime n'imposent pas au voyageur l'obligation d'affréter, en conformité des règles établies par les titres VI, VII, VIII du livre II du code de commerce, une partie du navire pour le transport de sa malle. La clause était donc vague, contradictoire et le juge décida sagement qu'elle n'avait pu modifier les conditions ordinaires et naturelles du contrat de transport des passagers par mer. Toutefois, aux termes d'un autre jugement du même tribunal (31 mars 1874. Rec. de M. 1874. 1. 158), « est valable la clause d'un

(1) « Nul pèlerin ou voyageur ne pourra s'embarquer sans être muni d'un billet « de passage délivré par le bureau de l'agence dont dépend le navire, et les bureaux « respectifs des compagnies ne pourront en délivrer que le nombre autorisé par « l'office de santé et qui sera calculé sur la capacité officielle du bord. Les billets de « passage seront numérotés et imprimés sur papier de couleur différente pour les « diverses compagnies auxquelles appartiennent respectivement les navires, ce qui « permettra de distinguer facilement la destination du porteur à l'échelle d'embar- « quement et d'éviter la confusion sur rade... Dans aucun cas, d'ailleurs, il ne sera « permis de livrer des billets de passage *à bord* à des personnes qui auraient omis « de se les procurer au bureau de l'agence » (Art. 13). « Tout patron d'embarcation « qui aurait frauduleusement transporté à bord d'un navire des passagers non pour- « vus de billet d'embarquement ou qui aurait pris des passagers sur un point du « rivage autre que l'embarcadère désigné à cet effet par l'autorité du port, sera « passible d'une amende d'un *medjidié argent* pour chaque passager en contravention » (art. 15). Ces articles appartiennent au chap. II (dispositions spéciales aux ports de la mer Rouge). V. en outre au chap. I (dispositions générales), les art. 7 et 8 qui prescrivent de dresser une liste (nominative, autant que possible) des passagers.

« bulletin de passage sur un bateau à vapeur portant que la compa-
« gnie ne répond des bagages que s'ils sont enregistrés, lorsque,
« du reste, cette compagnie a établi un bureau spécial pour l'enre-
« gistrement. » Ces deux jugements se contredisent-ils ? Nous ne le pensons pas. La clause validée en 1874 était claire et, ce me semble, licite ; elle modifiait sans doute, quant à la preuve, les rapports naturels du transporteur et du transporté, mais n'avait rien de contraire à l'essence même de ce contrat. Le passager s'y était virtuellement soumis ; il avait commis une faute en l'enfreignant.

866. Le contrat d'affrètement, avons-nous dit (v. ci-dessus n. 780), doit être régi et interprété par la loi ou par l'usage du lieu où il a été conclu. De même en ce qui touche le contrat de transport des passagers par mer. Même principe ; mêmes déductions. C'est à l'occasion d'un contrat de ce genre que la question, après un examen approfondi (et après partage), fut définitivement résolue par la cour de cassation (1).

867. Le code espagnol ne s'occupe pas plus des passagers que le nôtre ; mais le projet de code de commerce rédigé en 1881 (2) contient une section (3) intitulée *De los pasajeros en los viajes por mar*. Cette partie du nouveau projet étant calquée, ou peu s'en faut, sur la section V du titre V du livre II du code hollandais, nous n'en ferons pas l'objet d'une analyse spéciale.

Ce titre V est intitulé : *Des affrètements et louages de navires, des chartes parties et connaissements et des passagers*. La section V est elle-même précédée de cette rubrique : *Des passagers pour les voyages par mer à l'étranger*. On peut en conclure que le législateur hollandais ne confond pas le contrat d'affrètement avec le contrat de transport d'un passager par mer. Aux termes de l'article 521, s'il n'a été fait aucune convention à l'égard du prix de transport d'un passager, le juge pourra le fixer, au besoin, sur un rapport d'experts (4). Le passager (art. 523) ne peut transmettre son droit résultant de la convention à un tiers sans l'assentiment du capitaine (5). Il est, dit l'article 532 § 1, chargeur à l'égard des effets qu'il a sur le navire (6).

La loi hollandaise ne soumet pas les compagnies ou agences d'émigration à l'autorisation préalable, mais leur impose un cautionnement.

Les rédacteurs du code portugais ne se sont pas approprié cette partie du code hollandais (7).

(1) 23 février 1864. D. 64. 1. 166. — (2) Par une commission que le gouvernement a nommée et dont l'œuvre est en ce moment soumise aux cours, aux tribunaux, aux *juntas de Agricultura, Industria y Comercio*. — (3) La cinquième du titre III du livre III. — (4) *Sic* art. 672 du projet espagnol. — (5) Le projet espagnol (art. 674) ajoute *si fuere nominativo*. — (6) *Sic* art. 682 § 1 du projet espagnol. — (7) Il n'y est guère question des passagers que dans l'art. 1377, à propos des mentions que doit contenir un des livres de bord. Conf. l'édition imprimée à Coïmbre en 1872. Une or-

Les rédacteurs du code brésilien, qui date de 1850, ont, au contraire, consacré quatre articles au transport des passagers. Aux termes de l'article 630, aucun passager ne peut transférer son droit à un tiers sans le consentement du capitaine. Le code argentin, qui traite de la même matière en huit articles (art. 1272 à 1279), reproduit cette prohibition et ajoute 1° que le prix du passage, s'il n'est expressément stipulé, peut être fixé par le tribunal à dire d'experts; 2° que le passager, étant réputé chargeur à l'egard des effets qu'il a sur le navire, est soumis comme tel aux droits et obligations d'un chargeur de marchandises. Les rédacteurs du code chilien, qui traite de la même matière en dix-sept articles (art. 1067 à 1083) se sont également approprié les articles 521 et 523 du code hollandais.

Le titre IX des codes maritimes égyptien et turc est intitulé *Des passagers*. Le prix de passage, y est-il dit (1), sera établi par contrat ou par un billet de passage qui peut être au porteur ou au nom du voyageur. Si le passage s'est effectué sans qu'il y ait eu convention par écrit sur le prix, il y aura lieu d'en fixer un par analogie, qui le sera, à défaut d'accord entre les parties, par le tribunal, qui pourra nommer des experts. Si (2), dans le contrat du billet de passage, le nom du voyageur est énoncé, celui-ci ne peut céder son droit à un autre sans le consentement du capitaine. Sauf convention contraire (3), le passager n'est tenu de rien payer pour le transport des effets de voyage qu'il est autorisé par le contrat de passage à porter à bord. Le passager (4) est censé chargeur à l'égard des effets qu'il a sur le navire. En conséquence (5), le passager qui a confié ses effets à la garde du capitaine, *desquels celui-ci est obligé de lui délivrer un reçu*, jouit, en ce qui les concerne, des mêmes droits et est tenu aux mêmes obligations que l'affrèteur.

Le code norwégien ne parle pas du transport des passagers par mer. Au contraire le code suédois s'en occupe. Un article de ce code prescrit spécialement aux passagers de déclarer leur argent, leurs bijoux, leurs papiers de valeur au capitaine s'ils veulent engager sa responsabilité (6).

Le code finlandais ne traite qu'incidemment de cette matière, dans deux articles que nous aurons bientôt à citer.

En Belgique (7), aux termes de la loi du 14 décembre 1876, nul ne peut entreprendre les opérations d'engagement ou de transport des

donnance a été rendue le 28 mars 1877 pour empêcher l'émigration clandestine. Elle assujettit l'armateur qui veut opérer le transport des émigrants à un cautionnement de 4,000,000 *reis*. V. le résumé succinct de cette ordonnance dans l'annuaire de législation étrangère, ann. 1878, p. 481. V. en outre l'analyse de la loi portugaise du 16 juin 1876, ann. 1877, p. 434. — (1) Art. 137 c. t., 134 c. ég. — (2) Art. 138 c. t., 135 c. ég. — (3) Art. 146 c. t., 143 c. ég. — (4) Art. 147 c. t., 144 c. ég. — (5) Art. 147 c. t., 145 § 1 c. ég. — (6) Les navires qui transportent des émigrants sont soumis à des règlements spéciaux. — (7) Nous ne revenons pas sur les dispositions de la loi générale du 21 août 1879, citées et commentées dans les numéros précédents.

émigrants sans l'autorisation, révocable en cas d'abus graves, du ministre des affaires étrangères. L'autorisation n'est accordée (1) qu'à la condition de fournir un cautionnement préalable, qui servira de gage pour l'exécution des obligations résultant du contrat de transport et pour le paiement avec délégation de la prime d'assurance. Les agences d'émigration (2) sont tenues de faire assurer à leurs frais, dans l'intérêt des émigrants, le prix du transport et des vivres, toutes pertes et tous dommages éventuels à résulter de l'inexécution totale ou partielle du contrat de transport ou bien de verser à la caisse des dépôts et consignations une somme équivalente au montant de l'assurance. L'agence (3) est tenue de délivrer à tout émigrant du transport duquel elle se charge un coupon-contrat du modèle déterminé par le règlement d'administration publique (du 15 décembre 1876) (4). Est réputé spécialement affecté à l'émigration tout navire qui reçoit à son bord 25 émigrants (5).

J'ai déjà cité (6) l'article 665 du code allemand, qui défend au passager dénommé au contrat de passage de céder son droit à autrui. Aux termes de l'article 693, le passager ne doit pas payer d'indemnité particulière pour le transport des effets de voyage qu'il peut apporter à bord en vertu du contrat, à moins que le contraire n'ait été stipulé. Si un navire (art. 677) est affrété à un tiers pour le transport des voyageurs, en entier ou en partie, ou s'il se charge d'expédier un nombre déterminé de voyageurs, les droits entre le fréteur et le tiers se règlent d'après les prescriptions du titre V (c'est-à-dire du titre de l'affrètement), autant que le comporte la nature de l'opération. Toutes les fois que dans les titres *suivants* du présent livre, ajoute l'article 678, il est question du fret, les droits de passage sont, sauf stipulation contraire, compris sous cette dénomination. Enfin les passagers, s'ils tiennent à ce que le capitaine réponde des objets précieux, du numéraire et des effets publics, doivent en déclarer la nature et la valeur (conf. art. 674 et 608) (7).

Le chapitre IV du titre VI du livre II du code italien est intitulé *Dei passeggieri*. Il y est dit (art. 425) que le transport des passagers par vapeurs est soumis à des lois et règlements spéciaux. L'ordonnance du 11 février 1859 (publiée dans le royaume d'Italie le 22 décembre 1861) règle avec un soin minutieux tout ce qui concerne le

(1) Art. 2 l. 14 déc. 1876. — (2) Art. 3. — (3) Art. 8. — (4) Chaque émigrant, comme le dit M. Louis Renault, est ainsi nanti de sa charte d'émigration. Il en est de même en droit hollandais. — (5) Règlement du 15 décembre 1876. — (6) II, n. 395. — (7) « Le présent titre ne porte pas atteinte aux lois qui régissent l'émigration, « même dans celles de leurs dispositions qui sont du domaine du droit privé » (art. 679). V. dans l'annuaire de législation étrangère (ann. 1879, p. 78), l'analyse du projet de M. Kapp, qui propose d'étendre à l'Empire entier les principes énoncés dans la loi prussienne du 7 mai 1853. Une agence ou compagnie d'émigration ne pourrait donc s'adonner au transport des émigrants sans l'autorisation du gouvernement et sans le versement préalable d'un cautionnement de 30,000 marks (art. 1 et 2); les noms des émigrants devraient être communiqués à la police (art. 15), etc.

transport des passagers par mer, mais seulement sur les navires spécialement affectés au transport des passagers (1). Elle impose au capitaine l'obligation de délivrer à chaque passager ou père de famille un billet de place contenant indication des vivres assignés à chaque voyageur et conforme à un modèle annexé. Enfin la loi du 24 mai 1877 s'occupe, à un point de vue administratif, mais d'une façon générale, du transport des passagers sur tous les navires à voiles et à vapeur (ch. VIII du titre I), et annonce (art. 86) qu'« un règlement déterminera le nombre maximum des » passagers d'après la qualité des navires et la nature des voyages, » ainsi que les conditions relatives à l'aménagement intérieur du na- » vire, aux provisions et à la conservation des vivres, aux barques » et appareils de sauvetage et en général toutes les règles et pré- » cautions nécessaires. » Nos lecteurs savent déjà (2) que l'art. 91 de cette loi astreint les capitaines de navires étrangers à fournir caution « afin de garantir l'exécution des obligations et charges à « eux imposées. »

J'ai tracé (II, n° 395) un tableau sommaire des documents législatifs anglais concernant le transport des passagers, et j'y renvoie mes lecteurs. Les juristes d'outre-Manche distinguent soigneusement le transport maritime *(conveyance)* des passagers (3) de l'affrètement. Il n'est pas nécessaire, en thèse, que le *contract for conveyance* soit rédigé par écrit, bien que, d'après l'usage, il soit constaté, pour les longs trajets, par un écrit quelconque. Pour les voyages prévus et réglés par les lois du 14 août 1855 et du 13 juillet 1863 (4), chaque passager doit recevoir un *contract ticket*, dont le législateur a lui-même minutieusement décrit (5) la forme et la rédaction, signé par l'armateur ou par le capitaine, mentionnant le nom et le tonnage du navire, le jour du départ, les points extrêmes et intermédiaires du voyage, le prix du passage, la partie du navire *(cabin or steerage)* à laquelle le contrat s'applique. Le contrat est indivisible en ce sens que les membres *immédiats (immediate members)* d'une même famille ne peuvent pas être séparés : s'ils ne sont pas, tous ensemble, embarqués sur le navire désigné

(1) Regolamento sul transporto dei passeggieri nei viaggi marittimi. « Sont sujets « aux dispositions du présent règlement et réputés spécialement affectés au trans- « port des passagers, dit l'art. 1, tous les bâtiments (sous pavillon national ou « étranger) en partance pour des voyages de long cours ou de grand cabotage qui « reçoivent à leur bord un nombre de passagers dans une proportion supérieure, « eu égard au nombre de tonneaux qu'ils jaugent, au vingt-cinquième pour les « voiliers, au dixième pour les vapeurs, non compris les passagers de chambre... » — (2) V. notre tome II, ib. — (3) Maclachlan décrit séparément le premier de ces contrats dans le chapitre VII de son traité tandis qu'il traite du second dans le chapitre VIII. — (4) Ces lois ne sont applicables qu'aux *passenger ships* (v. notre t. II, p. 291, note 1) et, sauf pour un petit nombre de dispositions, aux trajets d'un port du Royaume-Uni à un port extra-européen ou n'appartenant pas au littoral méditerranéen. — (5) Soit dans l'art. 71 l. 14 août 1855, soit dans les annexes K et L de cette loi.

dans le contrat ou, dans les dix jours, sur un navire analogue *(equally eligible)*, ils peuvent recouvrer le prix, déjà payé, du passage, avec des dommages-intérêts (1). Le prix peut être également recouvré par le chef de la famille quand l'officier d'émigration *(emigration officer)* s'oppose à l'embarquement d'un de ses membres (2). Le capitaine d'un *passenger ship* ne peut obtenir le certificat *(clearance)* de la douane et par conséquent mettre à la voile s'il n'a remis aux agents de cette administration une liste en double contenant le nom, l'âge, la profession, la nationalité, la destination de chaque passager (3) : un de ces doubles, qu'on nomme désormais *master's list*, est rendu au capitaine, qui le complète ou le rectifie au fur et à mesure des décès, des nouveaux embarquements, et qui dresse en outre, le cas échéant, des listes additionnelles (4). Enfin les personnes qui veulent s'entremettre dans le transport des passagers et des émigrants d'un port anglais à un port extra-européen ou situé hors du littoral méditerranéen *(passage brokers)* sont astreintes à un cautionnement et doivent être munies de l'autorisation royale *(licence)* (5).

Tandis que le titre III du livre IV du code civil canadien traite de l'affrètement, le titre IV est intitulé *Du transport des passagers par bâtiment marchand*. Les contrats pour le transport des passagers par bâtiment marchand, dit l'article 2461, sont sujets aux dispositions contenues dans les articles du titre *de l'affrètement* en autant qu'elles peuvent s'y appliquer, et aussi aux règles contenues dans le titre *du louage*, relatives au transport des passagers. Les règles spéciales concernant le transport des passagers par mer voyageant dans des bâtiments à passagers du Royaume-Uni en cette province, ou d'une colonie à une autre ou de cette province au Royaume-Uni, dans quelque bâtiment que ce soit (art. 2462), sont contenues dans les actes du Parlement Impérial *anglais* intitulés : *The passengers Act*, 1855 et *The Passengers Act amendment Act*, 1863, et dans les ordonnances et règlements légaux faits par l'autorité compétente en vertu de ces statuts (6). Les règles spéciales concernant les bâtiments qui arrivent dans le port de Québec ou dans celui de Montréal de quelque port du Royaume-Uni ou de toute autre partie de l'Europe, avec des passagers ou émigrés, ainsi que les règles relatives aux droits et devoirs des maîtres de tels bâtiments et à la protection des passagers et émigrés, sont contenues dans l'acte intitulé Acte concernant les émigrés et la quarantaine (art. 2463).

(1) N'excédant pas dix livres pour chaque passage. — (2) V. pour de plus amples développements les art. 48, 45 et 46 l. 14 août 1855. — (3) Et dont le législateur a lui-même minutieusement règlementé la rédaction dans l'annexe B de la loi du 14 août 1855. — (4) V. pour de plus amples détails, dans lesquels nous ne pouvons entrer ici, les articles 16 et 17 de la même loi. — (5) V. pour de plus amples développements les articles 66 et suivants de la même loi. — (6) Ordre de S. M. en Conseil, 7 janvier 1864.

II. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR.

868. Le capitaine n'est pas, en général, obligé de recevoir un passager, même quand son navire est destiné au transport des passagers (v. ci-dessus II, n. 394 et III, n. 787). Je ne reviens pas sur cette question.

Toutefois les compagnies subventionnées sont généralement astreintes, en vertu de leur cahier des charges, à certaines obligations envers l'Etat (1).

Le capitaine, ai-je dit, doit exécuter la convention, une fois faite; mais il en peut être délié par quelque circonstance exceptionnelle. Il en est ainsi non seulement dans un des cas spéciaux que j'ai cités (II, n. 394), mais toutes les fois que l'obligation a été contractée sur cause illicite. Par exemple, il a promis de transporter aux Etats-Unis certaines catégories de passagers, dont l'immigration aux Etats-Unis est prohibée : il n'est pas tenu d'exécuter une semblable obligation (2). Il a promis de recevoir à bord, sur un navire à pèlerins, des passagers en sus du nombre réglementaire (3), ou des esclaves noirs dont on entend trafiquer au mépris des lois (4); il n'est pas astreint à tenir ces promesses.

869 A. Le transporteur doit mettre et conserver à la disposition des passagers le navire en vue duquel le contrat s'est formé.

Les règles que nous avons, en traitant de l'affrètement, exposées et développées ci-dessus (n. 788), dérivant des principes généraux du droit, nous paraissent applicables au transport maritime des passagers. Le tribunal de commerce d'Anvers a jugé le 2 septembre 1857 (5) que, si une compagnie de transports manque *volontairement* à son engagement d'expédier, à l'époque déterminée, un bateau à vapeur destiné à un transport d'émigrants, il y a lieu de résilier avec dommages-intérêts, *sans égard à l'offre*, faite par la compagnie, *d'assurer le départ des émigrants par d'autres navires*

(1) V. l'article 29 du cahier des charges pour l'exploitation du service postal français de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie. (*J. Off.* du 25 juin 1881), placé sous la rubrique *Passagers du gouvernement.* — (2) Cf. Anvers, 14 octobre 1856. Rec. d'Anv. 56. 1. 330. — (3) Contravention punie par l'article 19 du règlement de 1880 d'une amende de dix livres turques par passager embarqué en excédant. — (4) Le chapitre additionnel du même règlement s'exprime en ces termes : « Attendu (art. 30) « que le gouvernement impérial ottoman a promulgué des lois défendant le trafic « des esclaves noirs, il est de rigueur que toute personne voyageant à bord d'un « navire à pèlerins, vapeur, voilier ou sambouk, et qui serait accompagnée d'un « homme de service, ce dernier doit être muni d'un certificat signalant le nom, l'âge, « les traits et la condition sociale à laquelle il appartient. » « Les capitaines des na- « vires à pèlerins (art. 31) sont tenus d'exiger la présentation du certificat des in- « dividus de cette catégorie et de livrer ceux qui en seraient dépourvus aux auto- « rités du port d'embarquement. En cas d'obstacle d'en opérer directement le dé- « barquement, les capitaines en donneront avis à l'autorité locale et au consulat de « la nationalité du navire. Ils dénonceront de même la présence à bord de per- « sonnes faisant métier de commerce à esclaves. » — (5) Rec. d'A. 57. 1. 301.

soit à voiles, soit à vapeur (1). Cette solution était juridique et pourrait être encore applicable, le cas échéant, soit en France, soit en Belgique, au transport maritime de simples passagers.

Mais aujourd'hui, en ce qui touche le transport des émigrants, la loi française du 18 juillet 1860 (art. 7), la loi belge du 14 décembre 1876 (art. 6) accordent implicitement au transporteur un délai de dix jours, à partir du jour fixé par le contrat, pour embarquer cette catégorie de passagers « sur un autre navire et aux conditions fixées » par le contrat. » C'est seulement s'il n'a pas été pourvu au départ de l'émigrant dans ce délai et à ces conditions qu'il a le droit de renoncer au contrat par une simple déclaration faite devant le commissaire d'émigration (2), sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient lui être alloués (3).

La loi belge du 21 août 1879 (art. 133 § 2) énonce expressément que le passager a droit, pendant la durée des travaux de radoub (4), au logement gratuit et à l'exécution des conventions relatives à l'entretien, à moins que le capitaine n'offre de lui faire achever le voyage sur un autre navire « de même qualité ». De même en France. A l'impossible nul n'est tenu : en offrant alors un bâtiment de même qualité soit quand le premier navire ne peut pas reprendre la mer immédiatement, soit quand il ne peut plus être réparé, le transporteur offre tout ce qu'il peut offrir. Dans le premier cas, on n'est plus tenu de loger ce passager récalcitrant, ni de le nourrir durant la relâche ; dans le second, on peut poursuivre contre lui l'exécution du contrat inexécuté par sa faute, c'est-à-dire le paiement du fret entier.

En cas de naufrage de celui-ci ou de tout autre accident de mer qui empêcherait le navire de poursuivre sa route, dit l'art. 8 § 4 de la loi du 18 juillet 1860, l'agence est tenue de pourvoir, à ses frais, au transport de l'émigrant jusqu'au lieu de destination (5).

Le transporteur n'est plus tenu de mettre le navire à la disposition du passager si la force majeure empêche complètement l'exécution du contrat (6) ou même en ajourne indéfiniment l'exécution, par exemple si le navire s'est perdu par cas fortuit, ou bien, dans le

(1) D'après cet important document judiciaire, les dommages intérêts à allouer consistent dans : 1° le surcroît des frais à résulter du moyen de transport le plus prochain par bateau à vapeur ; 2° une indemnité en faveur des émigrants pour retard et perte de temps; 3° la réfusion des frais de nourriture des émigrants pendant leur séjour prolongé au port d'embarquement ; 4° une indemnité pour les expéditeurs, mais restreinte au dommage immédiat et direct qu'ils ont subi. — (2) En Belgique devant le commissaire maritime. — (3) En Belgique, toute stipulation contraire est nulle de plein droit. — (4) Du navire mis par fortune de mer hors d'état de continuer sa navigation. — (5) En cas de naufrage ou de tout autre accident de mer qui empêcherait le navire de poursuivre sa route, dit l'art. 7 § 4 de la loi belge du 14 décembre 1876, l'expéditeur, *nonobstant toute convention contraire*, et sauf son recours contre les assureurs, est tenu de pourvoir, sans retard et sans frais pour l'émigrant, au transport de celui-ci jusqu'au lieu de destination fixé par le contrat. — (6) *Sic* Alauzet, t. V, n. 1879.

cas où il s'agirait d'un transport d'émigrants, si l'immigration est interdite au pays de destination. L'article 130 de la loi belge du 21 août 1879 énonce que le « contrat est résolu sans indemnité « de part ni d'autre, si le départ est empêché par l'interdiction de « commerce avec le port de destination, le blocus ou quelque autre « force majeure. » Aucune disposition semblable de la loi française n'est directement applicable au transport des passagers par mer. Il y a donc lieu d'appliquer simplement les principes généraux s'il ne s'agit que de ce contrat de transport, de combiner les principes généraux avec les règles spéciales du code de commerce s'il s'agit d'une des variétés de l'affrètement (cf. ci-dessus n° 789).

En France, si le retard du navire affecté au transport des émigrants est produit par des causes de force majeure (1), le transporteur, quoique ce retard excède dix jours, conserve le droit de pourvoir au départ sur un autre navire, et les émigrants ne peuvent pas renoncer au contrat (2).

870 B. Le transporteur doit livrer le navire en état de servir.

C'est de toute évidence. Mais le passager peut invoquer, à défaut de règlements spéciaux, le droit commun et se prévaloir, le cas échéant, ainsi que l'enseigne Alauzet (3), de l'article 297. La cour de Poitiers a pu juger le 30 avril 1828, en visant cet article, que, si une relâche a été causée par le mauvais état du navire antérieur au départ, le voyageur est recevable à réclamer la résiliation du contrat, avec remboursement de la somme donnée à-compte sur le prix convenu et les dépenses de logement et de nourriture.

Tout navire affecté à l'émigration doit être muni d'un coffre à médicaments, suffisamment pourvu, ainsi que d'une instruction sur l'emploi des médicaments (4). Il est alloué à chaque passager, à bord du bâtiment, un espace déterminé (5), qui varie de 1 m. 30 à 1 m. 49 selon la hauteur du pont. Le navire doit avoir un entrepont soit à demeure, soit provisoire, présentant au moins 1 m. 66 (6). Il est interdit d'y charger des marchandises dangereuses et insalubres (7). Le navire doit être pourvu des ustensiles de cuisine, du combustible et de la vaisselle nécessaires (8). La dimension, la distribution, l'aération des objets de couchage (9), le nombre et la distribution des lieux d'aisance (10) sont également réglés. Enfin le navire doit

(1) Constatées et appréciées par le commissaire de l'émigration. — (2) Mais ces mots « ne peut renoncer au contrat » ne figurent plus dans le deuxième alinéa de l'article 6 de la loi belge du 14 décembre 1876. — (3) V. n. 1879. — (4) Art. 9 décret 9 mars 1861. — (5) Par le décret du 15 mars 1861 (art. 5). — (6) Ib., art. 6. — (7) Et entre autres (ib., art. 7) les chevaux, les bestiaux, la poudre à tirer, le vitriol, les allumettes chimiques, le guano, les peaux vertes, les produits chimiques inflammables et les fromages, excepté ceux durs et secs ne portant aucune odeur. — (8) Art. 10. Il y aura, en outre, une balance, des poids et des mesures de capacité, dont il sera fait usage à la réquisition des passagers. — (9) Ib., art. 11. — (10) Ib., art. 12.

être muni d'une chaloupe proportionnée à son tonnage et de canots en nombre suffisant pour les éventualités de la traversée, eu égard au nombre des émigrants embarqués, de pièces à eau, de manches à vent et d'autres appareils propres à la ventilation (1).

Les navires affectés à un transport de pèlerins musulmans sont assujettis à un système préventif analogue (2).

Enfin l'Etat fait insérer dans les cahiers des charges annexés aux conventions postales une stipulation générale en faveur des passagers que doivent embarquer les compagnies subventionnées (3).

L'article 296 § 3 est-il applicable au transport des passagers? Quand le navire mis par fortune de mer hors d'état de continuer sa navigation ne peut plus être radoubé, le prix du passage est-il dû « à proportion de ce que le voyage est avancé? » Non, en thèse, d'après M. Bédarride (4), le trajet parcouru pouvant n'être d'aucune utilité pour les voyageurs : aussi ceux-ci ne lui semblent-ils tenus de payer une fraction proportionnelle du prix « que s'il est justifié que » le parcours leur a profité » (5). D'accord, si l'exécution du contrat de transport était indivisible ; mais le code de commerce l'ayant regardée comme susceptible de division quand il s'agit de marchandises, il est manifestement contraire à l'esprit de la loi de raisonner autrement quand il s'agit de passagers. Si le contrat, partiellement exécuté, n'est pas regardé par là même comme inexécuté dans le premier cas, sous quel prétexte le réputer inexécuté dans la second, la marchandise ayant d'ailleurs le même intérêt que le passager à toucher le point précis de sa destination? C'est ainsi qu'on envisage la question en Allemagne et je crois qu'on l'envisage sous son véritable aspect (6).

(1) Ib., art. 13. — (2) Citons, entre autres dispositions, l'article 6 du règlement de 1880 (dispositions générales), ainsi conçu : « Tout navire à voiles qui embar-« quera des pèlerins devra disposer dans les entreponts d'au moins 12 pieds de « surface et 72 pieds cubes d'espace pour chaque passager pris à bord. Tout navire « à vapeur ou mixte, partie à vapeur et partie à voiles, devra disposer dans les « entreponts d'au moins 9 pieds de surface et 54 pieds cubes d'espace pour chaque « passager. Les navires tant à voiles qu'à vapeur doivent, en outre, avoir sur le « pont un espace libre de 4 pieds de surface pour chaque passager. S'il restait en-« core de l'espace vide sur le pont des bateaux à vapeur, on pourrait y mettre des « passagers de troisième classe, à condition qu'on pût fournir à chacun 9 pieds de « surface, que les plats-bords du navire fussent solides et suffisamment élevés et « que ces passagers fussent protégés par une double tente ou tout autre abri qui « pourrait les soustraire aux intempéries atmosphériques. » — (3) « Les passagers, « dit l'article 30 § 1 du cahier des charges pour l'exploitation du service postal « français de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, seront traités à bord, sous le « rapport de la table, de l'installation et du service, dans les meilleures conditions « pratiquées sur les paquebots français ou étrangers. » Un système de réclamations est organisé par les articles 12, 30 § 2 et 3 du même cahier. Cf. notre t. II, p. 288, note 5. — (4) II. n. 776. — (5) *Sic* Paris, 10 février 1830. S. 1830. 2. 324; Mars., 4 juillet 1832, Bord. 20 juin 1860. Rec de M. t. 12. 1. 165; t. 38. 2. 159. — (6) *Sic* Alauzet V, n. 1898; Laurin II, p. 116; Caumont, v° Affrètement, n. 9; Le Havre, 9 août 1842. Lehir. 44. 2. 26; Rouen, 19 novembre 1862. Rec. de M. 1863. 2. 44.

La loi belge du 21 août 1879 (art. 33 § 1) énonce expressément que, si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, le passager est tenu d'attendre ou de payer le prix entier du passage. Cette règle, écrite dans notre art. 296 § 1, est évidemment applicable, en France, au transport des passagers sans que le législateur ait eu besoin de s'expliquer à ce sujet.

871. C. Le fréteur, avons-nous dit (n. 798), doit assurer la jouissance totale ou partielle du navire selon le mode d'affrètement et garantit le tonnage énoncé. De même en ce qui touche l'exécution du contrat de transport des passagers.

Un capitaine a délivré des billets de première classe à un passager et le cantonne dans le lieu réservé aux voyageurs de seconde classe. Celui-ci a manifestement le droit de se faire rembourser l'excédant du prix et peut réclamer, le cas échéant, des dommages-intérêts. De même quand on l'a mis sur le tillac après lui avoir promis de le loger sous couverte (1).

D'après un jugement d'Anvers (29 juillet 1867) (2) et un arrêt de Bruxelles (22 janvier 1869) (3), le capitaine qui, en se frétant pour « passagers et marchandises », assigne à son navire une portée effective de 1,200 tonneaux lourds *(deadweight)*, deux passagers avec leurs bagages et provisions allant pour un tonneau lourd, ne garantit rien quant à l'espace, de sorte qu'en recherchant si ce navire est en état de porter « la quantité de lourd » promise, il ne faut pas tenir compte du vide nécessaire pour la circulation des passagers. C'est interpréter bien rigoureusement, à notre avis, une convention de ce genre. Les passagers ne sont pas des colis et, si le capitaine leur dénie le *minimum* raisonnable d'espace nécessaire à leur locomotion sous prétexte qu'ils représentent purement et simplement un demi-tonneau, il méconnait, en ce qui les touche, la portée de son engagement. Le patron est obligé de donner aux passagers place et eau *(plaça è aygua)*, disait le Consulat de la mer (c. 71). Un certain espace doit être réservé aux passagers, répétait Wedderkop (4), et un plus grand espace à celui qui paie un prix plus élevé.

Aux termes de l'art. 6 § 3 du décret du 15 mars 1861, lorsque le chiffre des passagers (émigrants) sera inférieur à la capacité réglementaire du navire, l'espace inoccupé pourra être affecté au placement des provisions (la viande et le poisson exceptés), des bagages et même d'une certaine quantité de marchandises, le tout réglé proportionnellement à la diminution du nombre des passagers qui auraient pu être embarqués (cf. art. 287 co. et v. ci-dessus n. 798).

(1) Anvers, 18 oct. 1865. Rec d'A. 65. 1. 359. — (2) Rec. d'A. 67. 1. 221. — (3) Rec. d'A. 69. 1. 16. — (4) *De personis transvehendis*, 1re règle, n. 1 et 2.

872 D. L'armateur doit faire en sorte que son navire parte à l'époque fixée et arrive sans retard. Le capitaine, dit la loi belge du 21 août 1879, est tenu de se rendre directement, sauf convention contraire, au lieu de la destination du navire, à peine de résiliation du contrat et de dommages-intérêts, s'il y a lieu (1). Le passager a droit à des dommages-intérêts et la résiliation du contrat pourra être prononcée si, par le fait du capitaine, le départ n'a pas eu lieu au jour fixé (2). De même en droit français, quant aux passagers ordinaires, quoique le législateur ne se soit pas formellement expliqué.

Mais il ne faut pas, si le navire met trop tard à la voile, qu'on puisse reprocher au passager d'avoir couvert cette faute de l'armateur par une exécution volontaire et sans réserves du contrat. S'il omet de protester avant l'embarquement, il s'expose à être déclaré non recevable dans ses réclamations (3).

Qu'il s'agisse d'un passager simple ou d'un émigrant, l'armateur doit transporter *en droiture* sans pouvoir être admis à prouver qu'un autre mode de transport ne cause aucun préjudice au voyageur. Tel est la convention, implicite, quand elle n'est pas explicite. Elle forme la loi des parties et doit être exécutée sans contestation (4).

Si le navire ne quitte pas le port au jour fixé par le contrat, disent la loi française du 18 juillet 1860 (art 7) et la loi belge du 14 décembre 1876 (art. 6), l'agence responsable est tenue de payer à chaque émigrant, par chaque jour de retard, pour les dépenses à terre, une indemnité dont le taux est fixé par un décret. Cette indemnité est fixée à 2 fr. 50 c. par le décret français du 14 mars 1874 et, en Belgique (5), à 2 fr. par adulte, à 1 fr. par enfant (6). Mais les émigrants, même indemnisés, ne peuvent être forcés de rester indéfiniment dans un port : on sait déjà (v. ci-dessus n. 869) qu'ils ont le droit de renoncer à leur contrat au bout de dix jours. Si le retard, même de plus de dix jours, est causé par la force majeure, l'émigrant ne peut plus non seulement résilier le contrat, mais encore réclamer l'indemnité de séjour à terre « pourvu qu'il soit logé et » nourri soit à bord, soit à terre aux frais de l'agence ou de ses re» présentants » (7). Le transport doit être direct, à moins de stipulations contraires (8).

873 E. Il faut que les passagers soient nourris pendant la traversée.

Le passager, dit Alauzet (9), doit pourvoir à sa nourriture, à moins de convention contraire. Les frais de nourriture du passager, dit l'article 121 § 1 de la loi belge du 21 août 1879, sont compris

(1) Art. 126. — (2) Art. 129.— (3) Jugement du trib. de co. d'Anvers du 18 octobre 1865 (Rec. d'A. 65. 1. 359), accueillant la fin de non recevoir. — (4) *Sic* Anv., 28 juin 1861. Rec. d'A. 65. 1. 249. — (5) Décr. 15 déc. 1876. — (6) Jusqu'à 15 ans révolus. — (7) Art. 7 § 3 l. 18 juillet 1860. *Sic* art. 6 § 3 l. belge 14 décembre 1876. — (8) Art. 8 § 2 l. 18 juillet 1860, 7 § 2 l. belge 14 déc. 1876. — (9) V. n. 1879.

dans le prix du passage s'il n'y a convention contraire. A laquelle de ces présomptions doit-on s'attacher, en droit français ? Ni à l'une ni à l'autre. Il y a toujours sur ce point, à défaut de convention explicite, une convention implicite déterminée par les précédents et par les circonstances (1). Le juge avisera.

Quand un affréteur, après avoir traité avec le capitaine pour un transport de personnes, lui remet les vivres destinés à ces passagers, il a le droit évident d'exiger que ces vivres leur soient distribués régulièrement et pourrait, si cette obligation n'était pas strictement exécutée, réclamer des dommages-intérêts, même à raison du tort causé à sa réputation par les plaintes publiques des passagers (2).

Quand le capitaine doit pourvoir à la nourriture des passagers, il en reste évidemment chargé (sauf stipulation contraire) pendant une relâche, même causée par une fortune de mer (3).

Il n'est pas moins clair qu'un passager ordinaire, quand la nourriture est à sa charge, serait tenu de payer le supplément de vivres devenu nécessaire en cours de voyage par suite de relâche forcée ou d'un autre accident de force majeure. Mais si, grâce à cette prolongation imprévue, sa provision est épuisée, le capitaine devrait évidemment, ainsi que l'enseigne Pardessus et que l'enseignait jadis Roccus (4), lui fournir les aliments nécessaires, sauf à s'en faire tenir compte ultérieurement (5). La loi belge du 21 août 1879 l'y astreint expressément : alors même que le passager doit se nourrir à ses frais, « le capitaine, dit-elle, est tenu de lui fournir « les aliments nécessaires moyennant un juste prix (6). » Si le capitaine use de la faculté que lui confère l'art. 249 du code français, les passagers sont assurément de ceux qui doivent mettre leurs vivres en commun, mais aussi de ceux qui profiteraient, le cas échéant, de la mise en commun. « Si les vivres manquent aux ma- « telots *ou autres qui sont à bord...* », disait le Consulat de la mer (7).

En ce qui touche les émigrants, le décret du 15 janvier 1855 avait décidé que « dans le cas où, *volontairement*, le navire se détourne- « rait de sa route ou ferait relâche, ils seraient logés et nourris au « compte du navire pendant toute la durée de la relâche ou indem- « nisés de leurs dépenses supplémentaires (8). » En cas de relâche volontaire *ou forcée* du navire, dit la loi du 14 juillet 1860 (art. 8 § 3), les émigrants sont ou logés et nourris à bord au compte du navire

(1) Par exemple, s'il s'agit d'un court trajet et d'un prix très-modique, on ne supposera pas facilement que le transporteur se soit engagé, sans mot dire, à faire déjeuner les passagers à ses frais. — (2) Anv. 19 mars 1868, Rec. d'A. 68. 1. 72. — (3) *Sic* Poitiers, 30 avril 1828. — (4) De nav. et naul. notab. 44. — (5) Conf. Anvers, 15 janvier 1855. Rec. d'A. 56. 1. 28. — (6) Art. 121 § 2. — (7) V. notre t. II, n. 525. — (8) « Par le capitaine, l'armateur ou l'entrepreneur, le tout sans préjudice des dom- « mages-intérêts qui pourront être dus. » (Art. 26).

pendant toute la durée de la relâche ou indemnisés de leurs dépenses à terre. La loi belge du 14 décembre 1876 ajoute « nonobstant toute convention contraire. » La loi française a-t-elle également prohibé toute convention contraire? Il est permis d'en douter. Nous concevons qu'elle n'ait voulu, dans aucun cas, « abandonner l'émi- « grant à ses propres ressources. » (1). Mais si l'agence qui affrète le navire a pris les frais de nourriture à sa charge, l'émigrant n'est pas abandonné (2).

Le décret du 15 avril 1861 n'a rien voulu laisser au hasard en cette matière. Les approvisionnements, embarqués par les émigrants ou fournis par le capitaine, doivent être faits en prévision de la plus longue durée probable du voyage (3). Les qualités, quantités et espèces de vivres dont l'émigrant ou l'entrepreneur devra s'approvisionner seront vérifiées et fixées pour chaque destination par le commissaire de l'émigration (4).

En outre, l'émigrant qui doit être transporté par un navire, même ayant moins de quarante émigrants (5), a le droit d'invoquer l'intervention du commissaire du gouvernement pour ce qui concerne la qualité et la quantité des vivres (6).

Les paquebots des compagnies subventionnées doivent généralement, aux termes des cahiers des charges, « prendre l'eau et les « vivres solides et liquides nécessaires pour l'équipage et les pas- « sagers, *même en cas de retard dans la navigation*, chaque pa- « quebot devant être, en outre, pourvu d'un appareil distilla- « toire. » (7).

D'après le règlement de 1880, tout navire chargé de pèlerins devra être en mesure de fournir un *minimum* de quatre litres et demi d'eau par jour à chaque passager pour le temps que durera le voyage, une quantité de riz, farine, gruau ou autres substances farineuses pour pouvoir en donner à chaque passager (et sans y comprendre l'approvisionnement destiné à l'équipage) un demi-kilogramme par jour (8). Les passagers (9) ayant stipulé qu'ils se pourvoiront eux-mêmes des vivres à leur usage ne seront pas compris dans le nombre de ceux auxquels est appelée à fournir la cambuse du navire, sauf, bien entendu, la ration d'eau qui est toujours à la charge du navire.

(1) Rapport de M. Ancel. — (2) Conf. Anv. 15 janv. 1855 (précité). Ce que la loi française a voulu empêcher, c'est que ces frais ne restassent à la charge de l'émigrant lui-même. Telle est, à notre avis, la convention prohibée par l'article 8. — (3) Déterminée par l'article 8 de ce décret. — (4) Art. 9. — (5) Et par conséquent n'étant pas réputé spécialement affecté à l'émigration. — (6) Et d'ailleurs pour les autres conditions de son contrat (décr. 9 mars 1861, art. 6). — (7) Art. 18 du cahier des charges annexé à la loi du 23 juin 1881. — (8) Art. 4 § 1. En cas de relâche sur un point donné pour y faire de l'eau et des vivres, la quantité à en prendre sera toujours dans les proportions ci-dessus déterminées. Le combustible sera calculé proportionnellement à la distance que devra parcourir le navire (même article). — (9) Art. 5 (dispos. gén.)

874 E. Le transporteur répond des passagers.

Il doit faire son possible, c'est de toute évidence, pour qu'ils arrivent sains et saufs an lieu de leur destination. C'est pourquoi il enfreint un devoir élémentaire s'il reçoit à son bord un voyageur atteint d'une maladie contagieuse.

L'article 9 du décret du 9 mars 1861 va jusqu'à défendre de recevoir à bord d'un navire affecté à l'émigration un passager atteint de maladie *grave ou contagieuse.*

Il résulte d'un jugement d'Anvers (1) et d'un arrêt de Bruxelles (2) que, d'après les lois de l'Amérique du Nord, le capitaine doit payer dix dollars par tête pour chaque passager mort pendant la traversée. C'est une manière énergique d'intéresser le capitaine à la vie et à la santé des voyageurs. Aussi, d'après ces documents judiciaires, ne serait-il pas recevable à se faire rembourser de l'amende par un expéditeur d'émigrants. C'est logique.

Il faut rattacher au même principe les minutieuses et rigoureuses dispositions prises par le règlement de 1880 pour empêcher l'encombrement des passagers à bord des navires à pèlerins (3).

Aux termes de l'art. 5 de la loi du 18 juillet 1860, le capitaine d'un navire affecté au service de l'émigration est tenu de recevoir les émigrants à bord la veille du jour fixé pour le départ et de les garder à bord pendant les 48 heures qui suivent le mouillage au port de destination (4).

Le transporteur répond également des bagages. *Vectores eorumque bona omni meliori modo defendere...*, disait Wedderkop (5).

Le passager volé avait le choix, d'après les principes du droit civil romain, entre l'*action furti* contre le voleur et l'action *in factum* contre l'armateur (6). L'édit du préteur, interprété par les légistes, détermina la portée de cette action *in factum*, au moins pour le cas où l'armateur aurait pris l'engagement de rendre la chose saine et sauve (7). L'armateur fut tenu non seulement du vol, mais du dommage causé *(damnum)* (8). Il répondit envers le passager non seulement des gens de mer, mais encore des autres passagers (9).

(1) 27 nov. 1867. Rec. d'A. 57. 1. 374. — (2) 24 mai 1869. Rec. d'A. 69. 1. 233. — (3) Chapitre II (dispositions spéciales aux ports de la mer Rouge). Les autorités sanitaires sont tout spécialement chargées d'empêcher l'embarquement de passagers en sus du nombre règlementaire et une amende de dix livres turques est infligée par chaque passager d'excédant. « L'armateur (art. 19 § 3) est responsable des « contraventions commises par le capitaine et il est passible d'une pénalité égale à « celle du capitaine ; en d'autres termes, le capitaine et l'armateur paieront chacun « une amende de dix livres turques pour chaque passager embarqué en sus du « nombre règlementaire. » — (4) A moins que le navire ne soit obligé de repartir immédiatement. L'émigrant peut ainsi échapper aux premières exactions des aubergistes, choisir librement son logement et trouver du travail. — (5) *De personis transvehendis*, 2e règle, n. 1. — (6) Cf. Albert Desjardins, du *Furtum*, p. 203. — (7) *Ait Prætor : Nautæ... quod cujusque salvum fore receperint, nisi restituant, in eos judicium dabo.* — (8) L. 5. § 1. *Nautæ, caupones.* — (9) L. 1. § 8, ib.

Il fut tenu, même quand aucune faute ne lui était imputable, à moins qu'il ne prouvât la force majeure *(damnum fatale)* (1).

Ces règles sont de tous les temps et l'armateur est encore aujourd'hui responsable dans les mêmes termes sans que le passager ait d'ailleurs à lui imposer l'engagement de rendre la chose saine et sauve. L'engagement est implicite (2).

La loi belge du 21 août 1879 décide (3) que « le capitaine n'est « point tenu du dommage survenu aux effets dont le passager a « conservé la garde, à moins que ce dommage n'ait été causé par le « fait de l'équipage. » Cette règle de sens commun devrait être appliquée par les juges français. Si le capitaine est tenu *custodiæ nomine*, comme disait Gaius (4), quoiqu'il reçoive un prix de passage non pour la garde, mais pour le transport (5), il faut du moins que le voyageur n'ait pas pris les effets embarqués sous sa garde propre et exclusive.

L'armateur ne pourrait stipuler qu'il ne sera pas tenu de rendre les bagages par lui reçus et placés sous sa garde sans prouver la perte par force majeure. On ne peut pas, dit à ce propos Pardessus (6), insérer dans une convention des clauses qui en détruiraient l'essence. C'est très-juridique. Nous allons bien plus loin ; car l'armateur, à notre avis, ne pourrait pas stipuler qu'il ne répondra pas des fautes de son préposé (7).

Le transporteur qui ne « tiendrait » pas « registre » des effets, des paquets et de l'argent placés sous sa garde commettrait une grave imprudence et le passager ne manquerait pas d'invoquer contre lui, comme un puissant argument d'analogie, l'art. 1785 c. civ., quoique cette section du chapitre III du titre du louage ne s'applique pas *in terminis* aux transports maritimes.

« Si le passager meurt, disait le Consulat de la mer (c. 72), son ar« gent, s'il n'a point de parents sur le navire, doit être recueilli par « le patron, qui doit le garder jusqu'à ce qu'il soit dans le lieu où il « lui soit demandé, pendant trois ans. » Le patron, répète Wedderkop (8), doit conserver sur son navire et rendre aux héritiers du passager décédé tout ce que celui-ci a apporté (9). « Le capitaine, « lit-on encore dans la loi belge du 21 août 1879 (10), veille à la con« servation des effets du passager décédé durant le voyage. » De même en droit français (11).

(1) Le naufrage, l'attaque violente des pirates, etc. (exemples donnés par Labéon). V. l. 3. § 1 ib. — (2) Nous prions toutefois nos lecteurs de vouloir bien se reporter à notre t. II, n. 274, pour la détermination de la responsabilité des autes commises par le passager. — (3) Art. 122 § 2. — (4) L. 5. pp. *Nautæ, caupones.* — (5) *Non custodiæ nomine, sed ut trajiciat vectores.* — (6) Collect. des lois marit., t. 1. p. 91. — (7) V. notre t. II. n. 276, où la question est traitée *in extenso.* — (8) De personis transvehendis, 2e règle, n. 4. — (9) *Res quas secum portavit.* — (10) Art. 125. — (11) V. pour de plus amples détails le présent tome, n. 736 et s.

875. La loi du 18 juillet 1860, pour abréger et simplifier la procédure, donne au commissaire de l'émigration le pouvoir de *constater* et *d'apprécier* (1) souverainement les causes de force majeure qui auraient retardé le départ du navire (art. 8). Dans le cas où les agences d'émigration n'auraient pas rempli depuis le départ du navire leurs engagements envers les émigrants, le ministre du commerce procède au règlement et à la liquidation des indemnités, sauf recours au Conseil d'Etat (2). Le recouvrement de ces indemnités, réglées et liquidées, est fait à la diligence du ministre des finances (art. 9). Il est à peine utile d'ajouter que ces attributions de compétence doivent être strictement maintenues dans les limites fixées par la loi.

876. « Si le voyage du navire est interrompu ou suspendu soit « avant le départ, soit pendant le voyage, par force majeure ou par « une autre cause indépendante du capitaine ou de l'association, « dit le code hollandais, le passager et le capitaine sont déchargés « de leurs obligations respectives sans pouvoir prétendre à une in- « demnité (3). En cas d'interruption d'un voyage commencé, les pas « sagers sont tenus de payer le prix du passage jusqu'à concurrence « du chemin qu'ils ont fait (4) » (art. 525). « Si, dans le cas de l'article « 478, le passager veut attendre le radoub, il ne doit aucune aug- « mentation du passage ; mais il doit prendre soin, en attendant, de « son propre entretien ou s'entendre à cet égard avec le capitaine (5) » (art. 526). « Le capitaine n'est pas astreint ni même autorisé soit à « entrer dans un port, soit à s'arrêter pendant le voyage sur la de- « mande ou dans l'intérêt d'un passager (6). » (art. 529). « Le passa- « ger est tenu de pourvoir à son propre entretien s'il n'y a conven- « tion contraire. Néanmoins le capitaine est tenu, en cas de besoin, « de lui fournir les vivres nécessaires à un prix convenable. La dis- « position de l'art. 374 (7) est applicable aux passagers (8) » (art. 530). « En cas de décès d'un passager pendant le voyage, le capitaine « pourra faire inhumer le cadavre ou le mettre hors du bord (9). Il « aura soin de la garde des effets du passager décédé qui se trou- « vait à bord (10) » (art. 531). « Le capitaine n'est tenu du dommage « survenu aux effets du passager que celui-ci a tenus sous sa

(1) La loi belge dit simplement : « Constatées par le commissaire maritime. » — (2) La loi belge substitue le ministre des affaires étrangères au ministre du commerce et réserve le jugement définitif des contestations aux tribunaux. — (3) *Sic* art. 676 du projet de code espagnol (Madrid, 1881). — (4) *Sic* art. 677 § 1 du même projet. — (5) Cf. art. 677 § 2 du même projet. — (6) Le projet espagnol (art. 680) ajoute : *ni para detenerse en ellos mas tiempo que el exigido per las atenciones de la navigacion.* — (7) Calqué sur notre art. 249. — (8) Cf. art 681 du projet espagnol. — (9) « Prendra les dispositions que comporteront les circonstances, » dit l'art. 684 du même projet. — (10) Le même article du même projet parle des « papiers et effets » et renvoie aux dispositions de l'article 595 § 10 qui prescrit, après le décès des marins, la rédaction d'un inventaire détaillé avec assistance de deux témoins pris parmi les passagers ou, à leur défaut, parmi les gens de l'équipage.

« propre garde qu'autant que le dommage est causé par son propre « fait ou par celui de l'équipage (1 . » (art. 532).

D'après l'art. 631 du code brésilien, en cas de rupture ou d'interruption du voyage par cause de force majeure, au port de départ, le contrat est résolu sans que l'une ou l'autre partie puisse réclamer une indemnité. Si la rupture ou l'interruption du voyage a lieu dans un port de relâche, le passager ne doit que le prix proportionnel à la distance parcourue. Si l'interruption a lieu pendant le voyage, par suite de réparations nécessaires au navire, le passager peut prendre passage sur un autre navire en payant le prix qui correspond à la distance parcourue. S'il veut attendre la fin des travaux, le capitaine n'est obligé de le garder que s'il n'y a pas d'autre navire sur lequel le passager puisse être commodément transporté ou si le nouveau prix de passage excède le prix d'abord stipulé, en tenant compte de la distance parcourue. Il répond (art. 632 § 1) du dommage éprouvé par les effets du passager confiés à sa garde immédiate, si ce dommage provient de son fait ou du fait de l'équipage. De même à Buenos-Ayres. Au Chili, le passager a droit à la nourriture, sauf convention contraire, et, s'il y a contestation sur la quantité ou la qualité des aliments, le juge de commerce statue en prenant en considération la quantité et la qualité des aliments consommés par le capitaine et par les gens de l'équipage.

Les codes turc et égyptien s'expriment ainsi qu'il suit. Si le navire n'est point destiné, comme un bateau-poste ou paquebot, au transport des voyageurs, on ne peut exiger du capitaine qu'il prenne des passagers qui n'auraient aucun intérêt dans la cargaison (2). Le contrat de passage est résilié pour le tout si le navire se perd par fortune de mer (3). Le passager est autorisé à résilier le contrat si, une guerre éclatant, le navire est exposé au risque d'être capturé et ne peut plus être considéré comme libre ou si le voyage est rompu ou suspendu soit avant, soit après son consentement par force majeure ou par une autre cause indépendante du capitaine ou de la compagnie dont il relève. Le fréteur, ou capitaine, ou la compagnie dont il relève est également autorisé à résilier le contrat si, dans un des cas susénoncés, il interrompt le voyage ou si, le navire étant affecté principalement au transport des marchandises, le voyage doit être abandonné parce que, sans sa faute, les marchandises ne peuvent être transportées (4). Dans le cas des deux articles précédents, le contrat étant résilié, aucune des deux parties ne sera tenue d'indemnité envers l'autre. Néanmoins si la résiliation a lieu après le commencement du voyage, le passager devra payer le prix du transport proportionnellement à la distance parcourue (5). Si le

(1) *Sic* art. 682 du projet espagnol. — (2) Art. 135 c. t., 132 c. ég. — (3) Art. 141 c. t., 138 c. ég. — (4) Art. 142 c. t., 139 c. ég. — (5) Art. 140 c. ég., 143 c. t. Ce dernier article ajoute : « Lequel (prix) sera calculé et fixé de la manière prescrite dans la note de l'article 118. » V. ci-dessus n. 796.

navire a besoin d'être réparé pendant le voyage, le passager doit payer le prix intégral du passage quand même il ne voudrait pas attendre la fin de la réparation. Mais, s'il attend la réparation, le fréteur est tenu de lui fournir un logis gratis jusqu'à reprise du voyage et de remplir tous les engagements qu'il a envers lui conformément au contrat ou billet de passage concernant la nourriture. Toutefois si le fréteur offre de faire transporter le voyageur par un autre navire de qualité égale et sans préjudice des autres droits conventionnels du passager jusqu'au port de destination et que le passager refuse d'accepter cette offre, celui-ci ne peut plus prétendre au logis et à la nourriture jusqu'à la reprise du voyage (1). Quand il n'y a pas convention pour la nourriture du passager, celui-ci est tenu de pourvoir à son entretien (2). Si le passager n'a point remis ses effets au capitaine (3) et les a tenus en sa propre garde, il n'a droit à aucune indemnité de la part du capitaine pour la perte ou le dommage arrivé auxdits effets, à moins que cette perte ou ce dommage n'ait lieu par le fait ou la faute du capitaine ou de l'équipage (4). En cas de décès d'un passager pendant le voyage, le capitaine est tenu de prendre les mesures nécessaires, suivant les circonstances, pour la sauvegarde de ses effets se trouvant à bord et leur remise à ses héritiers (5). Le capitaine n'est pas astreint ni même autorisé à entrer dans un port ou à s'arrêter pendant le voyage sur la demande ou dans l'intérêt particulier d'un passager. Cependant, s'il s'agit d'un passager atteint de maladie contagieuse, on doit le déposer, même malgré lui, sur le premier sol habité où le capitaine pourra aborder (6).

D'après les prescriptions du code suédois, si le navire se perd en mer ou s'il est empêché de partir ou de continuer le voyage par un fait de force majeure, le contrat est résilié, et il n'y a pas lieu à indemnité de part ni d'autre : le passager paie le prix du passage pour la partie du voyage qui a pu s'effectuer; s'il a payé d'avance une somme plus forte, ce surplus doit lui être rendu. Le capitaine répond des effets qui sont portés à bord comme appartenant aux passagers dès qu'ils ont été reçus soit par lui, soit par son second ; et ils doivent, en cas de perte ou d'avarie être couverts par une indemnité comme les autres marchandises dont le capitaine a la responsabilité.

Aux termes de l'art. 105 § 1 et 3 du code finlandais, le passager qui a retenu une place sur un navire a le droit de résilier le contrat

(1) Art. 144 c. t., 141 c. ég. — (2) Néanmoins si, par quelque accident imprévu ou par la prolongation de la traversée, il vient à manquer de vivres, le capitaine sera tenu de lui fournir le nécessaire à un prix raisonnable, de même que le passager est tenu, quand il en aura de trop, d'en fournir au navire (art. 145 c. t., 142 c. ég.). — (3) Ou à quelqu'un chargé de les recevoir pour lui. — (4) Art. 147 c. t., 145 c. ég. — (5) Art. 148 c. t., 146 c. ég. — (6) Art. 150 c. t., 148 c. ég.

si le départ n'a pas lieu au terme fixé. Si le navire sur lequel il s'est embarqué ne le transporte pas jusqu'à destination, il ne sera pas tenu de payer pour la distance qui lui reste à parcourir.

En Allemagne, le contrat de passage cesse d'avoir ses effets si le navire se perd par cas fortuit (art. 669 c. all.). Le passager peut résilier le contrat s'il survient une guerre à la suite de laquelle le navire ne peut plus être considéré comme libre et serait exposé au danger d'être capturé ou si le voyage est suspendu par ordre souverain. Le fréteur peut également résilier le contrat s'il renonce au voyage dans l'un des cas précités ou si, le navire étant principalement affecté au transport des marchandises, l'entreprise doit être abandonnée parce qu'il ne dépend pas de sa volonté d'expédier les marchandises (art. 670). Dans tous les cas où la dissolution du contrat a lieu en conformité des art. 669 et 670, aucune des deux parties n'est tenue d'indemniser l'autre. Si néanmoins la résiliation a lieu seulement après le voyage commencé, le passager doit payer le prix de passage en proportion de la partie consommée du voyage (art. 671) (1). S'il y a nécessité de radoub en cours de voyage, le passager, même s'il ne veut pas attendre la fin des travaux de réparation, doit payer le prix du passage entier. S'il attend que le radoub soit fini, le fréteur doit lui fournir le logement gratuit jusqu'à ce que le voyage recommence en s'acquittant en même temps envers lui des engagements stipulés au contrat quant à la nourriture. Si toutefois le fréteur offre d'expédier le passager par un autre navire de même qualité tout en lui maintenant ses autres droits conventionnels et que le passager refuse d'accepter l'offre, il ne peut prétendre ni logement ni nourriture jusqu'à la reprise du voyage (art. 672). Si les effets de voyage apportés à bord ont été reçus par le capitaine (2), les articles 607, 609, 610 et 611 sont applicables en cas de perte ou de détérioration (3). Le capitaine ne peut pas (4) transborder ces effets sur un autre navire sans la permission du passager (art. 674). Enfin il est tenu de veiller aux intérêts du passager décédé pendant le voyage en ce qui touche les effets qui se trouvent à bord (art. 676).

Si le voyage est rompu avant le départ par la faute du capitaine, dit le code italien, le passager a droit à des dommages-intérêts ; s'il est rompu par un cas de force majeure qui concerne le navire *(che riguardi la nave)*, le contrat est dissous sans qu'une des parties soit tenue d'indemniser l'autre (art. 419 § 3 et 4). Si le voyage est rompu après le départ par la faute du capitaine (5), le passager a droit à des dommages-intérêts ; il doit le prix du passage en pro-

(1) Les prescriptions de l'art. 633, ajoute l'article, servent à déterminer la quotité à payer (conf. ci-dessus n. 796). — (2) Ou par son agent. — (3) V. ci-dessus n. 817. — (4) Sauf le cas de force majeure. — (5) Soit parce qu'il refuse de continuer le voyage, soit parce qu'il provoque à tort le débarquement du passager avant l'arrivée au port de destination.

portion du chemin parcouru, si la rupture procède d'un cas fortuit ou de force majeure qui concerne le navire (cf. art. 420). Si le navire, pour une cause quelconque, ne part pas au jour fixé, le passager a le droit d'être nourri à bord jusqu'au départ et peut obtenir, en outre, des dommages-intérêts. Si le retard excède dix jours, le passager a le droit de renoncer au contrat et, dans ce cas, tout ce qu'il aura payé pour son passage lui sera restitué. Toutefois si le retard a été causé par le mauvais temps, il ne peut résilier qu'en abandonnant un tiers du prix stipulé (1) (art. 421). Le navire loué pour un transport de passagers doit, quel que soit leur nombre, les conduire directement au port de destination (2) : s'il dévie ou fait relâche par la volonté ou le fait du capitaine, les passagers continueront à être logés et nourris aux frais du navire et seront fondés à demander la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourront leur être alloués (art. 422). Au cas de retard survenu durant le voyage par arrêt de prince ou par nécessité de radoub, si le passager ne veut pas attendre que l'arrêt cesse ou que les réparations soient achevées, il peut résilier le contrat en payant le prix du passage à proportion du chemin parcouru : s'il préfère attendre que le navire reparte, il ne doit aucun supplément de prix, mais est tenu de se nourrir à ses frais tant que durent l'arrêt ou les réparations (art. 423). Les frais de nourriture (3) sont compris dans le prix du passage s'il n'y a convention contraire. Dans ce dernier cas, le capitaine est tenu de fournir à juste prix des aliments au passager, s'il en manque. Quand le lieu de destination est situé au-delà du détroit de Gibraltar ou du canal de Suez, les passagers ont le droit de rester à bord et d'y être nourris pendant quarante-huit heures après l'arrivée, à moins que le navire ne soit obligé de repartir immédiatement (art. 424).

D'après les principes généraux du droit anglais, le capitaine doit sans doute quitter le port au jour fixé. Mais, suivant les circonstances, cette obligation sera ou ne sera pas de l'essence du contrat. Dans le premier cas, le passager peut résilier en obtenant, outre la restitution de ses avances, des dommages-intérêts (4); dans le second, il s'expose à une action récursoire s'il renonce au contrat (5). En outre, aux termes de loi spéciale du 14 août 1855 (art. 48 et 49), le passager a le droit d'être reçu à bord du navire avant six heures

(1) La question de savoir si le temps est mauvais *(cattivo)* aux termes de l'art. 421 est tranchée par les capitaines de port. — (2) Sauf convention contraire. — (3) Il faudrait citer en entier le chapitre III du règlement du 11 février 1859, intitulé : *Vivres et provisions*. Nous ne pouvons entrer dans tous ces détails. — (4) Ainsi jugé dans l'affaire Cranston *v.* Marshall, 5 Exch. 395. — (5) Yates *v.* Duff, 5 C. and P. 369. Dans cette affaire, le navire, qui devait partir pour l'Inde le 10 octobre, n'avait mi à la voile que le 21 octobre : le capitaine alléguant des usages maritimes, le jury déclara qu'il n'y avait pas eu matière à résiliation et le transporteur obtint, à titre d'indemnité, la moitié du prix de passage.

du soir, au jour fixé pour l'embarquement (1) : si ce navire ne quitte pas le port le lendemain avant trois heures de l'après-midi, il a droit (2) à une indemnité d'un shilling et demi par jour de retard pendant dix jours et, ce premier délai passé, de trois shillings. S'il est gardé à bord, il ne touchera rien pendant les deux premiers jours de la première période, et n'aura même aucune indemnité ultérieure à réclamer dans le cas où le retard, quel qu'il fût, serait produit par une cause de force majeure.

Le transporteur est obligé par le droit commun de l'Angleterre *(common law)* de réparer toute avarie survenue pendant le voyage qui peut être réparée dans un délai raisonnable et sans dépense extraordinaire. Est-il astreint en outre à faire conduire les passagers au lieu de destination sur un autre navire si le premier se perd au cours du transport? Cela dépend des conventions, d'après Maclachlan (3). Mais, aux termes de la loi spéciale du 13 juillet 1863 (art. 14) (4), le capitaine d'un *passenger ship* (5) qui se perd ou devient innavigable soit avant, soit après le commencement du voyage, s'il a été forcé de ramener les passagers ou quelques-uns d'eux dans le Royaume-Uni, doit, dans les quarante-huit heures, aviser par écrit le commissaire de l'émigration ou le préposé en chef des douanes qu'il transportera dans les six semaines ces passagers sur un navire de même qualité jusqu'au lieu de la destination ou, si le navire est en relâche forcée à la suite d'avaries dans quelque port du Royaume-Uni, qu'il le fera mettre en bon état de navigabilité et repartira, dans les six semaines, avec ces mêmes hommes, à la nourriture desquels il sera pourvu jusque-là aux frais du navire.

Le transporteur s'engage *implicitement* (6) à livrer au passager un navire en état de tenir la mer *(seaworthy)*. S'il enfreint cette obligation, en même temps qu'il encourt certaines peines édictées par le statut maritime, il reste exposé à l'action en dommages-intérêts que le passager, lésé dans son droit, peut intenter en vertu de la loi commune (7).

(1) S'il n'y est pas reçu par le refus ou la négligence du capitaine, il aura le droit de réclamer ses avances, et en outre des dommages-intérêts ne pouvant excéder dix livres. — (2) Les indemnités de séjour à terre allouées par les lois de 1855 et de 1863 le sont par tête de *statute adult*, c'est-à-dire à chaque passager de plus de douze ans. Deux enfants de un à douze ans comptent pour un *statute adult*. — (3) p. 308. V. Leman *v.* Gordon, 8 c. and P., 392; Gillan *v.* Simpkin, 4 Camp. 641. — (4) Intitulée *Passengers Act Amendment Act*, 1863. — (5) V. ci-dessus n. 867 et notre t. II, p. 291, note 1. — (6) Cf. ci-dessus, p. 454. — (7) Nous avons parlé dans notre t. II, n. 395, des visites que l'*act* de 1854 (art. 303 s.) impose aux propriétaires des vapeurs à passagers ou *passenger steamers* (qu'il ne faut pas confondre avec les *passenger ships* dont il est question dans l'*act* de 1855), c'est-à-dire de vapeurs transportant des passagers *en Angleterre*, *hors d'Angleterre* ou *entre ports d'Angleterre*. Aux termes de l'article 16 de la loi du 15 août 1876, « un navire à vapeur « pourra porter un nombre de passagers qui n'excèdera pas douze sans avoir été « visité par le Bureau du commerce comme navire de passagers et sans être pourvu « du certificat du Bureau du commerce prescrit par l'acte de 1854 pour les navires

Celui qui contracte avec des passagers s'oblige implicitement, même en vertu de cette loi commune, à prendre certaines précautions dans l'intérêt de leur santé. S'il n'est point rigoureusement tenu, quand le contrat est muet à cet égard, d'emmener un médecin, il doit du moins se munir d'un coffre à médicaments, pourvu conformément à la nature et à la durée du voyage (1). En ce qui touche les *passenger ships*, nous prions nos lecteurs de vouloir bien se rapporter à *l'act* du 14 août 1855 et notamment aux art. 14 (2), 21 à 26 (3), 41 et 42 (4), 44 (5), 45 (6).

Quant aux provisions, lorsqu'elles ne sont pas dénommées, distribuées et tarifées d'avance (comme, pour les *passenger ships*, dans les *dietary scales* de *l'act* du 14 août 1855) (7), le juge du fait appréciera si le passager a reçu, eu égard au prix de son passage, des vivres en quantité et d'une qualité suffisantes. Il ne suffirait pas, a dit à ce propos lord Denman, que ce passager eût pu mieux dîner à la rigueur : il faut qu'il allègue un véritable préjudice (*a real grievance*) (8). Il n'aurait pas d'action, bien entendu, si la diminution des vivres devait être attribuée à une prolongation du voyage que le capitaine ne pouvait éviter ni prévoir (9). Mais s'il survient quelque arrêt par la faute du navire, le *common law* l'autorise à répéter contre l'armateur le surcroît de ses frais de nourriture. D'après les *acts* de 1855 et de 1863, toutes les fois qu'un passager embarqué sur un *passenger ship* est mis à terre soit à raison d'un cas fortuit (10), soit même à cause de la maladie dont il est atteint (11), les frais de son séjour à terre, à raison d'un shilling et demi par jour, sont à la charge du navire (12). Enfin les passagers des *passenger ships* (13) ont le droit de demeurer à bord et d'y être nourris comme pendant la traversée pendant les 48 heures qui suivent le mouillage au port de destination (14).

« destinés aux passagers. » V. pour de plus amples développements notre t. II, n. 311, 395 et 417. En ce qui touche les *passenger ships*, des visites spéciales de la coque et de la machine sont confiées aux officiers d'émigration (v. les art. 11 et s. de l'*act* de 1855). Il a fallu une disposition formelle de la loi de 1876 (v. art. 18) pour dispenser de cette visite spéciale les vapeurs à passagers déjà nantis d'un certificat de visite délivré par le bureau du commerce. — (1) Maclachlan, p. 310. — (2) Qui fixe le nombre *maximum* des passagers à embarquer et les règles pour arriver à la détermination de ce nombre. — (3) Qui déterminent l'espace à allouer aux passagers, règlementent la séparation des sexes, organisent l'infirmerie, les lieux d'aisance, la ventilation. — (4) Qui ont trait à l'embarquement du médecin (*a duly qualified medical practitioner*). — (5) Qui règle l'inspection médicale des passagers et des médicaments. — (6) Qui a trait aux débarquements exigés dans un intérêt d'hygiène. — (7) Cf. notre t. II, n. 395. V. en particulier, quant aux approvisionnements d'eau, les art. 33 à 35 de l'*act*. — (8) Young *v.* Fewson, 8 C. and P. 55. — (9) Corbin *v.* Leader, 6 C. and P. 32; 42; 10 Bing. 275, S. C. — (10) Perte ou naufrage, par exemple (art. 51 l. 1855). — (11) Art. 47. — (12) De même s'il a été débarqué dans un autre port que celui de sa destination : les frais de transport, de logement et de nourriture à bord du second bâtiment sont également à la charge du premier navire (art. 15 et 16 l. 13 juillet 1863). — (13) Sauf les *cabin passengers*. — (14) A moins que le navire ne reparte plus tôt. Art. 57 l. 1855.

Aux Etats-Unis, où l'on admet assez généralement que le prix du passage est juridiquement assimilable au fret (1), il a été jugé qu'aucun prix n'était dû (même s'il avait été payé d'avance) si le passager n'était pas conduit au lieu même de sa destination (2). Toutefois la stipulation contraire est évidemment licite, et elle peut être implicite (3).

On s'est demandé si les propriétaires d'un navire destiné au transport des passagers avaient le droit d'établir une séparation entre les passagers blancs et les passagers de couleur. La question a été résolue affirmativement en mai 1879 par la cour de circuit des Etats-Unis, district de la Géorgie (4).

Les passagers, pendant qu'ils sont dans le bâtiment, dit l'article 2464 du code civil canadien, ont droit d'être accommodés et nourris convenablement suivant les stipulations et les lois spéciales mentionnées dans les articles qui précèdent ; ou, s'il n'y a ni stipulation ni règle à cet égard, suivant l'usage et suivant la condition des passagers. Les réclamations résultant de dommages personnels soufferts par les passagers, ajoute l'art. 2467, sont soumises aux règles contenues aux art. 2434 à 2436 (5).

III. Obligations du passager.

877. A. De même que l'affréteur doit apporter au fréteur la cargaison promise, le passager est tenu de mettre à la disposition du transporteur sa personne (6) et ses effets.

Il n'en serait autrement que si l'obligation était contractée sur cause illicite. Un navire, par exemple, doit embarquer pour l'Amérique du Nord certains passagers dont l'immigration est prohibée aux Etats-Unis. Ni l'expéditeur d'émigrants ni les émigrants eux-mêmes ne sont astreints à l'exécution du contrat (7).

La compagnie d'émigration qui, après avoir traité avec le propriétaire d'un navire pour le transport d'un certain nombre de passagers, rompt le voyage avant le départ sans avoir rien chargé peut-elle être condamnée à payer au capitaine la moitié du fret par application de l'art. 288 § 3 co., ainsi que l'ont jugé le tribunal de commerce d'Anvers le 7 septembre 1855 (8) et le tribunal de commerce de Marseille le 19 février 1878 (9) ? Je le crois : cet expéditeur est

(1) *Per* Story, Pitman *v.* Hooper, 3 Sumner 50, 66. Cf. Kent, Ch. 3 Com. 226. — (2) Howland *v.* Ship Lavinia, 1 Peters, Ad. 123, 125 ; Griggs *v* Austin, 3 Pick. Rep. 20. — (3) *Sic* Abbott (Amer. ed.), 405, 408, 447. Cf. Watson *v.* Duykinck, 3 Johns. 335. — (4) Sous cette réserve : « Pourvu que l'installation de chacune des classes de « passagers soit convenable. » Green *v.* The city of Bridgeton. V. le Journ. du droit intern. privé, VII, p. 314. — (5) Qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires par la faculté d'abandon du navire et du fret. — (6) Sauf le droit de cession que nous lui avons reconnu ci-dessus (v. n. 864). — (7) Cf. Anvers, 14 oct. 1856. Rec d'A. 56. 1. 330. — (8) Rec. d'A. 56. 1. 291. — (9) V. le texte de ce jugement ci-dessus, n. 821.

un véritable affréteur (v. ci-dessus n° 861). Mais il n'en serait pas de même, à mon avis, d'un passager quelconque qui s'abstiendrait volontairement de se présenter, après avoir retenu sa place. La règle de l'art. 288 § 3 est spéciale au contrat d'affrètement. Le juge du fait devrait donc déterminer, d'après les circonstances, le préjudice causé à l'armateur. Il lui allouera presque toujours, à mon avis, le prix intégral du passage par application de l'art. 1134 du code civil.

Mais que devra faire le juge si, avant le départ, le passager meurt ou est contraint de rester par un accident de force majeure ? Le contrat est-il dissous ? L'est-il sans indemnité pour le transporteur ? Il y a sur ce point, dans la législation française, une véritable lacune. Le cas est prévu par la plupart des codes étrangers qui accordent alors au transporteur soit la moitié, soit le quart de la somme promise. Le juge français ne peut se guider que d'après les principes généraux. Mais d'après quels principes ? D'abord la convention est-elle dissoute ? Le contrat de louage, on le sait, n'est pas dissous par la mort du preneur (art. 1742 c. civ.) : à la rigueur, dira-t-on, les héritiers pourraient trouver un cessionnaire du droit au transport. Cependant j'incline à penser que la convention est dissoute. Il ne s'agit pas d'un louage ordinaire. Si la cargaison avait péri par un fortuit, on ne pourrait pas obliger l'affréteur à s'en procurer une autre ; il ne serait pas plus équitable d'obliger les héritiers du passager à lui substituer un autre passager, peut-être introuvable. Le législateur s'est d'ailleurs expliqué dans l'art. 6 l. 18 juillet 1860 en décidant que « tout émigrant empêché de partir pour cause de ma-
» ladie grave ou contagieuse, régulièrement constatée, a droit à la
» restitution du prix payé pour son passage », car il a entendu, sur ce point, non déroger au droit commun, mais l'appliquer (1).

Si le contrat est rompu, il l'est sans indemnité. L'article 1148 c. civ. pose une règle qu'on ne peut enfreindre. Mais il est évident que, si l'évènement a été précédé ou accompagné de quelque faute, le débiteur ou ses héritiers ne sont pas déchargés. Un agonisant signe un contrat de transport qu'il ne pourra pas exécuter : un malade qui pourrait informer à temps le capitaine de sa maladie l'a mis par son silence dans l'impossibilité de trouver un autre passager. Il n'y a plus lieu (2) d'invoquer l'art. 1148 c. civ. (3).

L'armateur d'un navire affrété en bloc pour un transport de pas-

(1) V. Duvergier, Collect. ann. 1860, p. 290. — (2) Cf. Pothier, Oblig. n. 142; Larombière I, art. 1148, n. 20, 21. — (3) « Le capitaine, dit l'art. 128 de la loi « belge du 21 août 1879, n'a droit qu'à la moitié du passage si, huit jours avant le « départ, le passager déclare renoncer au contrat ; passé ce délai sans renoncia-« tion, le prix entier du passage est dû. Il a droit au quart de ce prix si le passager « est dans l'impossibilité de s'embarquer par suite de décès, de maladie grave « ou de force majeure. Il est, en outre, fait remise, dans ce cas, des frais d'en-« tretien, s'ils sont compris dans le prix du passage ». C'est très-sage, mais, par malheur, exclusivement applicable à la Belgique.

sagers ne doit subir aucune diminution de fret parce que quelques-uns de ces passagers ne pourraient ou ne voudraient s'embarquer (1). C'est l'application pure et simple de l'article 288 § 1 co. (2).

Si l'affréteur d'un navire veut embarquer un excédant de passagers, le fréteur peut évidemment se tenir à la stricte exécution du contrat : s'il accepte cet excédant, il peut l'accepter aux conditions qui lui conviennent; s'il n'a pas fixé ces conditions, il sera payé de l'excédant conformément aux données de la charte partie (v. ci-dessus n° 825). L'affréteur, en tout cas, ne peut pas exiger que le navire soit surchargé. Le pouvoir règlementaire a spécialement pourvu à ce que le chiffre des passagers embarqués sur un navire affecté à l'émigration ne fût pas supérieur à la capacité de ce navire (3). Les précautions les plus minutieuses ont été prises à cet effet, en ce qui touche les « navires à pèlerins », par le règlement de 1880 (4).

Le capitaine peut assurément mettre à terre, dans le lieu du chargement, les passagers embarqués à son insu. Il pourrait même, s'ils devaient figurer sur un rôle d'équipage (v. ci-dessus n° 862) et par cela seul qu'ils n'y figurent pas (5) , les mettre à terre durant le trajet, dans un port quelconque, *a fortiori* s'il résultait une surcharge de cet embarquement clandestin. Alors même qu'il aurait embarqué sciemment ces passagers qui surchargent le navire, il suffit qu'ils le surchargent pour qu'il puisse et même pour qu'il doive, à un moment donné, les débarquer (6). Le règlement international de 1880 organise (art. 26) le débarquement des passagers qui ont été embarqués en sus du nombre règlementaire sur les navires à pèlerins (7).

878. B. Les marchandises doivent être présentées, les passagers doivent se presenter dans le délai fixé.

Les lois, usages et règlements relatifs aux staries, surestaries et contrestaries sont évidemment applicables à celui qui affrète un navire pour le transport des passagers, mais non au passager proprement dit.

(1) Conf. Anvers et Bruxelles, 29 mai et 20 novembre 1866. (Rec. d'A., 66. 1. 216, 335.) — (2) La diminution du fret n'aurait pas lieu, d'après ces deux documents judiciaires, même si la commission sanitaire interdisait à l'affréteur de combler par de nouveaux passagers les vides laissés par les morts et les malades; c'est là une force majeure inhérente au chargement et dont l'affréteur seul doit supporter les conséquences. — (3) V. les art. 5 et s. du décr. 15 mars 1861. — (4) Nous avons cité l'art. 6 du ch. I (dispos. gén.), qui affecte un espace règlementaire à chaque passager En outre, dans les ports de la mer Rouge (ch. II), l'office de santé doit notifier par écrit aux agents des compagnies dont relèvent les navires ainsi qu'aux capitaines « le nombre de pèlerins et voyageurs qu'ils peuvent embarquer » (art. 11). Les agents sanitaires sont autorisés à requérir le concours des consuls des puissances étrangères pour assurer l'exécution de ces dispositions (art. 25). — (5) Pour empêcher par là, s'il est possible, qu'un procès-verbal ne fût dressé contre lui par application du décret du 19 mars 1852. — (6) Les passagers de bonne foi gardant d'ailleurs, le cas échéant, bien entendu, le droit d'actionner en dommages-intérêts cet imprudent capitaine. — (7) Et astreint les capitaines à leur fournir les moyens de poursuivre leur voyage jusqu'à destination.

La loi belge du 21 août 1879 (art. 127) contient une règle de sens commun qui devrait être appliquée même par les tribunaux français. « Le capitaine, dit-elle, n'est pas tenu d'attendre le passager « qui, soit au port d'embarquement, soit dans le cours du voyage, « néglige de se rendre à bord en temps utile. Le passager, dans ce « cas, doit le prix entier du passage. » Le capitaine qui transporte des émigrants et sur le navire duquel éclate, sans qu'une faute lui soit imputable, une maladie épidémique, laquelle entraîne un débarquement de passagers par ordre des autorités sanitaires ou maritimes, est-il tenu d'attendre avec son navire, jusqu'à ce que les émigrants malades soient rétablis? Non, d'après le tribunal d'Anvers et la cour de Bruxelles (1). C'est, en effet, une conséquence logique des principes que nous avons posés (2), en étudiant les conséquences du retard ou de l'arrêt dont la cause réside dans la nature du chargement (3).

879. C. Le passager, dit l'art. 123 de la loi belge du 21 août 1879, est tenu de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre à bord. De même en droit français. Le capitaine, maître ou patron, dit l'art. 97 du décret du 24 mars 1852, a sur les gens de l'équipage et sur les passagers l'autorité que comportent la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition. On sait d'ailleurs que ce décret (art. 52) édicte contre les passagers des peines disciplinaires spéciales (4). Nos lecteurs voudront bien se reporter, pour de plus amples développements, à notre tome II, n° 274.

880. D. Enfin le passager doit payer le prix de son passage.

Il paie à la fois pour sa personne et pour ses effets. On appelle passager, disait le Consulat de la mer (c. 68), tout homme qui paie fret pour sa personne *et ses effets* qui ne sont point marchandises (5).

Cependant le transporteur lui demandera peut-être la même somme, qu'il voyage avec ou sans bagages. Cela dépend des conventions, qui sont libres. Mais il arrivera presque toujours que, si les bagages dépassent un certain poids ou un certain volume, on lui fasse payer un supplément de prix. D'un autre côté, ainsi que le disait Wedderkop, on ne lui imposera pas un fret spécial pour ses vêtements et les vivres à son usage quotidien *(pro vestimentis vel penore quotidiano)* (6).

On a toujours décidé qu'une femme enceinte n'est pas obligée de

(1) 29 mai et 20 novembre 1866 (précités). — (2) n. 832. — (3) On n'est pas alors, il est à peine utile de le faire remarquer, dans l'hypothèse prévue par les art. 8 § 3 l. 18 juillet 1860, 7 § 3 l. belge 14 décembre 1876. — (4) V. ci-dessus p. 118, note 1. — (5) Et quiconque porte moins de dix quintaux, ajoute le texte, doit payer fret de sa personne. — (6) Toutefois cette ancienne règle ne sera pas indistinctement appliquée (par exemple, s'il s'agit d'une garde robe somptueuse emportée dans des malles encombrantes).

payer un supplément de prix à raison de l'enfant dont elle accouche dans la traversée. *Si quis mulierem vehendam navi conduxisset,* dit Ulpien (1), *deinde in nave infans natus fuisset, probandum est pro infante nihil deberi, cùm neque ejus vectura magna sit neque is omnibus utatur quæ ad navigantium usum parantur* (2). Cette double raison est décisive.

Quand ce prix doit-il être payé? Stypmanus (3) et Wedderkop mentionnent un usage maritime qui s'est perpétué. *Velim notes,* dit Stypmanus, *naulum finito nondum itinere plerumque colligi.* Le prix du passage se perçoit presque toujours avant la fin du voyage, et souvent même aujourd'hui, faut-il ajouter, avant le départ.

Le passager qui débarque volontairement, durant le cours du voyage, dit la loi belge du 21 août 1879 (art. 131 § 1), paie le prix en entier. De même en droit français quoique le législateur ne se soit pas formellement expliqué. L'art. 293 co. est de ceux qu'il faut appliquer par analogie.

Si le passager meurt dans la route, son droit de passage est-il dû pour le tout? Oui, d'après Stypmanus (4), Straccha (5) et Valin (6). Au contraire, d'après la loi belge du 21 août 1879 (art. 131 § 2), le prix n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé. La question est fort délicate. Cependant nous inclinons à penser que cette dernière solution doit prévaloir. Le contrat est dissous, avons-nous dit (n° 877), si le passager meurt avant le départ. Comment ne le serait-il pas si le passager meurt après le départ? Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que l'exécution de ce contrat ne fût pas divisible : elle l'est, nous croyons l'avoir démontré (n° 870). Dès lors le transporteur qui n'exécute plus le pacte originaire et qui, ayant une place vide sur son navire, peut remplacer le mort, par conséquent toucher un nouveau prix, n'est pas recevable à demander le prix intégral du transport partiellement accompli. Il ne peut réclamer qu'une somme proportionnelle aux services rendus et aux prestations déjà faites (7).

La loi belge du 21 août 1879 énonce (art. 133) que, « dans le cas « où le navire n'arrive pas à destination par suite de prise, de nau- « frage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le capitaine n'a « droit qu'au remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu. » Telle n'est pas, à mon avis, la règle que le juge français devrait appliquer. Quand une marchandise est sauvée du naufrage ou de l'échouement, elle doit le fret à proportion du voyage avancé. Il se-

(1) L. 19 § 7 ff. *Locati.* — (2) *Sic* Cleirac sur l'art. 8 des rôles d'Oléron; Valin I, p. 662; Alauzet V, n. 1879. — (3) *Ad jus marit.*, pars IV, c. 10. — (4) *Ad jus mar., pars* IV, c. 10, n. 45. — (5) *De navibus, pars* III, n. 173. — (6) I, p. 662. — (7) Dans le système contraire, il faudrait au moins, si la nourriture était comprise dans le prix du passage, décomposer ce prix. Concevrait-on que les héritiers du passager fussent obligés de tenir compte au transporteur des vivres qu'il n'a pas fournis à leur auteur?

rait contradictoire que le passager sauvé du naufrage ou de l'échouement ne dût pas, à proportion du voyage avancé, son prix de passage (1).

Si le passager a lui-même péri dans le naufrage, faut-il appliquer par analogie l'art. 302 co? Cette question est des plus embarrassantes. En effet la disposition de l'art. 302 est spéciale au contrat d'affrètement et déroge au droit commun ; ce n'est donc pas sans un certain effort qu'on l'appliquera par analogie. Cependant, si l'on a craint les « malversations que la certitude du gain du fret « pouvait occasionner de la part du maître » (2) quand il ne s'agissait que de marchandises, il est encore plus nécessaire de l'intéresser au salut des voyageurs. Ensuite que ferait-on des bagages? Le passager, je le suppose, paie 200 francs pour sa place et 100 francs pour 50 kilogrammes de bagages. Demandera-t-on un prix proportionnel pour ces bagages engloutis, tandis qu'on ne pourra réclamer aucun fret au voyageur qui, ayant installé un mobilier très-important sur une fraction commercialement appréciable du navire, sera réputé affréteur (v. ci-dessus n° 861)? Non : la contradiction est trop choquante. Or si l'on renonce à distinguer entre ces deux sortes de colis, comment distinguer ensuite entre le voyageur lui-même et ces bagages qui le suivent, accessoires de sa personne, compris dans le même contrat de transport? Je propose, non sans hésitation, d'appliquer l'art. 302 et j'exprime le regret que, dans ce conflit de principes, la loi n'ait pas prononcé.

881. Le droit de rétention sur les bagages du passager transporté par mer était admis par Vinnius (3) au commencement du dix-septième siècle, par Wedderkop (4) au milieu du dix-huitième. Appartient-il encore aujourd'hui chez nous au transporteur impayé? On serait, au premier aspect, tenté de le lui refuser, parce que le code de commerce ne permet pas au fréteur de retenir les marchandises faute de paiement de son fret. Mais puisqu'il ne s'agit pas d'un *affrètement* et que ce transporteur ne peut ni se prévaloir de l'art. 307 co, ni agir en vertu de l'art. 418 pr. ni même faire procéder à une saisie conservatoire (5), il est impossible de ne pas le placer sous l'égide du droit commun et de ne pas le traiter comme un simple voiturier par eau conformément aux prescriptions du code civil. Or ce voiturier ne garde un privilège sur la chose transportée que si elle n'a pas passé en mains tierces.

En effet l'article 2102 § 6 c. civ. confère un privilège au voiturier sur la chose voiturée pour « les frais de voiture et les dépendances « accessoires. » Celui qui transporte par mer les bagages d'un passager est privilégié sur ces objets parce qu'il les détient au même titre que tout autre voiturier, c'est-à-dire en vertu d'un gage tacite.

(1) Conf. d'ailleurs ci-dessus, n. 870. — (2) Expressions de Valin. — (3) Ad Peckium, p. 232. — (4) De pers. transv., 4e règle, n. 4. — (5) Parce que la contestation, commerciale pour le transporteur, est civile pour le transporté.

Or le créancier nanti d'un gage quelconque exerce, d'après les principes généraux, le droit de rétention comme sa garantie première, parce qu'il ne conserve son privilège qu'en se maintenant en possession (1). Il serait déraisonnable de conférer à ce transporteur un privilège dont il serait déchu par la dépossession (2) et de ne pas l'armer contre la dépossession.

Donc le capitaine, tandis qu'il ne peut retenir les marchandises de l'*affréteur*, mais est préféré sur ces marchandises pendant quinze jours après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces, peut retenir les bagages du passager, mais perd son privilège s'il s'en dessaisit.

Toutefois il ne le perd que si la dépossession est réelle et complète. Par exemple si les bagages, quoique tirés du navire, sont sur le port et si l'on peut en juger, en fait, qu'ils n'ont pas encore été déplacés ni enlevés, le voiturier conserve son droit de préférence (3).

882. D'après le code hollandais, si le passager n'arrive pas à bord ou quitte le navire sans la permission du capitaine quand celui-ci est prêt à mettre à la voile, le capitaine pourra partir et exiger néanmoins le prix entier du passage (4). Il n'est dû que la moitié du passage si le passager est décédé avant le commencement du voyage. Si les frais d'entretien sont compris dans le prix convenu du transport, le juge fixera le montant du passage après avoir entendu des experts, s'il y a lieu (5). Dans les cas de résiliation du contrat soit avant, soit pendant le voyage, le capitaine a le droit de demander ce qu'il a déjà fourni aux passagers et ce qu'il a déboursé pour eux (6). Les passagers sont tenus de se conformer aux ordres du capitaine en tant qu'ils se rapportent au maintien de l'ordre à bord (7). Le capitaine aura un droit de rétention et sera privilégié sur les biens apportés à bord par le passager pour ce qui lui est dû de frais de transport et d'entretien (8).

Le code brésilien enjoint au passager de se trouver à bord au jour et à l'heure indiqués par le capitaine soit au port de départ, soit dans un port d'escale ou de relâche, sous peine d'être tenu du prix entier du passage si le navire part sans lui (9). Si le passager résilie le contrat avant le départ, le capitaine a droit à la moitié du prix et au prix intégral si le passager refuse de continuer le voyage

(1) Cf. Pont, Priv. et hyp., n. 167 et 169. — (2) Quelques auteurs enseignent, il est vrai, que le voiturier dépossédé pourrait exercer ce privilège pendant un délai « qui n'aurait rien d'excessif et, par exemple, pendant un délai de huit jours. » (Bravard II, p. 377). Mais l'opinion contraire, plus juridique, a prévalu. V. Valette. Privil. et hyp., n° 73; Pont, n° 169; Massé, *Le Droit commercial*, etc., IV, n. 2846, etc, Req. 13 avril 1840. S. 40. 1. 289. — (3) Cf. Pont, ib. et Req. 13 avril 1840. — (4) Art. 522. *Sic* art. 673 du projet espagnol. — (5) Art. 524. *Sic* art. 675 proj. esp. — (6) Art. 527. *Sic* art. 678 pr. esp. — (7) Art. 528. *Sic* art. 679 pr. esp. — (8) Art. 533. *Sic* art. 683 pr. esp. — (9) Art. 629.

commencé. Le capitaine (1) a un privilège pour le paiement du prix du passage sur tous les effets du passager à bord, et peut les retenir à défaut de paiement. De même à Buenos-Ayres. Au Chili, si le passager meurt avant le commencement du voyage, ses héritiers doivent la moitié du prix convenu, sous déduction des frais de nourriture lorsque ce prix les comprend ; si la mort survient pendant le voyage, le prix intégral du passage est dû. Aucun supplément de prix n'est exigible pour les passagers nés dans la traversée. Si un passager s'embarque clandestinement, le capitaine procède envers lui comme pour les marchandises chargées à son insu, en tenant compte toutefois des égards dus aux personnes. Le passager doit se trouver à bord au jour et à l'heure que le capitaine indique, soit au port de départ, soit dans un port de relâche ; et si, par sa faute, le navire met à la voile sans lui, il n'en doit pas moins le prix entier du passage. Le passager doit prêter assistance au capitaine dans toutes les circonstances où le salut du navire l'exige.

En Turquie et en Egypte, le passager est tenu d'observer toutes les prescriptions du capitaine relatives au bon ordre du navire (2). Si, avant ou après le commencement du voyage, le passager ne se rend pas ou si, étant sorti, il ne revient pas à bord au temps fixé pour le départ, le capitaine pourra partir sans être tenu de l'attendre et le passager sera tenu de payer le prix intégral (3). Si, avant le commencement du voyage, le passager déclare vouloir rompre son contrat de passage ou que, n'ayant fait aucune déclaration pareille, il soit décédé, ou s'il a été empêché de se rendre à bord par une maladie ou quelque autre accident concernant sa personne, il ne sera dû que la moitié du voyage. Si une telle déclaration n'est faite ou qu'un des accidents signalés n'arrive qu'après le commencement du voyage, il devra payer le prix entier (4). Le capitaine aura un droit de rétention par privilège sur les effets apportés à bord par le passager pour le paiement de ce qui lui est dû du prix de transport et de nourriture; mais il n'aura ce droit que pendant le temps où lesdits effets seront entre ses mains ou déposés par lui en mains tierces (5).

D'après les prescriptions du code suédois, si le passager meurt ou est légalement empêché avant le départ, il ne doit que la moitié du prix stipulé. Si la mort ou l'empêchement de force majeure survient après le départ, le prix intégral est dû (6). Quand le prix du passage est impayé, le capitaine a sur les objets appartenant aux passagers les droits qui lui sont attribués par la loi commerciale sur les marchandises dont le fret n'a pas été payé (7).

Aux termes de l'art. 105 § 2 du code finlandais, si, le navire par-

(1) Art. 632. — (2) Art. 136 c. t., 133 c. ég. — (3) Art. 139 c. t., 136 c. ég. — (4) Art. 140 c. t., 137 c. ég. — (5) Art. 149 c. t., 147 c. ég. — (6) Cf. en outre ci-dessus n. 876. — (7 Art. 125 code suéd.

tant au terme fixé, le passager revient sur son engagement en justifiant d'un empêchement légitime, il ne paiera que la moitié du prix du passage; en cas contraire, il paiera le prix intégral. Si un passager (art. 112 § 2) n'a pas acquitté le prix du passage, le capitaine a le droit de retenir ses effets jusqu'au paiement complet de la somme due.

Le code allemand enjoint au passager de se conformer à toutes les instructions du capitaine, en tant qu'elles se rapportent au règlement du navire (art. 666). Le passager qui, avant ou après le voyage commencé, ne se rend pas en temps utile à bord, est tenu de payer le prix intégral du passage si le capitaine commence ou continue le voyage sans l'attendre (art. 667). Il n'est dû que la moitié du prix si, avant le voyage commencé, le passager déclare résilier le contrat ou s'il meurt ou s'il est contraint par une maladie ou par un autre accident personnel de rester; mais le prix intégral est dû si la résiliation est déclarée ou qu'un des accidents ci-dessus prévus survienne après le voyage commencé (art. 668). Le passager ne peut pas plus que l'affréteur désigner ses effets d'une manière inexacte ou emporter soit de la contrebande de guerre, soit des objets dont l'exportation est prohibée, etc. (art. 674, 564, 565) (1). Le transporteur a un droit de gage sur les effets apportés par des passagers à bord à raison du prix de passage. Toutefois le droit de gage ne subsiste qu'autant que les effets sont retenus ou déposés (art. 575).

Si le voyage est rompu avant le départ par la volonté du passager, dit le code italien, la moitié du prix du passage est due au capitaine : s'il est rompu par la mort, la maladie ou quelque autre cas de force majeure qui concerne le passager *(riguardante la persona del passeggiere)*, le quart de ce prix est dû, déduction faite des frais de nourriture, pendant la durée présumée du voyage si ces frais sont compris dans le prix (art. 419 § 1 et 2). Après le départ, le passager qui, de son plein gré, quitte le navire doit le prix entier; si le voyage est rompu par la maladie ou par la mort du passager, le prix du passage est dû à proportion du trajet accompli ; les héritiers du passager qui a péri dans un naufrage n'ont rien à payer (art. 420). D'après la loi du 24 mai 1877, les passagers comme les gens de l'équipage doivent respect et obéissance au capitaine pour tout ce qui concerne « la tranquilité à bord, la sécurité du navire, « le soin des marchandises et le succès de l'expédition » (art. 92). En outre (art. 88) le capitaine, dans le cas où un passager commet de graves désordres, cause du trouble ou peut faire du mal aux

(1) V. ci-dessus n. 827. Les articles 564 et 565 sont applicables aux effets des passagers. De même, aux termes de l'art. 620, le fret sur les objets reçus à bord indépendamment des effets compris dans le contrat de transport doit être payé sur les bases de fret convenues pour les marchandises reçues à bord ou d'après le fret usité au lieu et à l'époque du chargement.

gens du bord, fait un rapport à l'autorité maritime ou consulaire du premier port d'escale, et ces autorités peuvent ordonner la mise à terre. Les personnes ainsi débarquées n'auront aucun droit à la restitution du passage qu'elles auraient déjà payé. Tous les passagers doivent, au moment de l'embarquement, remettre au capitaine les armes qu'ils auraient avec eux; celui-ci les conservera pour ne les leur remettre qu'au débarquement.

Si le transporteur ne s'est pas mis à même de procurer au passager le passage tel qu'il le lui a promis, celui-ci, d'après le droit commun de l'Angleterre, peut se faire rembourser ses avances et allouer en outre des dommages-intérêts (1). Que si le contrat est devenu inexécutable sans la faute de l'une ou de l'autre partie (parce que le vaisseau aurait sombré, par exemple, avant le départ), l'obligation du passager s'évanouit, faute de cause, et les avances peuvent être encore recouvrées (2). Il en serait autrement si, le passager ne s'étant pas rendu à bord, le vaisseau n'avait péri qu'en cours de voyage (3).

Les passagers qui se trouvent dans les conditions prévues par le *passengers act* de 1855 et qui sont débarqués soit sur l'injonction de l'officier d'émigration, soit pour cause de maladie ont droit : les passagers de pont à la restitution de tout le prix (4), les *cabin passengers* à la restitution de la moitié du prix payé d'avance (5).

Aux termes du même statut maritime (6), le passager de pont n'est admis à jouir des droits qui lui sont conférés par le *passengers act* de 1855 et par les actes complémentatres que s'il a payé d'avance le prix entier de son passage dans le cas où il en a été requis. En dehors de ces prévisions spéciales et d'après le *common law*, le prix du passage est ou n'est pas payable d'avance, selon les conventions des parties, qu'il faudrait interpréter, au besoin, d'après l'usage des lieux. Si, d'après ces conventions, l'obligation du passager est parfaite dès le départ et non subordonnée à l'heureux accomplissement du voyage, il reste débiteur du prix intégral nonobstant la perte, en cours de voyage, du navire et de tout le chargement (7). La jurisprudence accorde un privilège au transpor-

(1) De même, par application du statut maritime, en ce qui touche les passagers dont il est question dans l'art. 48 l. 14 août 1855; mais les dommages-intérêts qui peuvent leur être alloués ne doivent pas excéder dix livres. — (2) Gillan *v.* Simpkin, 4 Camp. 241. — (3) V. Maclachlan, p. 307. Mais si le prix avait été stipulé payable au terme du voyage, le transporteur, en pareil cas, pourrait n'avoir rien à recevoir, ayant contracté l'obligation indivisible (?) de conduire le passager du lieu de départ au lieu de destination (ib., note 3). Telle est du moins l'opinion exprimée par le juge Gibbs dans l'affaire Gillan *v.* Simpkin. — (4) Y compris ce qu'ils ont payé pour le compte de leur famille, dont on ne les sépare pas. — (5) Art. 46 l. 1855, art. 11 l. 13 juillet 1863. — (6) V. art. 48 l. 1855. — (7) C'est du moins ce qu'enseigne Maclachlan, p. 308. *Sic* Mulloy *v.* Backer, 5. East, 316; Moffatt *v.* The East India Company, 10 East, 468. Mais on ne présumera pas aisément, ce semble, que telle ait été l'intention des contractants.

teur sur les bagages du passager, mais ne permet pas de retenir le passager lui-même ni quoi que ce soit de ce qu'il porte en quittant le navire (1).

Molloy, qui publiait à Londres, en 1682, un traité de *jure maritimo*, enseignait (2), d'après les jurisconsultes romains, qu'aucun supplément de prix n'était dû pour les enfants nés pendant la traversée. Sa doctrine n'a pas été désavouée.

D'après la loi générale de 1854 (IV^e^ partie, sect. V), une amende de 50 fr. au profit du propriétaire est encourue par celui qui s'introduirait à bord après avoir été refusé pour manque de place (3) et une autre amende de 50 fr. par celui qui refuserait ensuite de quitter la place (4). Une amende de 6 fr. 25 c., au profit du propriétaire (5), est encourue par toute personne qui élude le paiement de sa place, qui va plus loin que le point pour lequel elle a pris son billet ou qui, arrivée à destination, refuse de quitter le navire. Une amende de 20 livres (6), au profit du propriétaire, est encourue par toute personne qui refuse de donner son nom et son adresse ou qui donne de fausses indications. Le capitaine (7) est autorisé à ne pas recevoir ou à remettre à terre tout passager ivre ou causant du désordre, sans être tenu de lui restituer le prix de sa place.

Le pouvoir absolu que la loi maritime confie au capitaine ne s'exerce sur les passagers qu'en tant que l'exigent la bonne direction et la sécurité du navire (8). Il peut, en cas de péril commun, requérir leur assistance, et leur devoir est de la lui prêter, qu'il s'agisse d'accomplir à bord un travail urgent (9) ou de tenir tête à l'ennemi (10). Le passager, tout aussi bien qu'un membre de l'équipage, pourrait être, le cas échéant, rémunéré comme sauveteur (11).

Aux termes de l'art, 2415 du c. civ. canadien, « le propriétaire ou » le maître a un droit et privilège sur les effets et autres des passa» gers à bord de son bâtiment pour le prix du passage. Le passager » (art. 2466) est soumis à l'autorité du maître, tel qu'exprimé au titre » *Des bâtiments marchands.* »

Aux Etats-Unis, d'après une sentence rendue par le juge Kane en août 1840, qui paraît avoir fait jurisprudence, le capitaine est investi d'un certain pouvoir sur les passagers pour tout ce qui se rattache au bon ordre du navire; mais s'il lui faut infliger au passager récalcitrant une peine plus sévère que la simple réprimande, il doit en conférer préalablement avec les autres officiers du bord et mentionner les faits sur le *log-book*, si ce n'est dans les cas d'urgente nécessité (12).

(1) Wolf *v.* Summers, 2 Camp. 631. — (2) l. II, c. 4 § 8. — (3) Et à qui l'on offre la restitution du prix payé d'avance. — (4) Art. 322. — (5) Art. 323. — (6) Art. 324. — (7) Art. 325. — (8) King. *v.* Franklin, 1 F. and F. 360; Aldworth *v.* Stewart, 4 F. and F. 957. — (9) The Branston, Wilson, 2 Hagg. 3, note. — (10) Boyce *v.* Bayliffe, 1 Camp. 57, 60. — (11) Newman *v.* Walters, 3 B. and P. 612. — (12) Cf. en outre ci-dessus n. 876.

APPENDICE

AUX TOMES I, II ET A LA PREMIÈRE PARTIE DU TOME III.

COMMENTAIRE DE LA LOI DU 29 JANVIER 1881 SUR LA MARINE MARCHANDE.

Nos 883. Origine historique et logique de la loi du 29 janvier 1881. Décadence de nos constructions navales. Nécessité d'y remédier.

884. Décadence de nos armements. Nécessité d'y remédier.

885. Commentaire de l'article premier. Franchise du pilotage. Nouveaux droits du pouvoir règlementaire.

886. Commentaire de l'article 2. Réduction du nombre des visites obligatoires.

887. Commentaire de l'article 3. Réduction des droits de mutation.

888. Prime à la construction. Commentaire des articles 7, 8 et 4 § 1.

889. Principe et taux de la prime. Commentaire de l'article 4 (suite).

890. Commentaire des articles 5 et 6.

891. Le système de la prime à l'armement. Explication du préambule de l'article 9.

892. Commentaire de l'article 9 (suite). Caractère transitoire de la prime à l'armement.

893. La prime ne s'applique qu'à la navigation au long cours. Art. 18 du décret du 17 août 1881.

894. Triple caractère de la prime à l'armement. Elle est allouée par unité de tonne, par catégories et par mille parcouru.

895. Calcul de la prime par tonne et par mille.

896. Taux et décroissance de la prime.

897. Les navires étrangers non francisés avant la loi ne reçoivent qu'une demi-prime.

898. Articles 8 et 19 du décret du 17 août 1881

899. Formalités imposées par le décret du 17 août 1881. Acomptes.

900. Surprime. Arrêté ministériel du 31 août 1881.

901. Surprime (suite). M. Donald Currie et le *Royal united service institution*.

902. Réquisition des navires de commerce en cas de guerre.

903. Transport gratuit des dépêches par la marine marchande primée (art. 10[1].

883. L'état de la marine marchande empirait tous les jours depuis que la loi du 19 mai 1866 avait reçu sa complète exécution. J'ai, dans mon premier volume (n. 44), énuméré les anciens privilèges de la navigation française. Dépouillée de ces privilèges, notre marine s'affaiblit rapidement. On voulut remédier au mal en rétablissant les surtaxes de pavillon ; mes lecteurs savent quelles causes amenèrent l'échec de cette tentative et comment il fallut abroger (28 juillet 1873) les articles 1 et 2 de la loi du 30 janvier 1872 (ib., n. 44).

L'industrie des constructions navales reçut le coup le plus terrible. Les traités commerciaux de 1860 n'avaient admis l'importation des navires étrangers à voiles ou à vapeur qu'avec un droit de 70 francs par tonneau de jauge pour les navires en fer, de 25 francs pour les navires en bois. Ces droits n'avaient été réduits qu'à 60 francs et à 20 francs en 1864. La loi du 19 mai 1866 entendit ne rien ménager : elle soumit (1) l'importation et la francisation soit des coques en bois ou en fer, soit même des bâtiments à voiles ou à vapeur, gréés ou armés, au paiement d'un simple droit de 2 francs par tonneau de jauge (2). Pour des navires à vapeur qui valent 750 fr. la tonne, en moyenne, c'était la franchise complète accordée à l'armateur qui achète son navire à l'étranger (3).

Mais, tandis que les matières premières nécessaires aux constructions navales allaient désormais entrer en franchise, pourvu qu'elles fussent, à l'étranger, employées et transformées en navires, ces mêmes matières, destinées aux constructions navales en France, étaient grevées de droits fort lourds (4). Régime d'inégalité manifeste au préjudice des constructeurs français. Les rédacteurs de la loi du 19 mai 1866 avaient eux-mêmes aperçu ce vice choquant du nouveau système et tenté d'y remédier par la disposition suivante : « Tous les objets, bruts ou fabriqués, y compris les machines à « feu et les pièces de machine entrant dans la construction, le « gréement, l'armement et l'entretien des bâtiments de mer destinés « au commerce, en bois ou en fer, à voiles ou à vapeur seront ad- « mis en franchise de droits, à charge de justifier, dans le délai d'un « an, de l'affectation desdits objets à la destination ci-dessus pré- « vue. Des décrets impériaux détermineront les justifications et les « conditions auxquelles cette immunité sera subordonnée ». Un dé-

(1) J'ai, en 1878, dans mon tome I (n. 47), expliqué comment nos constructeurs étaient encore soumis au régime organisé par la loi du 19 mai 1866. — (2) C'est par une application spéciale de ce système général qu'un décret du 5 avril 1881 décide : « Les bâtiments de mer à voiles ou à vapeur construits à l'étranger et importés à « la Guyane française seront admis à la francisation, gréés et armés moyennant un « droit de 2 fr. par tonneau de jauge : le même droit est applicable aux coques de « bâtiments en bois et en fer. » — (3) Cf. disc. de M. Dupuy de Lôme au Sénat, dans la séance du 27 janvier 1881. — (4) Par exemple 7 fr. 50 c. pour les tôles qui valent en moyenne 20 ou 22 francs en Angleterre et en Belgique, ce qui fait un droit de près de 35 0/0.

cret en douze articles fut, en effet, promulgué le 12 juin 1866. Mais le législateur n'atteignit pas son but.

D'abord l'article 9 du nouveau décret était ainsi conçu : « Les pro-« duits fabriqués avec des matières premières introduites en fran-« chise devront représenter ces mêmes matières, poids pour poids et « sans aucun déchet. » Or, pour faire un arbre coudé, une bielle de machine à vapeur, il faut un poids de fer brut souvent plus que double du poids de la pièce tournée et ajustée. De même pour les pièces de fonte. Donc on n'introduisait en franchise, au demeurant, pour les machines que la moitié des matières nécessaires à la construction. On n'obtenait guère, en outre, la remise des droits que sur les huit dixièmes du poids des matières nécessaires à la construction des coques (1).

En outre le décret des 8-12 juin 1866 (art. 4 à 6) autorisait le constructeur à procéder par l'introduction directe ou par le régime des acquits à caution. Or, ainsi que l'a très-bien démontré M. Dupuy de Lôme au Sénat, l'introduction directe était presque toujours impraticable. Pour commander les matériaux d'un navire, il faut avoir ses plans faits, arrêtés d'avance, en connaître les dimensions, la dimension des tôles qui vont former le bordé, la longueur et le profil des membres, etc ; c'est pourquoi il est très-difficile de mettre en magasin, à l'avance, des approvisionnements : d'ailleurs les importateurs (art. 4 du décret) devaient justifier dans le délai d'un an de l'affectation aux bâtiments de mer des matières premières entrées en franchise. Que pouvait faire le constructeur ? Il aurait fallu qu'il fît venir, au fur et à mesure de ses besoins, ces matières de diverses usines étrangères, peut-être situées dans différents pays. Les navires qui devaient lui apporter les livraisons successives échelonnées d'après l'avancement de la construction n'eussent pas été toujours disponibles, prêts à prendre la mer avec leur chargement complété au moment voulu. Il était donc lui-même exposé à des livraisons tardives, après s'être astreint à livrer son navire dans un délai donné. Puis comment remplacer rapidement à l'étranger les matières rebutées pour défaut? Il fut le plus souvent réduit à commander ses matières premières en France et même aux usines les plus rapprochées de son chantier, et n'eut guère d'autre moyen, pour profiter de la franchise établie par la loi de 1866 (art. 1), que de recourir au système des acquits à caution.

Le constructeur qui a le droit d'importer des matières en franchise vendit alors son pouvoir d'importation à d'autres industriels qui avaient besoin de matières sinon identiques, du moins équivalentes. Il garantissait en même temps que des matières analogues

(1) « Pour la coque proprement dite, disait M. Dupuy de Lôme au Sénat, il y a « moins de déchet ; mais pour le matériel d'armements, les agrès, le pitonnage, « les porte-manteaux d'embarcation, que d'objets pour lesquels il y a des déchets « considérables ! »

seraient employées avant un an à une construction navale. Vendant ses pouvoirs aussitôt après sa commande faite à l'étranger, il n'avait plus à craindre, quand il traitait pour la construction d'un navire, que la douane, à l'expiration du terme d'un an, ne liquidât les droits d'office et n'en poursuivît le recouvrement conformément à l'article 1 § 3 l. 19 mai 1866 (cf. art. 4 du décret). Mais s'il avait voulu vendre ces pouvoirs d'importation à un taux égal au droit inscrit dans le tarif des douanes, il n'aurait pas trouvé d'acheteurs. L'industriel intermédiaire aurait mieux aimé payer directement ces droits à la douane. Le constructeur ne vendait ses pouvoirs d'importations qu'à un prix réduit, en moyenne, d'après M. Dupuy de Lôme (1), pour la moitié de la valeur du droit. Il fallait donc retrancher, sur huit dixièmes importés en franchise pour le poids net, quatre dixièmes : la franchise ne profitait au constructeur que jusqu'à concurrence de quatre dixièmes. Il aurait eu à payer, abstraction faite de l'immunité accordée par la loi du 19 mai 1866, 62 francs par tonneau de jauge (2) : par suite de la réduction au poids net, des difficultés insurmontables de l'introduction directe et de la perte imposée par le trafic des acquits à caution, il obtenait, au lieu de la franchise entière, une franchise de 22 francs. C'était encore, au demeurant, une prime de 40 francs par tonneau de jauge pour le constructeur étranger contre le constructeur français (3).

Nos chantiers de construction étaient frappés de mort.

En 1856, l'effectif entier des constructions françaises s'élevait à 137,000, celui des achats à l'étranger ne dépassait pas 37,000 tonneaux. En 1857, nous avions construit 101,000 et acheté 15,000 tonneaux. En 1866, le chiffre des achats reste stationnaire, celui des constructions françaises tombe à 60,000 tonneaux. En 1867, nous en construisons 48,000 et nous en achetons 33,008; en 1878, nous n'en construisons plus que 21,367 et nous en achetons 19,677 (4).

Pendant ce temps, les Anglais marchaient à pas de géants. D'abord ils changeaient la matière première de la construction : au bois, devenu trop cher, ils substituaient le fer qui, avec sa rigidité, donnait, à dimensions égales, un tiers en sus de tonnage (5). En-

(1) Même discours. — (2) Plus 2 francs de transport. — (3) « Pour les machines, « ajoutait M. Dupuy de Lôme, le constructeur français ne peut pas percevoir plus de « 3 fr. 55 c. de franchise par 100 kil. net, tandis que le constructeur étranger béné- « ficie de 14 fr.; par conséquent, c'est 10 fr. 50 c. de prime pour lui par 100 kil. de « machine marine ». — (4) Ajoutons que, d'après M. Allain-Targé (discours du 28 juin 1880), « dans les statistiques françaises, on compte les navires à partir de deux « tonneaux. En Angleterre, on les compte à partir de quatre tonneaux; en Alle- « magne, à partir de 11 tonneaux pour les navires à vapeur et de 16 à 14 pour les « navires à voiles ». — (5) « Le fer va à son tour être délaissé, disait M. G. Périn à « la chambre des députés le 22 juin 1880. A l'heure actuelle, en Angleterre, on « commence à substituer aux bâtiments en fer des bâtiments en acier, et on y ob- « tient ainsi un avantage énorme au point de vue du tonnage utile. D'après les « chiffres que je relève dans un travail de M. White, le grand constructeur anglais, « un navire en acier de 5000 tonnes de déplacement porte 320 tonnes de plus que « le similaire en fer ».

suite au système de roues à aubes, qui imposait des machines puissantes, un combustible énorme et, au départ, une marche d'une lenteur excessive sous le poids de ce combustible accumulée, ils substituaient l'hélice, propulseur merveilleux et « source de la puis« sance de la machine à vapeur » (1). Enfin ils profitaient de cette puissance nouvelle de locomotion pour faire des navires d'une capacité extraordinaire : on fabrique en ce moment chez nos voisins d'Outre-Manche des bâtiments de 5,000 tonneaux! Tandis que la moyenne des constructions anglaises était de 569 tonneaux, celle des constructions françaises s'abaissait à 23 tonneaux, c'est-à-dire que nos constructions nouvelles se bornaient à des barques de pêche non pontées, à quelques yachts de plaisance, à quelques petits navires destinés au cabotage ou au bornage. Enfin les charpentiers de navires disparaissaient et nos constructeurs essayaient inutilement d'attirer par l'appât d'un salaire des apprentis dans leurs chantiers (2).

Il fallait remédier à cet état de choses, car une nation qui cesse de construire ses navires chez elles ne tarde pas à perdre son importance maritime (3).

C'est ce que se proposèrent d'abord les auteurs de la loi du 29 janvier 1881.

884. Mais l'industrie des constructions navales n'était pas seule a péricliter : les armements diminuaient de jour en jour. L'effectif de notre marine marchande avait été de 1,089,000 tonnes en 1872 : il n'était plus que de 932,000 tonnes en 1879. Nous n'avions, il est vrai, que 177,000 tonneaux-vapeur en 1872 et nous en possédions 255,000 en 1879. Mais, pendant que nous en gagnions 78,000, nous perdions 235,000 tonneaux de navires à voiles. D'ailleurs, sur ces 255,000 tonneaux-vapeurs, 116,000 appartenaient aux compagnies subventionnées par l'Etat. La marine au long cours n'était plus représentée chez nous que par 363,000 tonneaux de navires à voiles et par 111,000 tonneaux-vapeur (dont 85,000 appartenant aux compagnies subventionnées) : la navigation « de concurrence », la navigation libre à vapeur qui porte le pavillon français hors des mers de l'Europe n'aurait donc pas conservé plus de 25,000 tonneaux (4). L'effectif de la marine marchande anglaise s'était, au contraire, élevé de 5,771,000 tonneaux (en 1872) à 6,339,000 tonneaux (en 1877), celui de la marine italienne de 1,123,000 à 1,390,000, celui de la marine espagnole de 653,000 à 726,000 : celui de la marine allemande atteignait le 1er janvier 1878 1,117,000 tonneaux ! D'après les derniers relevés établis par le *bureau Veritas* (*Off.* du 14 mars 1881), la France n'occupe plus, dans la classification des navires à voiles, que le sixième

(1) Discours de M. Rouher du 22 juin 1880. — (2) Cf. disc. de M. Gaudin à la chambre des députés (3 mars 1879). — (3) Cf. disc. de M. Ancel au Sénat (27 janvier 1881). — (4) Chiffres donnés à la chambre des députés le 28 juin 1880 par M. Allain-Targé.

rang (1) avec 2,914 bâtiments, tandis que l'Angleterre tient le premier avec 18,357 bâtiments (2). Notre part proportionnelle dans le mouvement général de la navigation française était, en 1865, de 43 °/₀ (3,512,000 tonneaux 4rançais contre 4,943,000 tonneaux étrangers) et n'était plus, en 1878, que de 34.60 °/₀ (8,429,000 tonneaux français contre 10,531,000 tonneaux étrangers). M. Allain-Targé (3), déduisant de ces totaux le grand cabotage, qui comprend, pour l'Algérie seule, 1,450,000 tonneaux (4), établissait ainsi la part du long cours dans ce mouvement général : en 1865 837,000 tonneaux pour la marine française non subventionnée, 138,000 pour la marine française subventionnée, 313,000 pour la marine étrangère; en 1878 765,000 tonneaux pour la marine française non subventionnée, 574,000 pour la marine française subventionnée, 2,121,000 pour la marine étrangère. Notre marine marchande au long cours aurait donc perdu, de 1865 à 1878, 72,000 tonneaux pendant que la marine étrangère en gagnait 1,808,000. En 1880, il est entré dans nos ports 10,208 navires français, jaugeant 3,053,876 tonneaux et 26,268 navires étrangers jaugeant 8,403,414 tonneaux; il est sorti 7,983 navires français jaugeant 3,156,175 tonneaux et 15,130 navires étrangers jaugeant 3,998,781 tonneaux (5).

M. Dupuy de Lôme, comparant devant le Sénat (séance du 27 janvier 1881) les effectifs anglais et français en 1860 et en 1880, reconnaissait, au demeurant, que l'efficacité (6) du nôtre s'était accrue de 13 °/₀, mais pendant que l'efficacité de l'autre avait augmenté de 63 °/₀. En 1860, ajoutait-il, le tonnage d'importation et d'exportation de la France pour l'étranger ou de l'étranger pour la France s'élevait à 6 millions 145,000 tonnes; en 1880, nous sommes à 15 millions 500 mille tonnes. Pendant que la matière à transporter pour l'entrée et pour la sortie augmentait de 250 °/₀ notre efficacité n'a augmenté que de 13 °/₀. Aujourd'hui, sur les 15,500,000 tonnes transportées, il

(1) Elle est devancée par l'Angleterre, les Etats-Unis, la Norwège, l'Allemagne et l'Italie et ne devance plus elle-même que la Grèce, la Suède, la Russie, la Hollande, le Danemark, etc. — (2) Il est vrai que, pour la marine à vapeur, les divers Etats se classent dans l'ordre suivant : Angleterre, 3,542 navires; Amérique, 519; France, 292; Allemagne, 244; Espagne, 214; Suède, 194; Russie, 156, Norwège, 136; Hollande, 113; Danemark, 104; Italie, 101. Les autres Etats possèdent des effectifs inférieurs à 100 bâtiments. Au demeurant, si l'on calcule les efficacités comparées, nous reprenons le troisième rang à côté de la Norwège, presqu'*ex æquo* avec elle. — (3) Même discours du 28 juin 1880. — (4) D'après le tableau de la navigation de l'Algérie pendant 1879, publié par l'*Officiel* du 23 mars 1881, le pavillon français, couvrant 1,523,405 tonneaux, a figuré dans le mouvement général des transports entre l'Algérie et la métropole pour 66 3/4 pour 100 quant au tonnage; mais il n'entre, dans la navigation entre l'Algérie et l'étranger, que pour 14 2/3 p. 100. Parmi les puissances étrangères dont les bâtiments ont fait des opérations de commerce avec les ports de l'Algérie en 1879, l'Angleterre occupe le premier rang avec 414,584 tonneaux, l'Espagne le deuxième avec 143,249, l'Italie le troisième avec 60,940, la Norwège le quatrième avec 21,249, la Belgique le cinquième avec 19,340 et l'Autriche le sixième avec 15,717 tonneaux (entrées et sorties réunies). — (5) Chiffres donnés au Sénat par M. Ancel dans la séance du 27 janvier 1881. — (6) Il s'agit de l'efficacité de transport.

y en a 11,500,000 portées par l'étranger, et la France paie à l'étranger, pour ces transports, au moins 345 millions. Sur le reste, c'est-à-dire sur 2,900,000 tonnes, portées par les bâtiments français, 120 millions à peine sont payés à notre marine.

Ne devions-nous pas faire un effort pour ressaisir sur ces 345 millions ce qu'il était logique et possible de récupérer? La marine marchande française ayant perdu son rang depuis qu'on l'avait abandonnée à elle-même, n'était-il pas juste et utile que l'Etat l'aidât à le reprendre et vint au secours de l'armement? Cette question fut, à la chambre des députés, l'objet de longs débats.

D'après M. Rouher et quelques autres députés (1), l'infériorité de la marine marchande française devait être attribuée à des causes permanentes. D'abord nous n'avons pas de fret de sortie : or le fret n'est pas l'esclave du caprice; il est soumis à des causes, dominé par des situations dont ne peuvent triompher les législations les plus habiles et les plus protectrices. L'industrie d'un pays est-elle représentée par des matières premières encombrantes, par des produits naturels, par des céréales ou d'autres denrées de cette nature? Le pavillon de ce pays aura un tonnage considérable. L'industrie, dans un autre pays, consiste-t-elle, comme en France, en une fabrication perfectionnée, créant le fret sous un petit volume, ce pays aura nécessairement un tonnage et une marine de second ordre. Ensuite les Français ne sont pas nés marins; ils n'aiment guère la mer et ne peuvent faire un séjour prolongé loin de leur pays natal. Enfin nous importons beaucoup plus que nous n'exportons : lorsque nous prenons au monde entier cinq milliards 200 millions, c'est le navire étranger qui doit faire cette importation dans la proportion la plus large parce que la nature des choses le commande. Cette opinion ne prévalut pas et ne devait pas prévaloir.

Ce que réclame la marine marchande, disait M. Desseaux, rapporteur, à la chambre des députés, le 28 février 1879, ce n'est pas une faveur, mais bien une compensation des charges qui lui sont imposées dans un intérêt national. La profession de matelot n'est pas libre, la profession d'armateur est assujettie à de nombreux règlements. Les armateurs sont obligés de prêter, sous toutes les formes, leur concours à l'organisation navale de l'Etat; ils sont spécialement astreints à recruter leur équipage parmi les marins français de l'inscription maritime. Mais, ce qui est plus décisif, la marine marchande n'est pas une de ces industries qui peuvent indifféremment vivre ou disparaître (2). Elle doit vivre dans un intérêt national.

L'amiral Pothuau (3) avait dit : « Si on ne vient pas à l'aide de la

(1) V. notamment les discours de M. G. Périn à la séance du 1er mars 1879 et de M. Rouher à la séance du 22 juin 1880. — (2) Discours de M. Allain-Targé à la séance du 28 février 1879. — (3) Il exprimait officiellement cette opinion comme ministre de la marine.

« marine marchande, on pourrait, après un certain temps, arriver à « manquer de navires au long cours. » Ce serait un malheur public non seulement parce que la France deviendrait nécessairement tributaire de l'étranger pour ses transports, mais encore parce qu'on finirait par n'avoir plus de matelots. Plus de navigation, plus de matelots, c'est clair. Or si la France, assise sur deux mers, veut conserver une marine militaire, elle doit avoir une marine marchande. « Malgré les développements qu'a pris la navigation à vapeur, di- « sait encore l'amiral Pothuau (1), il est indispensable d'avoir pour « la flotte un noyau de véritables marins qu'on ne peut recruter que « parmi les hommes qui ont navigué au long cours. Ces marins « exercés et expérimentés sont nécessaires même pour les bâti- « ments de l'escadre à bord desquels il y a des fonctions telles que « les manœuvres des chaînes et des ancres qui ne peuvent être bien « remplies que par des marins au long cours. Les marins qui se « livrent à la pêche ne sont pas également aptes à ce service, de « même qu'aux manœuvres rapides des voiles carrées ». L'amiral Gicquel des Touches avait tenu un langage tout aussi net dans l'enquête de 1870 et conclu en ces termes : « Donc plus un navire pos- « sèdera de vrais marins, c'est-à-dire de matelots du long cours ou « du grand cabotage possédant à fond le métier de la mer, plus il « sera fort. Ils peuvent remplir toutes les fonctions à bord d'un bâ- « timent de guerre après quelques mois consacrés à ceux des exer- « cices militaires qu'ils ignorent ; ils ne peuvent être suppléés par « personne dans la plupart de ces fonctions et en particulier dans « celles de gabiers, de timoniers, de patrons de canots, etc ». Or si l'on compare les statistiques de 1880 à celles de 1860, le nombre d'hommes embarqués n'a guère diminué (93.000 au lieu de 95.000) ; mais le long cours a perdu 6.000 hommes sur 21.000, le grand cabotage 2.000 hommes sur 12.000. Le nombre des pêcheurs s'est accru ; mais la véritable navigation (long cours, grand et petit cabotage) a perdu 12.000 marins. Nouveau symptôme de décadence.

Enfin un pays maritime doit tenir à ce que la plus grande partie de ses produits soit ou puisse être portée sous son pavillon. On conçoit telle période de conflits internationaux durant laquelle le commerce d'un Etat ne peut plus mendier l'abri de certains pavillons étrangers : il faudra donc, s'il ne peut recourir au pavillon national, qu'il disparaisse. La France a, par exemple, dépensé pour ses ports, de 1860 à 1880, 480 millions. La loi des 28-29 juillet 1880 prescrit, en principe, de nouveaux travaux d'amélioration évalués à 400 millions. « Est- « ce que vous voudriez, disait M. Dupuy de Lôme au Sénat, que « nos matelots, nos capitaines du commerce se promenassent les « bras croisés sur ces quais neufs en disant : ils ont été faits avec « l'argent de la France ; mais ce n'est pas pour nous, c'est pour les

(1) A la commission nommée par la chambre des députés.

« marins étrangers? Non, vous ne le voudrez pas. Eh bien! le seul « moyen de l'empêcher, c'est de permettre à la marine marchande « de se relever. »

Il fut donc résolu qu'on viendrait au secours des armateurs comme des constructeurs français. L'Etat dut coopérer non seulement par la suppression de quelques entraves, mais par un concours direct à la restauration de notre marine marchande. Outre certaines franchises du pilotage, une réduction des droits de mutation et du nombre des visites obligatoires, le législateur de 1881 vota la prime à la construction et la prime à l'armement (1).

885. L'article premier de la loi du 29 janvier 1881 est ainsi conçu : « La franchise du pilotage est accordée à tous les navires à voiles « ne jaugeant pas plus de quatre vingts tonneaux et aux navires à « vapeur dont le tonnage ne dépasse pas cent tonneaux, lorsqu'ils « font habituellement la navigation de port en port et qu'ils pra- « tiquent l'embouchure des rivières. Toutefois, sur la demande des « chambres de commerce et après une instruction faite dans les « formes ordinaires, des règlements d'administration publique dé- « termineront les améliorations qu'il y aurait lieu d'apporter aux rè- « glements actuels dans l'intérêt de la navigation ».

Il s'est agi, pour nos deux chambres, de résoudre ce problème difficile : concilier l'intérêt du pilotage et la sécurité de la navigation côtière avec l'intérêt bien entendu de la marine marchande.

Nos lecteurs savent déjà (v. notre tome II, n. 467) que le décret du 12 décembre 1806 (art. 34) exempte de l'obligation de prendre un pilote les maîtres au grand et au petit cabotage commandant des bâtiments français au-dessous de 80 tonneaux, lorsqu'ils font habituellement la navigation de port en port et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières. La commission de la chambre des députés avait d'abord proposé (27 novembre 1877) d'accorder la franchise du pilotage à tous les navires au-dessous de cent tonneaux. Mais la proposition fut assez mal accueillie : les chambres et les tribunaux de commerce déclarèrent généralement ou que cette modification n'avait aucune importance parce que les navires de cent tonneaux devenaient de plus en plus rares ou qu'elle favoriserait principalement les grecs, les italiens et les espagnols, ces nations maritimes envoyant dans nos ports un nombre de navires de 80 à 100 tonneaux, bien supérieur à la quantité de bâtiments français de même tonnage (v. notre tome II, *ib.*). La commission revint au système actuel et proposa un article qui débutait ainsi : « La franchise du pilotage

(1) L'événement prouve que nos pouvoirs publics ne se sont pas trompés. Au moment où j'écris ces lignes (1er octobre 1881), il s'est formé, sous l'action de la loi nouvelle, trois compagnies de navigation à vapeur à Marseille, quatre au Havre, une à Nantes, une à Bordeaux. En outre les anciennes compagnies ont donné une grande extension à leurs armements.

« continue à être accordée à tous les navires jaugeant moins de 80 « tonneaux... ».

M. de la Biliais déposa un amendement qui fixait la limite à 100 tonneaux. Afin d'obtenir la franchise, disait-il le 8 mars 1879 à la chambre des députés, les petits caboteurs s'étaient arrangés pour ne pas jauger plus de 80 tonneaux. Mais l'introduction de la méthode Moorson avait tout bouleversé. Des navires qui, jadis, ne jaugeaient pas tout-à-fait 80 tonneaux, en jaugeaient désormais 82, 87 ou même 95 (1). Il y avait là, pour certains bâtiments, une nouvelle dépense de 150 à 170 francs par voyage. Par exemple les deux compagnies faisant le service entre Nantes et Bordeaux auraient à supporter, chaque année, un surcroît de frais de 66,000 francs. L'article fut renvoyé à la commission et ne subit une discussion nouvelle que le 22 juin 1880. Dans cet intervalle avait paru le décret du 8 juillet 1879, décidant que « les navires francisés antérieurement au « 4 mai 1873 dont le tonnage officiel était inférieur à 80 tonneaux con- « tinueraient d'être exemptés de l'obligation de prendre un pilote « lorsque le mesurage par les procédés de la méthode Moorson au- « rait eu pour effet de leur faire atteindre ou dépasser le chiffre de « 80 tonneaux ». M. de la Biliais retira son amendement.

Cependant on ne se résigna pas à ne rien faire après tant d'enquêtes et tant d'études. Le ministre de la marine finit par proposer, d'accord avec la commission, une rédaction qui étendait l'exemption « aux navires à vapeur dont le tonnage ne dépasse pas 100 ton- « neaux ». Ainsi fut voté l'article premier.

Il est de toute évidence que cette disposition n'a pas abrogé le décret du 8 juillet 1879 et qu'il faut combiner les deux textes.

L'article 34 du décret de 1806 n'exceptait que les « bâtiments fran- « çais au-dessous de quatre-vingts tonneaux ». Mais la loi du 19 mai 1866 n'admettait pas que le pavillon étranger fût soumis, pour la navigation, soit directement, soit indirectement à des droits ou à des charges quelconques dont les bâtiments français seraient exempts (2). Or les auteurs de la loi du 29 janvier 1881 ont maintes fois déclaré qu'ils n'entendaient pas toucher au système de 1866. C'est pourquoi l'article premier débute ainsi : « La franchise du pilo- « tage est accordée à *tous* les navires... ».

Le second alinéa du même article, en conférant expressément au président de la république le droit de modifier les règlements actuels, remédie à un état de choses dont nous avions signalé les inconvénients (3). Le décret du 12 décembre 1806, en 55 articles, qui

(1) Ainsi le chasse-marée « Retour », de Vannes, jaugeant autrefois en France 76 tonneaux, jaugeait en Angleterre 85 tonneaux; la goëlette *Adelphine*, de Nantes, le lougre l'*Agriculteur* jaugeaient en France (avec l'ancien système) 79 tonneaux, en Angleterre 87, etc., etc. — (2) V. notamment le texte de l'art. 6. — (3) V. notre tome I, n. 112.

entre dans de si minutieux détails, a force de loi. Or il était bien difficile de soumettre au pouvoir législatif la règlementation détaillée du pilotage, et le pouvoir règlementaire, entraîné par des nécessités pratiques, se laissait aller à remanier l'œuvre de 1806, ce qui mettait les tribunaux dans l'embarras. Désormais le pouvoir règlementaire agira sans que la légalité de ses mesures soit contestable.

886. L'article 2 s'exprime en ces termes : « Pour les navires au « long cours, la visite prescrite par l'article 225 du code de com- « merce pour un chargement nouveau pris en France ne sera obli- « gatoire que s'il s'est écoulé plus de six mois depuis la dernière « visite, à moins toutefois qu'ils n'aient subi des avaries ».

Nos lecteurs (1) savent déjà dans quels termes et pour quelles causes cette réforme avait été réclamée en 1874 par la commission chargée d'examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande.

M. Chevandier demanda inutilement que le texte de l'article 225 fût purement et simplement maintenu dans l'intérêt des équipages, alléguant que la marine française était au second rang par le nombre croissant des sinistres. M. Riotteau fit observer qu'un vapeur, faisant un service régulier entre la France et l'Angleterre, pour porter du charbon par exemple, serait assujetti à chaque instant, pour ainsi dire, à la visite si l'article 225 était strictement appliqué. Il fallait mettre un terme à ces exigences même pour les vapeurs qui vont régulièrement aux Antilles, à la Plata, et qui font plusieurs voyages chaque année ; il fallait les mettre à même de ne pas perdre un temps précieux soit au chargement, soit au déchargement. L'amendement de M. Chevandier fut repoussé.

Mais alors on introduisit dans l'article, à la demande de M. Peulevey, les mots : « à moins toutefois qu'ils n'aient subi des avaries ». « Le moyen de constater les avaries, avait dit à ce propos le mi- « nistre du commerce, c'est de faire des visites ; il me semble donc « que, si vous acceptez l'amendement, vous êtes obligés de faire la « visite ». L'avarie, répondit M. Riotteau, se constate par un rapport que le capitaine de chaque navire est obligé de déposer dans les vingt-quatre heures. En effet le rapport de mer prescrit par l'article 242 co. doit énoncer les accidents qui auraient pu arriver pendant la traversée, l'état du bâtiment, les avaries, etc (2).

Nous devons toutefois signaler l'inconvénient de cette innovation : un capitaine très-pressé, qui voudrait à tout prix éviter une visite, pourrait, surtout s'il ne juge pas les avaries importantes, les dissimuler dans son rapport de mer. Or, s'il s'est trompé sur leur nature, il se peut qu'il y ait un véritable péril à reprendre immédiatement la mer, et ce péril n'aura pu être conjuré.

(1) V. notre tome II, n. 415. — (2) V. notre tome II, p. 559.

Il va sans dire que le capitaine et l'armateur, son préposant, seraient, le cas échéant, responsables des omissions du rapport et du défaut de visite (cf. notre tome II, n. 265 et 548).

Mais l'article 83 du décret du 24 mars 1852 ne sera désormais applicable que si le capitaine ne se conforme pas aux mesures prescrites par l'article 225 ainsi modifié.

887. La loi du 27 vendémiaire an II soumettait à un droit fixe d'enregistrement les ventes totales ou partielles de navires. Elle se trouva comprise dans l'abrogation générale ordonnée par la loi du 22 frimaire an VII (art. 73) et dès-lors, à défaut de disposition spéciale, ces ventes furent assujetties au droit proportionnel de 2 %. La loi du 21 avril 1818 contint un article ainsi conçu (art. 64) : « Les actes ou procès-verbaux constatant les ventes de navires, « soit totales ou partielles, ne seront passibles, à l'enregistrement, « que du droit fixe d'un franc ».

En 1872, à l'issue de la guerre franco-allemande, comme on venait de rétablir la surtaxe de pavillon dans l'intérêt de la marine marchande, le gouvernement obéré crut pouvoir sans trop d'inconvénients revenir, dans un intérêt fiscal, au régime de l'an VII. La loi du 28 février 1872 (art. 5 § 2) soumit « au droit proportionnel d'après les tarifs en vigueur », c'est-à-dire au droit *ad valorem* de 2 francs 40 c. les mutations de propriété soit totales, soit partielles. Qu'arriva-t-il? Le 28 juillet 1873, la surtaxe de pavillon disparut et le droit proportionnel de mutation subsista.

J'ai dit (t. I, n. 89) que, d'après la loi du 28 février 1872, si l'achat avait lieu à l'étranger, la déclaration faite pour obtenir la francisation ou l'immatricule au nom du nouveau propriétaire donnait ouverture à la taxe ; que, par conséquent, le droit proportionnel se percevait sur les ventes conclues à l'étranger comme sur les ventes conclues en France et que ce droit de mutation était indépendant du droit d'importation perçu par tonneau de jauge (art. 3 l. 19 mai 1866 et 1 l. 17 mars 1879). L'exposé des motifs de la loi du 29 janvier 1881 (1) paraît, à ce sujet, être tombé dans l'erreur que je reprochais à M. Raoul Duval, en soutenant que l'impôt proportionnel établi en février 1872 constituait « une prime au navire étranger par la plus-« value qu'il lui donnait pendant qu'il avilissait dans la même pro-« portion le matériel français ». J'ai dû toutefois faire observer (même tome, *ib.*) que, les importateurs de bâtiments étrangers pouvant se borner à une déclaration faite en douane et le droit se percevant sur cette déclaration, il leur était facile d'abaisser le chiffre réel de la vente et le trésor se trouvait ainsi frustré. Il y avait là, si l'on veut, une sorte de prime à l'importation.

L'exposé des motifs reproduisait d'ailleurs, sous une forme moins

(1) Annexe au proc.-verbal de la séance de la chambre des députés du 27 novembre 1877.

précise et moins claire, les arguments donnés au ministre du commerce, par la commission chargée d'examiner les moyens de venir en aide à la marine, pour le rétablissement du droit fixe. Un armateur, avait dit M. Dupuy de Lôme en 1874, après avoir fait entreprendre la construction d'un navire en France, entièrement à son compte, peut ensuite rechercher et trouver des coïntéressés (presque tous nos armements au cabotage se font ainsi avec des coïntéressés). Or, le partage de la propriété du navire entraînant le paiement du droit proportionnel de 2 fr. 40 % de la valeur cédée, ce droit devient un obstacle sérieux à l'initiative de cet armateur. Si ce sont des capitaines qu'on veut intéresser dans la propriété du navire, non seulement il faut acquitter une première fois ce droit de 2 fr. 40 c.; mais, à chaque mutation de capitaine, il faut payer le droit à nouveau pour celui qui se met au lieu et place du précédent. On pourrait citer tel exemple récent d'une société maritime se reconstituant avec les mêmes capitaux, le même matériel, le même directeur, mais avec de nouveaux associés, qui a eu, pour la reconstitution d'une même affaire, à payer cent et quelques mille francs de droits de mutation (1).

Déterminée par ces considérations, la commission législative de 1877 avait d'abord proposé la rédaction suivante : « La loi du 28 fé« vrier 1872, relative aux droits de mutation pour la vente des na« vires, est abrogée, et la loi du 21 avril 1818 est remise en vigueur ».

Le texte définitif fut voté à la séance du 23 juin 1880 : « Les actes « ou procès-verbaux constatant les mutations de propriété des na« vires soit totales, soit partielles ne seront passibles à l'enregis« gistrement que du droit fixe de 3 francs. L'article 5 § 2 de la loi « du 28 février 1872 est abrogé en ce qu'il a de contraire à la présente « disposition (2) ».

C'est l'article 3 de la loi du 29 janvier 1881.

888. Le législateur organise ensuite (articles 4 à 8) le système des primes à la construction et s'exprime en ces termes :

Art. 4. « En compensation des charges que le tarif des douanes « impose aux constructeurs de bâtiments de mer, il leur est attri« bué les allocations suivantes : Pour les navires en fer ou en acier, « 60 fr. par tonneau de jauge brute. Pour les navires en bois de « 200 tonneaux ou plus, 20 francs. Pour les navires en bois de moins « de 200 tonneaux, 10 francs. Pour les navires mixtes, 40 francs. « Pour les machines motrices placées à bord des navires à vapeur « et pour les appareils auxiliaires tels que pompes à vapeur, servo« moteurs, treuils, ventilateurs, mus mécaniquement, ainsi que pour « les chaudières qui les alimentent et leur tuyautage, 12 fr. par

(1) Cf. observ. de M. Cyp. Fabre à la séance du 10 déc. 1873. Proc.-verb., etc., p. 178. — (2) Le droit fixe de 2 francs, d'abord proposé par la commission, fut porté à 3 francs sur la demande du gouvernement.

« 100 kilog. Sont considérés comme navires mixtes les navires « bordés en bois, dont la membrure et le barotage sont entièrement « en fer ou en acier. »

Art. 5. « Toute transformation d'un navire ayant pour résultat « d'en accroître la jauge donne droit à une prime calculée conformé- « ment au tarif ci-dessus, d'après le nombre de tonneaux d'augmen- « tation de la jauge. La prime est accordée pour les machines mo- « trices et les appareils auxiliaires mis en place après l'achève- « ment du navire. Lors des changements de chaudières, il est alloué « au propriétaire du navire une compensation de 8 francs pour cent « kilogrammes de chaudières neuves posées sans les tubes et de « construction française. »

Art. 6. « Les allocations déterminées par les articles 4 et 5 sont « payées après la délivrance de l'acte de francisation par les soins « du receveur des douanes du lieu de construction le plus rappro- « ché. »

Art. 7. « Est supprimé le régime de l'admission en franchise ins- « titué en exécution de l'article 1er de la loi du 19 mai 1866 et de « l'article 2 de la loi du 17 mars 1879. »

Art. 8. « A l'égard des navires en chantier au moment de l'entrée « en vigueur de la présente loi, les constructeurs ne recevront les « allocations stipulées par l'article 4 que sous déduction du montant « des droits de douane déterminés par le tarif conventionnel relati- « vement aux matières étrangères dont ils auraient obtenu l'admis- « sion en franchise pour la construction de ces navires. »

On renonçait donc définitivement au système des admissions en franchise établi par la loi du 19 mai 1866, maintenu par l'article 2 de la loi du 18 mars 1879 (1), et dont nous avons montré (n° 883) les déplorables résultats. Tel est le but de l'article 7, que nous ne commenterons pas plus longuement.

Mais on ne voulait pas laisser aux navires en chantier le bénéfice cumulé de la nouvelle prime et des admissions en franchise qui auraient précédé la promulgation de la loi du 29 janvier 1881. On totaliserait donc les droits de douane qui auraient dû être acquittés par les constructeurs de ces navires et on les déduirait du montant des primes. Cette mesure transitoire, écrite dans l'article 8, était dictée par une idée juste : il fallait assurer un traitement égal à tous

(1) Cet article était ainsi conçu : « Tous les objets bruts ou fabriqués, y compris « les machines à feu et les pièces de machines entrant dans la construction, le « gréement, l'armement et l'entretien des bâtiments de mer destinés au commerce « en bois, en fer, à voiles ou à vapeur, seront admis en franchise de droits, à « charge de justifier dans le délai d'un an de l'affectation desdits objets à la desti- « nation ci-dessus prévue. Des décrets détermineront les justifications et les con- « ditions auxquelles cette immunité sera subordonnée. Toute infraction aux dispo- « sitions de ces décrets donnera lieu au paiement des droits dont sont ou seront « frappés les objets indiqués ci-dessus, et, de plus, sera punie d'une amende égale « au triple de ces mêmes droits ».

les constructeurs et ne pas privilégier les navires en chantier. A vrai dire, ceux-ci ne tiraient pas des admissions en franchise tout le bénéfice que notre législation douanière paraissait leur donner : mais où se serait-on arrêté si l'on était entré dans la voie des compensations rétroactives?

Ainsi nos constructeurs allaient être désormais soumis aux charges que le tarif des douanes impose à tous les Français, tandis que leurs concurrents étrangers n'auraient pas à les supporter (1). Le législateur tint à déclarer lui-même (art. 4 § 1) que, s'il attribuait aux constructeurs français certaines allocations, c'était en compensation de ces charges. MM. Allain-Targé et Rouvier avaient développé la même idée dans leurs discours du 1er et du 6 mars 1879 (2). Nous vous proposons, dit à la chambre des députés, le 10 mars 1879, M. L. Say, ministre des finances, de supprimer l'admission temporaire, puis de faire un compte, d'établir quelle est la différence du prix de revient, en France et à l'étranger, des matériaux et machines qui entrent dans les constructions navales et de donner à nos constructeurs une prime en argent équivalente à cette différence.

889. Ainsi comprise, la prime à la construction ne rencontra presque pas d'adversaires (3). Le gouvernement, dans la première période des débats législatifs, l'accepta (4) pendant qu'il combattait encore la prime à l'armement (5). M. G. Périn, M. Rouher eux-mêmes se résignaient à laisser voter cette partie du projet. Il était d'ailleurs impossible de contester que les Etats-Unis eussent, en 1872, « pour aider leur marine marchande » (6), obtenu du pouvoir législatif le vote d'une prime à la construction beaucoup plus forte (10 dollars par an pendant cinq ans, c'est-à-dire 250 francs par tonneau), et les défenseurs du projet (7) invoquèrent plusieurs fois cet exemple (8).

(1) N'étant soumis qu'aux charges dont ces mêmes matières pouvaient être grevées dans leur pays et aux droits d'importation en France inscrits dans l'article 1er de la loi du 17 mars 1879. — (2) M. Allain-Targé (1er mars) : « ... Le mot de « prime à la construction », qui est celui dont on s'est servi, n'est pas exact. En « réalité, il ne s'agit pas, dans le système de la commission, de prime à la construc- « tion. Il s'agit simplement d'un nouveau mode de restitution des droits sur les ma- « tières premières mieux entendu, mieux assis que l'acquit à caution ». M. Rouvier (6 mars) : « ... C'est tout simplement le remboursement au constructeur de la « contre-valeur des droits de douane qu'il a dû payer pour introduire en France « les matières premières incorporées dans son navire. C'est, comme le disait M. le « ministre des finances, une autre manière de compter, mais ce n'est pas une « prime ». — (3) Cf. M. Rouvier, même discours. — (4) Disc. de M. Say (10 mars 1879). — (5) Discours de M. Tirard (même séance). — (6) C'est le titre du bill. — (7) V. notamment le discours de M. Allain-Targé dans la séance du 29 juin 1880. — (8) Voici l'article 1 du bill américain : « Le secrétaire du Trésor est, par ces pré- « sentes, autorisé à offrir une prime n'excédant pas dix dollars par tonneau, paya- « ble chaque année, pendant une période de cinq ans, pour la construction, dans les « limites des Etats-Unis, de navires à vapeur en fer d'au moins mille tonneaux « chacun jusqu'à concurrence d'un total de 500,000 tonneaux. Les susdites primes ne

Les auteurs du projet primitif, s'inspirant de la loi nord-américaine, avaient proposé la rédaction suivante : « Il est ouvert au mi-« nistre de l'agriculture et du commerce un crédit de deux millions « de francs par an pendant dix ans pour venir en aide à la construc-« tion et aux réparations des navires soit en fer, soit en bois, à voiles « ou à vapeur, avec reversibilité d'un exercice sur l'autre de toute « fraction du crédit non utilisée. L'Etat contribue aux constructions « maritimes dans les proportions suivantes, etc. » Ce n'est pas, fit observer M. L. Say, ministre des finances (18 mars 1879), dans une loi de principe qu'on ouvre des crédits : à quel exercice les ouvre-t-on? On ne le dit pas et on ne peut pas le dire. Puis, en même temps qu'on ouvrait des crédits à l'avance, on demandait, contrairement aux règles de la comptabilité,qu'ils fussent reportés d'un exercice à l'autre. Le gouvernement admet le principe : que le montant présumé des primes soit porté tous les ans au budget et, tous les ans, on évaluera la somme à dépenser pour l'exécution d'une loi de principe. A la suite de ces sages observations, les articles 8, 9, 10 du projet furent renvoyés à la commission.

Il fut donc alloué définitivement pour les navires en fer ou en acier 60 francs par tonneau de jauge brute ; pour les navires en bois de 200 tonneaux ou plus, 20 francs ; pour les navires en bois de moins de 200 tonneaux, 10 francs (le projet primitif allouait 20 francs par tonne de jauge brute à tous les navires en bois); pour les navires mixtes, 40 francs.

Les navires mixtes, avait dit, le 6 mars 1879, M. l'amiral Jauréguiberry, « ont une machine qui donne une vitesse modérée dans « certains cas et qui permet d'utiliser leurs voiles quand le vent est « favorable ». Le législateur les envisage sous un autre aspect : ce sont, dit-il, les navires bordés en bois dont la membrure et le barotage sont entièrement en fer ou en acier. Le barotage est, on le sait, l'assemblage des pièces de bois ou de fer placées en travers du navire dans le sens de la largeur et qui servent à en maintenir les parois.

Les auteurs du projet expliquaient dans le texte même de leur article 9 que les soixante francs étaient alloués aux bâtiments en fer et en acier « sans déduction de jauge pour les espaces des machines.» La jauge brute, c'est la jauge sans déduction non seulement pour les espaces des machines, mais encore pour le logement de l'équipage (1). La prime à l'armement, nous le verrons, n'est au contraire accordée que par tonneau de jauge nette.

« seront acquises qu'à raison de cent mille tonnes de construction par an au maxi-« mum et les navires admis au bénéfice de cette prime devront être exclusivement « employés à la navigation avec l'étranger ». — (1) La jauge brute, dit l'art. 1 du décr. 17 août 1881, est et demeure fixée conformément aux articles 1 à 12 de ce décret, sans déduction de l'espace occupé par l'équipage.

Le projet primitif allouait 12 francs par 100 kil. (poids net) aux machines motrices. Le texte définitif ajoute aux machines motrices les appareils auxiliaires, les chaudières et leur tuyautage (1).

890. Le législateur a primé non seulement la construction, mais toute transformation d'un navire ayant pour résultat d'en accroître la jauge (art. 5). C'est une très-bonne idée. On ne peut pas plus revenir à la navigation à voiles, disait l'amiral Jauréguiberry à la chambre des députés le 6 mars 1879, qu' « aux diligences, aux coches « et au roulage, qui mettaient jadis 25 jours pour aller de Paris à Mar« seille » : il faut donc avant tout transformer notre matériel et entrer hardiment, résolument dans la voie du progrès. M. Dupuy de Lôme répétait au Sénat le 27 janvier 1881 : « La transformation du « matériel naval est la chose nécessaire ; car, parmi les causes qui « ont découragé les armateurs en présence de la concurrence illi« mitée à laquelle les a livrés la loi de 1866, la cause principale « était leur matériel naval mal approprié. »

Toutefois, remarquons-le : c'est l'augmentation de jauge qu'on

(1) Au moment de la francisation du navire, le tonnage brut est certifié par le receveur des douanes du port de construction. Le certificat délivré par ce receveur constate que le navire est de construction française et qu'il a été justifié par la déclaration des constructeurs des machines et chaudières qu'elles sont de construction française ; il indique, en outre, la catégorie à laquelle le navire appartient et, s'il s'agit d'un navire à vapeur, le poids des machines motrices, des appareils auxiliaires, des chaudières et de leur tuyautage, sans rechanges. Ce certificat, visé par le directeur général des douanes, après contrôle des résultats de jaugeage, sert de base pour la liquidation de la prime à la construction. Les accroissements de jauge et le renouvellement des appareils moteurs et des chaudières sont constatés dans la même forme par le receveur des douanes du port de réparation (art. 2 décr. 17 août 1881). Les primes de construction sont liquidées sur la production des pièces ci-après : 1° Extrait timbré de l'acte de francisation, délivré par l'administration des douanes et indiquant la date et le numéro sous lesquels le navire a été francisé, ainsi que le port auquel il est attaché ; 2° Certificat du receveur des douanes du port de construction à l'effet de constater que le navire est de construction française et qu'il a été justifié par la déclaration des constructeurs des machines et chaudières qu'elles sont également de fabrication françaises ; ledit certificat indiquant en outre le tonnage brut, la catégorie à laquelle le navire appartient et, s'il s'agit d'un navire à vapeur, le poids des machines motrices, des appareils auxiliaires, des chaudières et de leur tuyautage, sans rechanges. Ce certificat constatera en outre que le navire, ne se trouvant pas dans le cas prévu à l'art. 8 de la loi du 29 janvier 1881, a droit à la prime entière ; dans le cas contraire, il contiendra un décompte établi par le receveur des douanes et indiquant les droits de douane à retenir, sur le montant de la prime, pour les matières admises en franchise qui auraient été employées dans la construction du navire ; 3° Dans les cas d'accroissement de jauge brute ou de renouvellement des appareils moteurs et chaudières, certificat de l'administration des douanes, dans la forme indiquée sous le n° 2 ci-dessus ; 4° Projet de liquidation préparé par le receveur des douanes, vérifié et visé par le directeur général des douanes (art. 28 du même décret). Les projets de liquidation, établis par le ministre des finances, sont adressés au ministre du commerce, chargé d'ordonnancer les dépenses (art. 30). Les ordonnances de paiement sont visées payables sur la caisse du receveur des douanes du lieu de construction ou du receveur le plus rapproché, par le trésorier-payeur général du département dans lequel se trouve située la recette des douanes. Les ordonnances de paiement sont imputées sur l'exercice de l'année de la francisation (art. 31).

prime, non l'augmentation d'efficacité. Par exemple on transforme un navire à voiles en un navire à vapeur dont le tonnage représente exactement le même nombre de tonneaux-volumes de 100 pieds cubes. Quoiqu'un vapeur représente, en général, « comme efficacité « de transport », trois fois un navire à voiles de même tonnage (1), cette transformation n'est pas primée. Mais le législateur a sans doute ainsi raisonné : la moyenne des constructions françaises s'étant abaissée à 23 tonneaux, l'agrandissement des navires n'est pas moins souhaitable que leur transformation. On ne transformera plus un navire sans l'agrandir; au besoin, on le transformera pour en accroître la jauge. Ainsi s'accomplira le double progrès qu'il faut chercher.

Le projet primitif accordait, lors des changements de chaudières, une compensation de 8 francs pour 100 kilogrammes de chaudières neuves, sans distinction. Les mots « et de construction française » furent ajoutés sur la demande de M. l'amiral Jauréguiberry : « Vous « comprenez, a dit le ministre de la marine (2), qu'il ne faut pas « qu'un armateur aille acheter des chaudières à l'étranger. »

Le texte définitif de l'article 6 énonce purement et simplement que les allocations déterminées par les articles 4 et 5 seront payées après la délivrance de l'acte de francisation par les soins du receveur des douanes du lieu de construction le plus rapproché. Le même ministre obtint de la chambre des députés, le 22 juin 1880, la suppression d'un premier alinéa, ainsi conçu : « les constructeurs n'ont « droit aux allocations déterminées par les articles 4 et 5 que pour « les navires jaugeant au moins dix tonneaux de jauge brute » : « Je demande, a dit l'amiral, la suppression du paragraphe 1 de « l'article 6, toujours afin de favoriser les constructeurs français. « Vous savez, Messieurs, que l'Etat fait faire beaucoup de petites « embarcations par les constructeurs. Nous leur demandons des « chaloupes à vapeur, des bateaux ordinaires et des torpilleurs. « Ces bateaux jaugent généralement moins de dix tonneaux. Il y a « donc intérêt à supprimer complètement le premier paragraphe de « l'article 6. »

891. Après quoi le législateur, ayant décidé de venir au secours des armateurs français (v. ci-dessus n. 884), vota la prime à l'armement.

L'article 9 de la loi du 29 janvier 1881 est ainsi conçu : « A titre de « compensation des charges imposées à la marine marchande pour « le recrutement et le service de la marine militaire, il est accordé « pour une période de dix années, à partir de la promulgation de la « présente loi, une prime de navigation aux navires français à « voiles et à vapeur. Cette prime s'applique exclusivement à la na-

(1) M. Dupuy de Lôme au Sénat. — (2) Ch. des députés, séance du 22 juin 1880.

« vigation au long cours. Elle est fixée, par tonneau de jauge nette « et 1000 milles parcourus, à 1 f. 50 pour les navires de construction « française sortant de chantier et décroît par année de 0 f. 075 « pour les navires en bois; 0 f. 075 pour les navires composites; « 0 f. 05 pour les navires en fer. La prime est réduite à moitié de « celle déterminée ci-dessus pour les navires de construction étran- « gère. Les navires francisés avant la promulgation de la présente « loi sont assimilés, pour la prime, aux navires de construction « française. La prime est augmentée de 15 % pour les navires à « vapeur construits sur des plans préalablement approuvés par le « département de la marine. Le nombre des milles parcourus est « calculé d'après la distance comprise entre le point de départ et « d'arrivée, mesurée sur la ligne directe maritime. En cas de guerre, « les navires de commerce peuvent être réquisitionnés par l'Etat. « Sont exceptés de la prime les navires affectés à la grande et à la « petite pêche, aux lignes subventionnées et à la navigation de plai- « sance ».

Après avoir soutenu, d'une façon générale, qu'il fallait laisser la marine marchande à elle-même, les adversaires de la loi combattirent d'une façon spéciale le système de la prime à l'armement. Ils le combattirent d'autant plus vigoureusement qu'ils furent tout d'abord, dans la première partie du débat, secondés par le ministère. Pendant que M. Gaudin s'écriait (séance du 10 mars 1879) : « Toute « la loi est dans la prime à la navigation », M. Tirard, ministre du commerce, faisait la déclaration suivante : « Le gouvernement est « fermement décidé à repousser toute prime à l'armement » (1).

Le système des primes, disait-on, est un vieux système, condamné par l'expérience et contraire aux données de l'économie politique. Rien ne le légitime. Parce qu'on aurait accordé des primes, les armateurs français allaient-ils former du jour au lendemain les relations commerciales qu'ils n'avaient jamais su trouver (2) ?

« Je le sais bien, répondait M. Dupuy de Lôme (3) : la prime, « c'est un mot qui sonne mal : si ceux qui se décident avec regret « à voir accorder des primes à une industrie française trouvent un « autre remède efficace pour sauver la marine marchande, je pour- « rai me rallier à leur avis; mais cet autre remède n'existe pas ». Il faut reconnaître, en effet, qu'après l'avoir beaucoup cherché pendant plusieurs années, on ne le trouvait pas.

Introduisait-on d'ailleurs dans la législation française un principe exceptionnel et nouveau ? Est-ce que les compagnies de chemins de fer ne sont pas subventionnées ? Est-ce que la compagnie subventionnée des messageries maritimes, est-ce que la com-

(1) En juin 1880, le gouvernement s'était rallié à la prime. — (2) V. dans ce sens, entre autres discours, celui de G. Périn à la séance du 10 mars 1879. — (3) Sénat, 27 janvier 1881.

pagnie subventionnée des Transatlantiques ne coûtent pas à l'Etat, chaque année l'une douze millions, l'autre dix millions (1)? Est-ce qu'on ne donne pas, chaque année, à la pêche maritime 2,800,000 francs de primes directes et une prime indirecte encore supérieure par les droits sur la morue (2)?

On reprochait en outre à la loi d'imposer une lourde charge au trésor : « il faudra plus de huit millions, disait M. G. Périn ; car, si « la prime est efficace, le tonnage va immédiatement augmenter ».

La prime, fut-il répondu, en supposant que la loi nouvelle donne à la marine tout l'essor possible, ne dépassera pas sept millions et demi par an, c'est-à-dire 75 millions en dix ans (3). C'est beaucoup ; mais ce n'est pas trop si l'on ressuscite la marine marchande et si l'on donne une grande impulsion au commerce maritime. Qu'est-ce d'ailleurs à côté des 400 millions, soit de 40 millions par an, votés en août 1879 pour les travaux extraordinaires des ports pendant dix années ? Soyons logiques : il ne faut pas que ces immenses travaux ne servent qu'à mieux recevoir la marine étrangère (4).

Enfin on prétendait que la prime à l'armement, c'était la surtaxe de pavillon indirectement rétablie. Les nations étrangères pourraient s'inquiéter et se plaindre de cette atteinte au principe de l'égalité du pavillon reconnu dans tous nos traités. N'allait-on pas susciter des représailles et des difficultés diplomatiques ? « Savez-vous ce qui va « arriver immédiatement, disait M. G. Périn le 1er mars 1879 ? L'A- « mérique et l'Angleterre vont se défendre contre cette surtaxe de « pavillon déguisée... (5). Elles pourront mettre une surtaxe sur « toutes les marchandises importées sous pavillon français ». A la dernière heure, on parla même d'une pétition adressée à lord Granville par une association d'armateurs anglais, demandant au gouvernement de la Reine d'intervenir auprès du nôtre pour empêcher le Sénat d'adopter le projet déjà voté par la chambre des députés.

Mais un droit de douane, ainsi que le fit judicieusement observer M. Allain-Targé (28 juin 1880), a un caractère distinctif ; il élève le prix des choses : aussi la surtaxe de pavillon élevait-elle le prix du fret. Ici rien de semblable. Quel est d'ailleurs (6) l'objet strict des traités ? le droit d'aller et de venir, d'entrer et de sortir dans les mêmes conditions de législation douanière et de droit international. Jamais l'égalité des pavillons n'a impliqué l'interdiction de stipuler des compensations en échange de services rendus. Les précédents

(1) C'était, disait M. Allain-Targé à la chambre des députés le 28 février 1879, la plus redoutable des concurrences...; c'est le drainage à Bordeaux, au Havre, à Nantes, à Marseille, de tout le fret par des navires qui sont subventionnés sous prétexte de service postal, qui ont un service de départs à date fixe, qui prennent le fret à tout prix. — (2) Cf. discours précité de M. Dupuy de Lôme et discours de M. Allain-Targé du 29 juin 1880. — (3) M. Dupuy de Lôme au Sénat. — (4) Cf. n. 884. — (5) Cf. l'article du *shipping gazette* lu le 6 mars 1879 à la tribune de la chambre des députés par M. Rouvier. — (6) Cf. exposé des motifs (annexe au proc.-verb. de la séance de la chambre des députés du 27 novembre 1877).

abondent, disait l'exposé des motifs : les Etats-Unis, l'Allemagne, l'Italie, l'Angleterre (1) nous en fournissent à toute occasion dans la construction, dans le service postal, sous forme de taxes locales, etc. Où donc ces puissances trouveraient-elles un prétexte à représailles ? D'ailleurs il s'agit d'une dépense inscrite dans notre budget intérieur : « Puisque j'ai parlé de nos droits, disait à ce propos « M. Dupuy de Lôme, rappelons-nous cette belle devise nationale « de l'Angleterre qu'il me plaît de voir inscrite en français au-des- « sus des portes des ambassades : *Dieu et mon droit.* Oui, c'est « une belle devise, que l'Angleterre a raison de pratiquer sans cesse « et avec énergie. Mais ajoutons qu'elle respecte surtout, entre les « autres nations, celles qui savent la pratiquer pour leur compte (2) ».

C'est à cette dernière objection que répond tout particulièrement le préambule de l'article 9 : « A titre de compensation des charges, « etc ». Le législateur explique qu'il n'a pas entendu rétablir et qu'il n'a pas rétabli indirectement la surtaxe de pavillon (3).

(1) Pour l'Angleterre, disait l'exposé des motifs, les taxes locales ont été la protection nettement accusée de leur pavillon, comme privilège spécial de l'immatriculation dans tel ou tel port d'attache : véritable tarif différentiel qui s'élève, s'abaisse et s'étend sur cette couche complaisante de cent millions de droits locaux, au gré des intérêts anglais. Il paraît certain, disait le 6 mars 1879 M. Hovius à la chambre des députés, que les droits gouvernementaux sont établis également sur tous les navires étrangers ou anglais. Mais il en est autrement des droits perçus par les corporations, les particuliers ou autres établissements pour l'usage des ports, bassins, quais, feux, pilotages, etc., bien que le gouvernement anglais, lors de la loi de 1866, eût formellemeni promis de racheter ces droits locaux. V. pour de plus amples développements tout ce discours de M. Hovius. J'y relève notamment la phrase suivante : « Dans les colonies anglaises ainsi que dans les colonies espagnoles, nos na- « vires sont frappés de droits coloniaux que ne paient pas les navires de ces na- « tions dans nos colonies », et celle-ci : « Les navires anglais sont en outre admis « dans leur port d'attache à des abonnements ou à des franchises dont ne jouissent « pas les navires étrangers. » Cf. le *Times* du 17 octobre 1877 cité à la chambre des députés par M. Gaudin et le discours même de M. Gaudin (4 mars 1879). V. enfin quant aux subventions proprement dites le discours de M. Allain-Targé (29 juin 1880). Les Anglais auraient, d'après ce député, inscrit à leur budget 22 ou 23 millions de subventions : la compagnie anglaise *Royal Mail*, qui va du Havre au Brésil, reçcit de l'Angleterre 2,687,000 fr.; une autre compagnie anglaise subventionnée va d'Angleterre au Chili et vient à Pauillac, où elle prend le fret de Bordeaux. L'Italie subventionne la compagnie Rubattino, etc. — (2) « Voici, ajoutait M. Allain-Targé (29 juin 1880), la décomposition du commerce « entre la France et « l'Angleterre en 1878 : sous pavillon français 587,000 tonneaux; sous pavillon « anglais 2,778,000 tonneaux... Messieurs, vous comprenez que des gens qui « viennent chez vous quand vous allez chez eux dans la proportion de cinq à « un ne peuvent pas exercer de représailles contre vous ». — (3) Mais cette rédaction n'a pas empêché, nous devons le reconnaître, les armateurs italiens de récriminer et de s'adresser aux pouvoirs publics. Il faut lire le rapport présenté à la chambre des députés italiens par M. Boselli et analysé dans le *Temps* du 8 mars 1881. A entendre ce rapporteur, la marine marchande italienne serait en pleine décadence. Les Italiens construisaient 600 bâtiments en 1869, représentant environ 100,000 tonneaux : les constructions italiennes de 1878 ne représentent plus que 28,000, celles de 1879 que 21,000 tonneaux. Cinquante mille marins auraient abandonné la navigation dans ces dernières années. L'effectif de la marine marchande aurait diminué en 1879 de 529 bâtiments et de 123,385 tonnes, etc. Plusieurs com-

Au demeurant la prime n'est pas la surtaxe.

Elle en diffère à un dernier point de vue. Celle-ci ne pouvait profiter au pavillon national que dans ses rapports, à l'entrée et à la sortie, avec le port français, tandis que celle-là, tout en laissant subsister l'égalité des pavillons, profite au navire français non seulement pour la navigation jadis réservée ou privilégiée, mais chaque fois que, faisant l'intercourse, il entrera, sur un point quelconque du globe, en concurrence avec la marine étrangère. La prime l'emporte par là sur la surtaxe.

892. La prime, dit l'article 9, n'est accordée que pour une période de dix ans.

« Le principe de la prime à l'armement, a dit en de très-bons « termes M. Allain-Targé (1er mars 1879), ne doit aboutir, dans notre « pensée, qu'à un fait transitoire : personne ne demande que, éter- « nellement, pendant cinquante ans, comme s'il s'agissait d'une « compagnie de chemin de fer, par exemple, on accorde une sub- « vention. Ce que nous demandons, c'est un secours temporaire, « permettant de construire, d'armer, et de soutenir la concurrence « étrangère pendant huit ou dix ans ».

Très-bien : mais que se passera-t-il dans dix ans? La marine française reconnaîtra-t-elle qu'elle peut définitivement braver la concurrence étrangère? sera-t-elle capable de la braver (1) ?

Il est du moins permis d'espérer que sa situation sera moins précaire. Il se peut même que, l'élan une fois donné, les opérations commerciales multipliées, la marine marchande se suffise au bout de dix ans. Si les pouvoirs publics ne croient pas devoir encore, à cette époque, l'abandonner complètement à elle-même, ils allègeront du moins, selon toute vraisemblance, le fardeau que la loi du 29 janvier 1881 impose au Trésor.

893. Le grand cabotage devait-il profiter de la prime ?

Lors de la première délibération (1er juillet 1880), MM. Riotteau, Trystram etc., proposèrent d'amender ainsi le projet de loi : « La « prime s'applique également à la navigation des mers d'Europe et « de la Méditerranée, à l'exclusion du cabotage de port à port fran-

pagnies de navigation signalent l'impulsion donnée à la marine française et se déclarent frappées à mort. « Ne faudra-t-il pas, dit à ce propos le rapport de M. Bo- « selli, étendre régulièrement le service de la compagnie Rubattino par la ligne de « Calcutta ? n'est-il pas opportun de créer une nouvelle organisation des services « maritimes sur la côte de la Tunisie ? La ligne Tripoli-Malte-Tunis doit être ex- « ploitée par les paquebots que subventionne le gouvernement français, et elle est « desservie par la compagnie Rubattino. Cette dernière peut-elle lutter dans ces « conditions sans un subside du gouvernement italien et faudra-t-il l'abandonner « juste en ce moment où s'accentue une si forte rivalité d'intérêts et d'influences? « Le service de la compagnie Florio ne devra-il pas être étendu ? N'y a-t-il pas « lieu de subventionner la navigation entre l'Italie et l'Amérique du Nord et du « Sud et quelque ligne du Pacifique? etc., etc. » — (1) Cf. le discours de M. G. Périn à la chambre des députés (1er mars 1879).

« çais ou des ports de l'Algérie. Elle sera, pour la navigation des « mers d'Europe et de la Méditerranée, des deux tiers de celle pré- « vue pour le long cours à l'article 9 et décroîtra par année dans la « proportion des deux tiers de la décroissance prévue pour le long « cours. »

Le ministre du commerce combattit cette disposition additionnelle en faisant observer que notre navigation dans les mers européennes, dans la Méditerranée, était en progrès puisque, n'ayant atteint que 1.726.838 tonnes en 1865, elle s'élevait à 2.012.027 tonnes en 1878. « Je suis vraiment étonné, ajoutait-il, que les armateurs de Mar- « seille soient venus demander une prime qui entraînerait pour eux « la perte du cabotage sur les côtes d'Italie. En effet, aux termes « de nos traités..., nous jouissons en Italie du droit de faire la na- « vigation non seulement du port de Marseille ou d'un port quel- « conque du Havre dans un port d'Italie, mais... d'un port d'Ita- « lie à un autre port d'Italie... Croyez-vous donc, Messieurs, que « l'Italie, qui a consenti ce droit dans un traité de commerce, con- « sentirait à nous maintenir les mêmes avantages, alors que nous « aurions une marine de cabotage qui serait primée, qui ferait une « concurrence désastreuse à la sienne? » La disposition addition- nelle fut repoussée par 250 voix contre 170. Reprise et développée (1) lors de la seconde délibération (10 juillet 1880) par M. Riotteau, elle fut encore rejetée par 197 voix contre 154.

La prime ne profite qu'au long cours (art. 9 § 2).

Le dernier alinéa de l'article 9, pour ne laisser subsister aucun doute, en excepte expressément les navires affectés à la grande et à la petite pêche, aux lignes subventionnées et à la navigation de plaisance.

On conçoit d'ailleurs aisément que le législateur n'ait pas voulu grever le budget des dépenses publiques pour encourager la navi- gation de plaisance.

Quant à la pêche, elle est déjà subventionnée (v. ci-desssus n. 891) : « le tout mis ensemble, disait M. Dupuy de Lôme au Sénat le 27 « janvier 1881, c'est au moins quatre millions de primes à la pêche « que nous votons tous les ans ».

Enfin les trois compagnies entre lesquelles se répartissent nos lignes postales se partagent, en échange des services rendus à l'E-

(1) « La marine au cabotage, dit alors M. Riotteau, a perdu, de 1865 à 1878, « 56,000 tonneaux *en effectif*, soit le tiers de son tonnage... Si nous considérons l'en- « semble du tonnage transporté dans ces mers d'Europe en négligeant le tonnage « de l'Algérie, qui est excepté de l'amendement, nous voyons que nous ne trans- « portons en 1878 que 2,703,946 tonnes quand les étrangers en transportent « 8,379,906 ; nous ne faisons que les 32/100 du commerce de transport des mers « d'Europe, alors qu'en 1865 nous faisions les 44/100 avec 2,709,355 tonneaux contre « 4,632,503 transportés par l'étranger ». Mais était-il équitable de négliger, dans les calculs, le « tonnage de l'Algérie »? Nos navires ne pouvaient être occupés à la fois là et ailleurs.

tat, une somme de 24 millions. Cette subvention a été jugée excessive, au cours des débats, par plusieurs députés. Personne, en tout cas, n'a un instant admis que ces compagnies pussent cumuler la subvention et la prime.

Mais, en ne primant que la navigation au long cours, la loi du 29 janvier 1881 primait évidemment toute la navigation au long cours. Cependant le décret du 17 août 1881 (art. 18) s'exprime en ces termes : « Toute distance parcourue en dedans des limites fixées par la loi « du 14 juin 1854 (1) ne donne droit à la prime qu'à compter du der- « nier port de cabotage d'où le navire fait route définitivement pour « la destination de long cours qu'il a déclarée. De même, au retour, « la prime n'est due que jusqu'au premier port situé dans les li- « mites du cabotage où le navire fait une opération de commerce. « N'est pas considérée comme une opération de commerce le fait de « relâcher dans un port pour y prendre des ordres ». Ainsi, voici un navire armé au long cours; commandé par un capitaine au long cours, il a subi la visite règlementaire, il a toutes les voiles et cordes de rechange, toutes les provisions nécessaires ; il a pour destination effective un port de long cours et il ne se livre à aucune opération de cabotage. Pouvait-on lui enlever une fraction de cette prime destinée à compenser certaines charges (art. 9 § 1), dont aucune n'est supprimée ou atténuée, sous prétexte qu'il prend en différents ports d'escale, situés dans une certaine zone, un complément de cargaison à destination d'un port de long cours ? Non, ce me semble, parce que ces escales ne modifient pas le caractère de la navigation : c'est donc, au demeurant, si je ne m'abuse, rogner la prime à une navigation exclusivement faite au long cours, c'est-à-dire entamer l'œuvre même du législateur (2).

894. Mais comment le système des primes devait-il être organisé?

Il fallut tout d'abord opter entre la prime par homme et la prime par tonneau.

La commission chargée en 1873 d'examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande avait proposé une prime de 1 franc par homme et par jour d'embarquement. Mais ce système fut abandonné dès le début des travaux parlementaires. Ainsi que le faisait ob-

(1) V. notre t. II, n. 360. — (2) La chambre de commerce de Marseille a dit très-bien : « Nous comprendrions qu'afin d'éviter la concurrence des longs courriers pour les navires caboteurs, on prît des mesures protectrices. Nous comprendrions que le règlement interdît aux navires de long cours de faire du cabotage ou de prendre des marchandises pour les ports de cabotage situés sur leur route ou entre divers points. Ainsi un navire partant de Marseille pour Montevideo, touchant à Cette, Barcelone, Malaga et Gibraltar ne devrait pas prendre de la marchandise à Marseille pour ces diverses destinations; car, en le faisant, il crée une concurrence aux navires caboteurs qui ont cette destination et qui, eux, n'ont pas la prime. Mais que le navire partant pour le long cours, armé pour le long cours, ne puisse pas se compléter aux ports sur sa route sans perdre ses droits à la prime, nous avouons ne pas le comprendre » (lettre du 14 juin 1881 au ministre de la marine).

server l'exposé des motifs, « les petits navires montés par un équi-
« page relativement plus nombreux que celui des navires d'un plus
« grand tonnage (1) toucheraient avec la prime par tête d'homme
« d'autant plus qu'ils rendraient moins de services, et l'incitation au
« renouvellement du matériel naval serait d'autant moins grande
« que les encouragements de l'Etat s'adresseraient plus particuliè-
« rement à l'ancien et rendraient moins nécessaire la rupture immé-
« diate avec la routine... Du moment où la prime *au marin* serait
« la forme unique de l'encouragement, elle deviendrait la source de
« revendications concurrentes, dont les conséquences comme divi-
« sions, grèves et indiscipline seraient aussi certaines que difficiles
« à écarter ».

La commission législative de 1877 substitua donc au système de la prime au marin celui de la prime appliquée par unité de tonne. Mais elle eut alors à opter entre la prime unique et la prime par catégories.

« Le navire est périssable, dit à ce sujet l'exposé des motifs... Agé
« de vingt-cinq ans, il vaut à peine une centaine de francs la tonne,
« quand cette même unité du navire neuf s'élève de 500 à 600 francs
« et parfois plus encore selon son mode de construction. Or que
« serait l'uniformité de la prime dans ces conditions si variables, si
« ce n'est l'étrange anomalie d'un encouragement, dans la propor-
« tion du simple au quintuple, à prolonger l'existence des coques
« hors d'usage et d'en provoquer l'importation à vil prix par la fran-
« cisation successive de tout ce que le monde maritime aurait à re-
« buter »? On adopta donc avec beaucoup de raison le principe des catégories.

On reconnut en outre que la prime, quoique nommée « prime à
« l'armement » devait être à la navigation plutôt qu'à l'armement.
« Ce que vous voulez, disait très-bien M. Allain-Targé à la chambre
« des députés, le 29 juin 1880, c'est que l'armateur n'ait pas seule-
« ment des navires à l'ancre dans le port;... c'est que ces navires
« travaillent, qu'ils voyagent et qu'ils fassent naviguer des marins,
« puisque c'est pour les marins beaucoup plus que pour les arma-
« teurs que le ministre de la marine demande la prime ».

En conséquence, dans le projet initial de M. Le Cesne et dans le projet de la commission, la prime était accordée par unité de tonne *et* par mois de navigation. Chaque navire était censé navi-

(1) « Il est impossible, disait M. Dupuy de Lôme au Sénat le 27 janvier 1881, avec
« deux navires de 500 tonnes, de faire, au point de vue du fret, concurrence à un na-
« vire de 1,000 tonnes, dans les ports où celui-ci peut trouver son chargement com-
« plet. La raison en est bien simple : c'est que, pour deux navires de 500 tonnes,
« il faut deux capitaines, deux seconds et vingt hommes d'équipage, alors que,
« pour un navire de 1,000 tonnes, un capitaine, un second et treize hommes d'équi-
« page suffisent. Pour les navires à vapeur, la proportion économique entre le grand
« et le petit tonnage est encore plus considérable que pour les navires à voiles... »

guer dix mois par an, et l'on multipliait par dix le chiffre alloué par tonneau de jauge pour fixer le montant de la prime annuelle. Par exemple un navire auquel on allouait 2 francs par tonneau devait toucher 20 francs par an. Ce système était vicieux. Si le gouvernement s'en tenait, les yeux fermés, à la présomption admise par l'exposé des motifs, il était dupe et risquait de donner à une navigation de quinze jours la prime accordée à une navigation de dix mois : s'il entendait se livrer à des vérifications, il avait souvent à prouver contre le capitaine que la durée effective de la navigation était inférieure à dix mois ; puis comment supputer les temps d'escale, de relâche volontaire ou forcée, les périodes consacrées au radoub, les délais de starie et de surestarie, etc? Autant de difficultés sans cesse renaissantes.

Les pouvoirs publics substituèrent donc très-judicieusement à la prime par mois de navigation la prime par mille parcouru.

895. « Elle est fixée, dit l'article 9 § 3, par tonneau de jauge « *nette*... ». « La prime à la navigation, dit encore le décret du 17 « août 1881, est liquidée d'après la jauge nette inscrite dans l'acte « de francisation (1) » et « la jauge nette est fixée conformément « aux articles 14 à 20 du décret du 24 mai 1873 (2) ».

C'est le ministre de la marine qui proposa le 22 juin 1880 de substituer aux mots « par tonneau » les mots « par tonneau de jauge « nette ».

Le législateur français avait décidé, le 18 août 1839, que, pour avoir le tonnage net d'un vapeur, on le jaugerait d'abord comme s'il était un navire à voiles sans machine et on déduirait 40 °/₀ de ce premier résultat. Il avait opéré sur des moyennes pour tout simplifier. La nouvelle méthode de jaugeage (3) ne déduit pour la machine et les soutes à charbon (4) que leur véritable volume rigoureusement mesuré, au lieu de la proportion constante de 40 °/₀ (5). Pour

(1) Art. 6. — (2) Art. 1. — (3) Décr. 24 mai 1873, art. 14 : « Dans les navires mus « par la vapeur ou par toute autre puissance mécanique exigeant une chambre des « machines, déduction est faite des espaces occupés par l'appareil moteur ou né- « cessaires à son fonctionnement, ainsi que de ceux occupés par les magasins ou « soutes à charbon, lorsque ces magasins ou soutes sont établis à titre permanent « et installés de telle sorte que le charbon puisse être immédiatement versé dans « l'emplacement occupé par les machines. *Maximum de la déduction.* Dans aucun « cas, cette déduction ne peut dépasser cinquante pour cent du tonnage total. « *Remorqueurs*. Pour les navires remorqueurs exclusivement affectés au remor- « quage, la déduction est uniformément de cinquante pour cent ». Art. 18. « Les « volumes des espaces dont la déduction est autorisée sont additionnés. Le total, « divisé par 2.83, est défalqué du tonnage calculé conformément aux règles 1 et 2, « et la différence constitue le tonnage net des navires à vapeur. » V. d'ailleurs le texte entier de ce décret (Duv. 1873, p. 190). Cf. notre tome I, n. 41. — (4) On déduit en outre pour la jauge nette l'emplacement affecté au logement de l'équipage. — (5) Toutefois les armateurs ont le droit de demander que la déduction soit portée au quantième fixe de 32 0/0 toutes les fois que l'emplacement des machines, etc., atteint 25 0/0 de la jauge brute totale. Ils auront désormais intérêt à ne pas user de ce droit, pour obtenir une prime plus élevée, toutes les fois que l'emplace-

les navires à petite puissance, destinés à porter des marchandises à des vitesses modérées et avec économie, il arrive que les machines et le combustible ne représentent pas plus de 10 à 12 °/₀ du tonnage brut total. Mais les bâtiments à grande puissance, qui ont à faire de longues traversées très-rapides et consomment beaucoup de charbon, ne conservent pas toujours, quant au port réel, susceptible d'être utilisé pour le fret, 60 °/° de ce qu'ils auraient comme navire à voiles. Il eût été ridicule d'allouer, dans ces conditions, la prime par tonneau de jauge brute, et le trésor avait un grand intérêt à ce qu'aucun doute ne pût s'élever sur ce point (1).

En second lieu la prime est fixée à tant par 1000 milles parcourus. Un nouvel alinéa fut ajouté lors de la deuxième délibération, le 10 juillet 1880, sur la demande du même ministre : « Le nombre « des milles parcourus est calculé d'après la distance comprise entre « le point de départ et d'arrivée, mesurée sur la ligne directe ma- « ritime ». « Cette proposition, dit l'amiral Jauréguiberry, a pour « but d'éviter des contestations. Il ne faut pas qu'on vienne nous « demander de comprendre dans les milles parcourus des voyages « qui seraient plus ou moins *marins* ou des allongements de route « peu motivés. C'est ainsi, du reste, que le gouvernement procède « pour toutes les allocations données à la navigation subventionnée ».

L'article 11 annonce d'ailleurs qu' « un règlement d'administra- « tion publique, *contenant notamment un état des distances de* « *port à port*, déterminera le mode d'application de la loi ».

En effet le titre II du décret du 17 août 1881 est intitulé « Evalua- « tion des distances de port à port » et contient les dispositions suivantes : Les primes de navigation sont calculées d'après les distances indiquées par le tableau annexé au présent décret (art. 3). Pour les traversées non inscrites sur ce tableau (art. 4), les distances sont fixées par des décrets rendus sur le rapport du ministre de la marine, après avis de la section de la marine du Conseil d'Etat. Le tableau des distances (art. 5) est imprimé par les soins du département de la marine, qui publie également, chaque année, les additions à faire à ce tableau.

Quelle prime allouer au navire qui périt corps et biens au cours d'une traversée sans qu'on sache où il a disparu ? Ce navire, d'après l'article 22 du décret, est censé avoir accompli la moitié de la distance qui sépare le port de départ du port de destination déclaré et a droit à une prime déterminée en conséquence (2).

896. Dans le projet initial de M. Le Cesne, on allouait 2 francs (par tonne et par mois de navigation) aux navires de 1 à 6 ans, soit

ment des machines, etc., atteindra moins de 32 0/0, puisque la prime s'élève avec le montant de la jauge nette. — (1) Il y a une différence qui est quelquefois de 1,200 tonnes, disait le ministre de la marine. — (2) Bien entendu, s'il est possible de constater le point où un navire a péri, la prime est due d'après la distance parcourue jusqu'à ce point (art. 20 § 2).

28 francs pour une valeur de 400 fr; 1 franc 50 c. aux navires de 6 à 12 ans, soit 15 francs pour une valeur de 300 francs, 1 franc aux navires de 12 à 18 ans, soit 10 francs pour une valeur de 200 francs; 0 fr. 50 c. pour les navires de 18 ans et au-dessus, soit 5 francs pour une valeur de 100 francs. On s'efforçait ainsi de ne répartir la prime qu'en raison du capital effectivement engagé et par là même de hâter la transformation du matériel.

Un autre système fut soumis à la commission de la chambre des députés : on lui proposa d'adopter l'échelle décroissante de 3 fr., 2 fr., et 1 fr. par catégories d'âge de 1 à 6, de 6 à 12, de 12 à 18 ans avec suppression complète de la prime au-delà de dix-huit ans.

Mais la commission adopta 2 fr. 50 (par tonne et par mois de navigation) pour les navires de 1 à 6 ans, soit 25 francs pour une valeur de 500 francs; 2 fr. de 6 à 12 ans, soit 20 fr. pour une valeur de 400; 1 fr. 50 c. de 12 à 18 ans, soit 15 fr. pour une valeur de 300; 1 franc pour les navires de 18 ans et au-dessus, soit 10 fr. pour une valeur de 200 francs. La prime était toujours, comme dans le projet primitif, de 5 %; mais on relevait de 20 % la valeur du navire.

M. G. Périn tonna contre ce nouveau projet : « vous allez, dit-il à « la chambre des députés le 10 mars 1879, permettre à ce vieux ma« tériel (puisque vous primez même les plus vieux), qui ne saurait « lutter réellement avec le matériel renouvelé des marines étrangères, « de subsister encore, grâce à la subvention ». Cette observation parut frapper la chambre, M. Allain-Targé déposa un amendement qui réservait exclusivement la prime aux navires de moins de neuf ans et fit renvoyer le projet à la commission.

En juin 1880, la chambre des députés fixa la prime à 1 fr. 50 c. par tonne et décida qu'elle décroîtrait par année de 7 centimes et demi pour les navires en bois, de 7 centimes et demi pour les navires composites, de 5 centimes pour les navires en fer. « Que rece« vra donc, disait le 22 juin 1880 M. Peuveley, un navire de dix« huit ans (1)? 15 centimes par tonne; de dix-neuf ans? 7 centimes « et demi par tonne. A vingt ans, il ne recevra plus rien du tout ».

C'est ainsi qu'il faut, en effet, selon nous, interpréter le troisième paragraphe de l'article. On ne donne pas à tout navire armé aussitôt après la promulgation de la loi une prime de 1 fr. 50 c. qui décroîtra d'année en année. Autrement un vieux bâtiment toucherait demain la même somme qu'un neuf, ce que n'ont voulu ni M. Le Cesne ni les commissions ni les chambres, et l'on n'aurait pas pu dire de cette prime « qu'avec la décroissance en raison de l'âge du navire « elle devient une incitation très-énergique à la transformation du « matériel naval (2) ». D'ailleurs le texte est précis : la prime entière de 1 fr. 50 c. n'est accordée qu'aux navires « sortant de chan-

(1) Il faut lire : « un navire en bois ou composite », car ce calcul ne s'applique pas aux navires en fer. — (2) Discours précité de M. Dupuy de Lôme.

« tier ». Donc un navire en bois ou composite de vingt ans qu'on armerait aujourd'hui, sous l'empire de la loi nouvelle, ne recevrait rien (1).

« Quelles que soient les transformations ou les augmentations de « jauge d'un navire, dit le décret du 17 août 1881, son âge reste dé- « terminé par la date primitive de sa sortie du chantier (2) ». « La « date de la sortie du chantier (3) pour les navires construits en « France est celle du premier brevet de francisation. Pour les na- « vires construits à l'étranger, cette date est déterminée au moyen « des actes antérieurs de nationalité et, à défaut d'indications portées « sur ces actes, par un certificat du consul de France du lieu de la « construction constatant la date de la mise à l'eau. A l'avenir, *la « date de la sortie du chantier sera mentionnée dans l'acte de « francisation ;* pour les navires déjà francisés, elle sera certifiée, « en marge de l'acte de francisation, par le receveur des douanes du « port d'attache ».

« Lorsque (4), en raison de la date de la construction d'un navire, « la même traversée donne lieu, par application de l'article 9 de la « loi, à l'allocation de primes à la navigation de quotités différentes, « la distance parcourue entre le port de départ et le port d'arrivée « est répartie entre les deux primes proportionnellement au nombre « de jours pendant lesquels chaque prime a été acquise (5). La du- « rée de la traversée est comptée du jour du départ inclusivement « au jour de l'arrivée exclusivement. Le temps employé au charge- « ment et au déchargement n'est pas compris dans le calcul (6) ».

897. La prime n'est accordée qu'aux navires *français,* et le mot doit être entendu *stricto sensu.* Le décret du 17 août 1881 (art. 7) la

(1) On lit dans une circulaire du ministre de la marine du 8 septembre 1881 : « Comme l'art. 9 l. 29 janvier 1881 accorde la prime aux navires francisés avant la promulgation de la loi et que la prime elle-même n'est allouée que pour dix ans, on s'est demandé si les bâtiments en bois ou composites âgés de 10 ans le 30 janvier 1881 et les bâtiments en fer âgés de 20 ans à la même date pourraient y participer. Il y a lieu de se prononcer affirmativement, car la diminution de 0. 075 et de 0. 05 implique nécessairement que la prime doit être payée aux navires qui seront âgés de 20 ou 30 ans, suivant le cas, à l'époque où la loi prendra fin. Mais telle n'est pas la situation des bâtiments qui étaient âgés de 20 ou de 30 ans le 30 janvier 1881. La prime ne leur est pas due, pas plus quelle ne pourra être allouée, *aprés leur vingtième ou leur trentième année,* aux navires qui, n'ayant pas encore atteint cet âge au moment de la promulgation de la loi, auront bénéficié de ses avantages pendant un certain temps ». Cette solution nous paraît entièrement conforme à l'esprit de la loi. — (2) Art. 10. — (3) Art. 9. — (4) Art. 21. — (5) L'armateur aurait pu soutenir qu'il avait marché plus vite pendant la première période, c'est-à-dire avant la décroissance de la prime, et réclamer ainsi plus qu'il ne lui était dû. Le pouvoir règlementaire a, pour déjouer cette fraude, établi une présomption légale. Le capitaine, si l'on suppose que la traversée dure un mois et que la prime décroisse à partir de la seconde quinzaine, sera réputé avoir accompli le même trajet dans l'une et dans l'autre quinzaine. — (6) Les dispositions de l'art. 21 sont applicables aux navires qui se trouvaient en mer à la date du 30 janvier 1881. La distance parcourue entre le dernier port de départ et le premier port d'arrivée sera répartie proportionnellement au nombre de jours pendant lesquels l'ancienne et la nouvelle législation

refuse aux navires admis seulement à la francisation coloniale (1).

La loi, telle qu'elle avait été votée par la chambre des députés, accordait indistinctement la prime à la navigation soit aux navires construits à l'étranger, soit aux navires construits en France. M. Dupuy de Lôme pensa que la prime à la construction ne suffirait pas à relever les chantiers français et, pour leur imprimer toute l'activité possible, fit adopter par la commission sénatoriale un amendement d'après lequel les navires construits à l'étranger et non francisés avant la promulgation de la loi ne recevraient que la moitié de la prime.

Les chantiers français sont dans un tel engourdissement et il est si difficile de les réveiller qu'on ne saurait blâmer les pouvoirs publics de leur avoir accordé cette seconde faveur.

Mais n'y avait-il pas lieu d'assimiler aux navires francisés avant la promulgation de la loi ceux qui, commandés à l'étranger par des armateurs français, seraient reconnus avoir été en cours de construction à la date du 1er janvier 1881? C'est ce que proposait un amendement de M. Tenaille-Saligny. Les chantiers français, en 1880, n'étaient pas en mesure de fournir rapidement tous les navires nécessaires à la reconstitution de notre marime marchande. Les armateurs qui auraient de bonne foi, cette année-là, commandé des navires à l'étranger devaient-ils être traités moins bien que ceux qui les auraient achetés tout faits? Nous ne le pensons pas. Le ministre du commerce répondit à M. Tenaille-Saligny en quelques mots fort peu décisifs : on retirerait ainsi d'une main, dit-il, ce qu'on aurait donné de l'autre, et il fallait à tout prix protéger la construction française. Mais puisque les navires étaient déjà commandés? (car on réservait à l'Etat, bien entendu, le droit de démontrer les antidates, et les tribunaux compétents auraient apprécié si les contrats étaient réellement antérieurs au 1er janvier 1881). On ne donnait pas un client de plus aux constructeurs français et l'on punissait fort injustement quelques armateurs d'avoir fait construire des navires en Angleterre dans le courant de l'année 1880 au lieu d'avoir aeheté à la même époque des navires anglais tout construits. Néanmoins l'amendement de M. Tenaille-Saligny fut rejeté.

Mais, aux termes du règlement d'administration publique (art. 33), « sont considérés comme ayant été francisés antérieurement à la loi du 29 janvier les navires pour lesquels le paiement des droit d'importation ou les déclarations y relatives ont été faits, savoir : en

auront été en vigueur, et la prime ne sera payée que pour la distance afférente à la nouvelle législation. La même règle sera applicable pour constater au 30 janvier 1891 la part de la prime à laquelle aura droit chaque navire en cours de voyage (décr. 17 août 1881, art. 34). — (1) Mais ceux de ces navires qui ont été construits soit en France, soit dans les colonies ou possessions françaises ont droit à la prime intégrale de navigation s'ils sont ultérieurement attachés à un port métropolitain (même article).

France, avant que la loi fût devenue exécutoire au bureau d'importation et, à l'étranger, avant que la loi fût devenue exécutoire dans le port français le plus voisin ».

898. La loi s'était bornée à réduire la prime de moitié pour les navires de construction étrangère. Le décret du 17 août a fait plus : « Les navires construits en France, dit l'art. 8 § 1, et non francisés « à la date de la promulgation de la loi du 29 janvier 1881, dont les « machines ou chaudières proviennent de l'étranger, n'ont droit « qu'à la demi-prime de navigation ». Cette première disposition est-elle légale? On peut le soutenir en alléguant : 1° que le législateur n'a pas songé à doter d'une faveur exceptionnelle un navire construit en France, mais naviguant, par exemple, sous pavillon italien au moment où la loi fut promulguée; 2° qu'en primant intégralement (art. 9 § 3) tous les navires « francisés avant la promul- « gation de la loi », il a nécessairement, *a contrario*, retiré la prime intégrale aux navires non francisés, quel que fût le lieu de leur construction; 3° que le pouvoir règlementaire, en ne retirant la prime intégrale aux navires construits en France et non francisés à la date de cette promulgation que si leurs machines et chaudières proviennent de l'étranger, accorde une faveur surabondante aux constructeurs et aux armateurs français, ce qu'ils ne peuvent lui reprocher; 4° enfin qu'un navire ne se compose pas seulement d'une coque, mais doit être envisagé dans son ensemble et n'est pas entièrement construit dans un chantier français quand ses machines ou chaudières proviennent de l'étranger. L'assimilation, à coup sûr, n'est pas déraisonnable. Cependant j'hésite à penser qu'un simple décret ait pu la faire. Je me demande si, au lieu de « déterminer le « mode d'application de la loi », les auteurs de ce décret n'ont pas comblé une lacune de cette loi.

Le décret ajoute (art. 8 § 2) : « Il en sera de même pour les na- « vires francisés antérieurement à cette date qui recevront ultérieu- « rement des machines ou chaudières de fabrication étrangère ». Je le demande avec toute la déférence possible aux savants rédacteurs du décret : cette disposition peut-elle être regardée comme légale? Le navire a été non seulement construit en France, mais francisé. Eût-il été construit à l'étranger, il recevrait encore, d'après l'article 9 de la loi, la prime intégrale! On le réduit à la demi-prime parce qu'il reçoit « *ultérieurement* » des machines ou chaudières de fabrication étrangère. C'est refaire la loi. Celle-ci, après avoir accordé une certaine prime aux navires « français », apporte une exception à la règle : le pouvoir règlementaire y apporte une seconde exception.

Au demeurant le débat roule sur le sens et la portée du mot « construction ». Il s'agit de savoir si le pouvoir règlementaire peut réputer, de son autorité propre, construit à l'étranger un navire

construit en France parce que sa chaudière ou sa machine vient de l'étranger. Je ne le crois pas (1).

Mais le pouvoir règlementaire ne nous semble pas avoir excédé son droit en décidant (2) que le navire construit ou acheté à l'étranger, muni de papiers de bord provisoires par le consul de France, ne peut réclamer aucune prime pour les voyages effectués avant sa francisation définitive.

899. Tout armateur qui veut bénéficier de la prime de navigation est tenu, à chaque départ de France, de remettre, en trois expéditions, dont une sur papier timbré, au commissaire de l'inscription maritime du port d'armement, une déclaration énonçant : 1° son nom et son domicile; 2° le nom et l'espèce du navire; 3° le lieu et la nature de la construction (bois, fer ou composite); 4° l'origine des machines et des chaudières; 5° le lieu et la date de la francisation; 6° s'il s'agit d'un navire construit à l'étranger, la date de la mise à l'eau; 7° la jauge nette; 8° le port d'attache de la douane et celui d'immatriculation; 9° les nom, prénoms et quartier d'inscription du capitaine; 10° la composition de l'équipage (3). Cette déclaration est transcrite par le commissaire de l'inscription maritime sur un registre à souches fourni par l'armateur et conforme au modèle arrêté par le ministre de la marine. Ce registre, dit registre des traversées, reste à bord du navire et sert à l'inscription des divers voyages qu'il effectue (4). Au moment de son expédition, le capitaine fait consigner sur le registre des traversées, par le commissaire de l'inscription maritime, la date du départ, la destination du navire et les points d'escale intermédiaires. Dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port ou sur un point de relâche quelconque, le capitaine présente son registre des traversées soit au commissaire de l'inscription maritime, en France ou dans les colonies ou possessions françaises, soit au consul de France, à l'étranger. Ce fonctionnaire, après avoir reconnu l'identité du navire par l'examen des papiers de bord, inscrit sur le registre la date de l'arrivée et dresse trois extraits constatant le voyage qui vient d'être terminé. L'un des extraits est remis au capitaine; le second est envoyé au ministre de la marine par le commissaire de l'inscription maritime ou le consul, qui garde le troisième extrait dans ses archives. Au moment de la

(1) L'art. 8 de la loi du 10 vendémiaire an II décide sans doute que les bâtiments français ne pourront (sauf l'exception qu'il détermine), sous peine d'être réputés bâtiments étrangers, être radoubés ou réparés en pays étranger si les frais de radoub ou de réparation excèdent 6 livres par tonneau. Mais il ne s'agit pas ici de frais de radoub et personne ne soutient d'ailleurs que ces bâtiments dont parle le décret (art. 8) aient perdu la nationalité française. — (2) Art. 19 du décret. — (3) Art. 11 décr. 17 août 1881. La conformité de la déclaration avec l'acte de francisation et avec le titre d'origine des machines et chaudières est certifiée par le receveur des douanes (même art.). — (4) Art. 12. La déclaration est visée par le commissaire de l'inscription maritime; l'exemplaire timbré est remis à l'armateur, le second exemplaire est envoyé au ministre de la marine, le troisième est conservé dans les bureaux de l'inscription maritime (même art.).

réexpédition, le commissaire ou le consul consigne sur le registre des traversées la date du départ, la nouvelle destination ou la nouvelle escale du navire et la composition de l'équipage. En cas de réparations effectuées en pays étranger, le consul de France consigne aussi sur le registre la nature et le montant de ces réparations (1). Si le navire arrive dans un port où il ne se trouve ni commissaire de l'inscription maritime ni consul de France, le capitaine se fait délivrer un certificat par le commandant du navire de guerre français présent dans le port ou, à défaut, par le magistrat du lieu. Ce certificat ou, à défaut, un rapport du capitaine, affirmé sous serment par l'équipage, est remis à l'autorité maritime ou consulaire du premier port de relâche, qui en délivre au capitaine une copie certifiée et en fait mention sur le registre des traversées (2). La constatation du droit à la prime se fait sur la production, par l'armateur, des extraits du registre des traversées remis au capitaine. L'armateur, après avoir fait timbrer l'extrait et légaliser par qui de droit la signature du commissaire de l'inscription maritime ou du consul, adresse cet extrait au ministre de la marine qui, après vérification, y joint un certificat constatant le montant de la prime, d'après les indications de la déclaration et celles du tableau des distances. Au retour du navire en France, le capitaine remet le registre des traversées au commissaire de l'inscription maritime (3).

(1) Art. 13. — (2) Art. 14. — (3) Art. 15. Les primes de navigation sont liquidées sur la production des pièces ci-après : § 1er. *Paiements par acomptes.* 1° Exemplaire timbré de la déclaration souscrite par l'armateur en exécution de l'article 11 ci-dessus ou certificat de référence, si cet exemplaire a déjà été produit; 2° Extraits timbrés du registre des traversées. § 2. *Paiement final ou pour solde.* 1° Certificat de référence aux numéros des ordonnances des paiements d'acomptes; 2° Extraits timbrés du registre des traversées non encore liquidés; 3° Certificat du commissaire de l'inscription maritime du port de retour, indiquant la composition de l'équipage pendant les différentes traversées et constatant le résultant de l'examen comparatif du rapport de mer, du journal de bord et des registres de traversées; 4° Lorsqu'il s'agit de navires à vapeur construits sur des plans approuvés par le département de la marine, certificat du ministre de la marine; 5° Certificat du receveur des douanes constatant que le navire n'a pas cessé de figurer à l'effectif de la marine marchande française; 6° Certificat du ministre des postes et télégraphes établi conformément à l'article 27 (v. ci-dessous n. 903). § 3. *Paiement intégral.* 1° Exemplaire timbré de la déclaration souscrite par l'armateur en exécution de l'article 11 ci-dessus; 2° Extraits timbrés du registre des traversées; 3° Certificat du commissaire de l'inscription maritime du port du retour, indiquant la composition de l'équipage pendant les différentes traversées et constatant le résultat de l'examen comparatif du rapport de mer, du journal de bord et du registre des traversées; 4°; 5°; 6° (comme au par. 2). Les extraits des registres des traversées, les certificats du ministre des postes et télégraphes et du receveur des douanes sont adressés par l'armateur, les autres pièces énumérées ci-dessus par le commissaire de l'inscription maritime au ministre de la marine qui, après vérification, fait établir un projet de liquidation (art. 29). Les projets de liquidation, établis par le ministère de la marine, sont adressés au ministre du commerce, chargé d'ordonnancer les dépenses (art. 30). Les ordonnances de paiement sont imputées sur l'exercice de l'année pendant laquelle le navire est rentré en France ou, s'il s'agit de liquidation par acompte, sur l'exercice de l'année où se termine chacune des traversées partielles (art. 31).

Lorsque le voyage se prolonge au-delà de trois mois, l'armateur peut recevoir des acomptes jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes des primes acquises. Le cinquième restant est payé en même temps que la prime du voyage de retour en France, sur la production des certificats prévus à l'article 29. La faculté de recevoir des acomptes cesse deux ans après le départ de France du navire. Les surprimes ne donnent pas lieu au paiement d'acomptes (1).

Si un navire est condamné pour innavigabilité ou désarmé, l'autorité constate ces faits sur le registre des traversées (2).

900. Une surprime à la navigation, de 15 %, est accordée aux vapeurs construits sur des plans préalablement approuvés par le département de la marine.

M. Rouher (22 juin 1880) combattit énergiquement cette partie du projet : « N'entrez donc pas dans cette voie, M. le ministre, disait-il : « n'approuvez pas de constructions de navires, ne donnez pas de « conseils qui, à un moment donné, pourraient engager votre res« ponsibilité ; laissez la construction entièrement libre et ne l'incitez « pas par une subvention de 15 % et plus pour une mainmise qui « est en dehors de vos idées, de vos principes : que la marine mili« taire fasse ses navires ; mais ne mêlez pas deux choses qui sont « presque toujours à l'état contraire ».

On pouvait cependant invoquer à l'appui de cette disposition l'exemple des Etats-Unis. La loi nord-américaine de 1872 (v. ci-dessus n. 889) n'accordait en effet la prime à la construction que si le bâtiment avait certaines dimensions, certaines formes et s'il était construit sur un type qui permît, la guerre survenant, de le transformer en navire de combat.

Il ne faut pas oublier d'ailleurs que, si la propriété privée n'est pas encore inviolable sur mer, c'est (tel est du moins le prétexte invoqué) que la marine marchande peut se transformer en instrument de guerre (v. notre tome I, n. 20). Puisque cette simple faculté de transformation pèse aussi lourdement sur le commerce maritime, il est bon, tout au moins, que la France ne subisse pas sans compensation cet état de choses, c'est-à-dire qu'une partie quelconque de notre marine marchande puisse aisément et rapidement se transformer.

(1) Art. 16. — (2) Au retour en France des navires qui se trouvaient en mer à la date du 30 janvier 1881 ainsi que des navires qui auront effectué des traversées depuis la promulgation de la loi du 29 janvier 1881 jusqu'à la mise en vigueur du présent décret, il sera suppléé à la déclaration d'armement et au registre des traversées par une déclaration sur papier timbré que le capitaine ou l'armateur devra faire au commissaire de l'inscription maritime dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, déclaration qui énoncera l'itinéraire suivi depuis le départ de France, ainsi que la composition de l'équipage depuis ce départ jusqu'au retour. Cette déclaration présentera toutes les indications obligatoires d'après l'article 11 pour la déclaration d'armement. Elle sera, comme celle-ci, certifiée conforme à l'acte de francisation

Le ministre de la marine fixe par un arrêté inséré au *Journal Officiel* les conditions générales auxquelles doivent satisfaire tous les navires admis à recevoir la surprime (1). En vertu de cette disposition du décret du 17 août 1881, un arrêté ministériel, daté du 31 août, a été inséré à l'*Officiel* du 10 septembre 1881.

D'après cet arrêté, la surprime n'est accordée qu'aux bâtiments construits en France, cotés dans la catégorie la plus élevée par le *Lloyd*, le *Veritas* ou le *Registre maritime* et seulement pour le temps pendant lequel la cote en question est maintenue (art. 1). Les proportions du navire, ses dispositions et les hauteurs des centres de gravité de la coque et de ses appareils moteurs et évaporatoires (hauteurs que l'armateur doit faire connaître et justifier) seront telles que le navire, ayant à bord tout ou partie de la quantité de charbon définie à l'article 6 et l'ensemble des autres éléments nécessaires pour constituer son état d'armement, se trouve dans des conditions convenables de navigabilité (art. 2). Les navires doivent être pourvus d'un système de cloisons étanches, tel que l'invasion de l'eau dans l'un quelconque des compartiments en lesquels le navire est subdivisé n'amène pas sa submersion ; les cloisons doivent être prolongées jusqu'à leur jonction avec un pont situé au-dessus de la flottaison. Lorsque ce pont est établi à une hauteur telle que le remplissage d'un compartiment l'amène à être voisin de la flottoison, il doit être étanche et tous les panneaux dont il est percé doivent être munis de surbaux étanches assez élevés pour que l'eau, remplissant un compartiment, ne puisse pas se déverser dans les autres. Des dispositions doivent être prises pour assurer convenablement l'épuisement de l'eau dans les différents compartiments.

par le receveur des douanes. A l'appui, le capitaine devra produire le livre de bord et une expédition de son rapport de mer. Il ne sera pas payé d'acomptes aux navires mentionnés dans le présent article (décr. 17 août 1881, art. 35). — (1) Le ministre a le droit, à toute époque, de s'assurer par des visites de ses agents de la bonne exécution des navires admis à jouir de la surprime. Il doit toujours être informé des essais et peut s'y faire représenter (décr. 17 août 1881, art. 22). Tout armateur demandant à jouir de la surprime doit adresser au ministre de la marine, en double expédition, les plans, à l'échelle fixée par le ministre, des formes et des emménagements, le devis des échantillons, le devis des poids et les calculs de stabilité et de position du centre de gravité, ainsi que les plans des appareils moteurs et évaporatoires du navire qu'il se propose de faire construire. Il en est de même pour les navires mis en chantier par les constructeurs sans destination déterminée, mais en vue de jouir de la surprime. Un exemplaire des plans est renvoyé à l'armateur ou au constructeur avec la réponse et les observations du ministre de la marine. Lorsqu'un navire est admis à jouir de la surprime, la décision du ministre est motivée et insérée au bulletin officiel de la marine (art. 23). Au moment du premier armement du navire, l'armateur adresse au ministre de la marine les plans des formes et des aménagements du navire en double expédition, une copie des devis des poids d'après l'exécution, ainsi qu'une copie du marché d'après lequel le navire a été construit. Le ministre de la marine fait procéder à la visite du navire, constater l'identité des plans d'exécution avec les plans approuvés et délivre un certificat constatant que la condition prévue par le paragraphe 6 de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1881 a été remplie (art. 24).

Lorsque les cloisons étanches sont percées d'ouvertures, les appareils servant à la manœuvre des portes ou vannes doivent être tels que la fermeture puisse être opérée rapidement et lors même que le compartiment qu'il s'agit d'isoler serait envahi par l'eau (art. 3) (1). Les navires doivent être capables de réaliser, aux essais en pleine charge de l'armement militaire défini dans les articles suivants (2), une vitesse de 13 nœuds et demi (3). Les appareils moteurs et évaporatoires doivent présenter, par leurs proportions et leur bonne éxécution, toutes les garanties désirables au point de vue de la durée de leur bon fonctionnement (art. 5). L'exposant de charge des navires et leurs dispositions intérieures doivent être tels qu'ils puissent recevoir un approvisionnement de charbon suffisant pour parcourir une distance de 6000 milles à la vitesse de 10 nœuds (art. 6). Lorsque les parties supérieures des appareils moteurs ou évaporatoires se trouvent au-dessus de la flottaison ou lorsque, restant au-dessous de la flottaison, elles en sont rapprochées, les dispositions des soutes et des cales doivent permettre de constituer, avec du charbon de réserve, un rempart de trois mètres d'épaisseur minimum et de hauteur convenable protégeant les parties exposées des appareils moteurs et évaporatoires. Le propulseur doit être sous-marin (art. 7). L'artillerie se composera de canons de 14 centimètres et de 10 centimètres, dont le nombre sera déterminé par le ministère d'après la grandeur du navire, lors de l'examen des plans et devis. Une soute spéciale, avec double cloison métallique, conforme au système adopté à bord des bâtiments de la flotte, doit être construite pour recevoir les poudres et les projectiles. Les casiers nécessaires pour les caisses règlementaires de munitions doivent y être établis, dès l'armement du navire, pour un approvisionnement minimum de 50 coups par pièce d'artillerie prévue par l'armement. Une prise d'eau doit être établie pour noyer les poudres en cas d'incendie, et l'éclairage intérieur de la soute doit être assuré dans les conditions règlementaires. Les sabords ou ouvertures destinées au passage de la volée des pièces d'artillerie, s'il s'agit d'un armement de côté, doivent être percés d'avance ; les pitons ou crocs de brague, les douilles des chevilles ouvrières, les boucles de retraite sont placés à demeure. Les plateformes pour l'artillerie, circulaires métalliques de pointage et autres installations fixes destinées à un armement en pointe, s'il s'agit de ce dernier système, sont également établis à demeure. Des ouvertures ou trous d'hommes sont

(1) Les représentants du département de la marine doivent toujours être convoqués quand on procède à l'essai des cloisons étanches : pour cet essai, on remplit d'eau un ou plusieurs ou tous les compartiments du navire, au choix du représentant de la marine (art. 4). — (2) Le ministre de la marine doit toujours être informé de ces essais et peut s'y faire représenter. — (3) Il faut, pour qu'un navire puisse filer 13 nœuds et demi à l'heure, une machine si coûteuse qu'on peut se demander si le gouvernement trouvera, à cette condition, des armateurs en quête de la surprime.

convenablement disposés dans les ponts pour assurer le service du passage des poudres et projectiles des soutes jusqu'aux pièces en batterie. Des parcs sont aménagés auprès des postes à canon pour les projectiles. Le poste destiné à l'équipage du bâtiment doit être disposé de façon à pouvoir être immédiatement approprié à l'embarquement supplémentaire d'un détachement de trente hommes. Les crocs des hamacs sont fixés à demeure dans les baux en fer d'entrepont. L'approvisionnement d'eau doit être calculé au minimum pour un personnel de cent hommes pendant un mois (art. 8) (1).

901. S'il faut en croire une communication faite, le 5 mars 1880, au *Royal united service Institution* par l'armateur anglais Donald Currie, la Russie chercherait actuellement, malgré l'abolition de la course, à augmenter sa flotte de croiseurs et à la pourvoir de bâtiments plus rapides (2). M. Donald Currie demandait en conséquence au gouvernement de la Reine d'aviser sans retard et de prendre des mesures analogues dans l'intérêt de la prépondérance britannique.

L'amirauté anglaise avait d'ailleurs (peut-être avant la Russie) déjà songé à la transformation possible de certains navires marchands en navires de guerre. Elle avait fait une enquête. En 1878, le premier lord actuel de l'amirauté avait dit au parlement que, en cas de guerre, on avait l'intention d'armer comme croiseurs trente steamers de commerce. M. Currie reprochait précisément au gouvernement de n'avoir rien fait depuis cette époque et de n'avoir tracé aucun plan pour la transformation de ces navires : « Vous se« rez surpris, ajoutait-il, d'apprendre que nous n'avons pas 100 na« vires au long cours répondant réellement aux *desiderata* de l'a« mirauté et capables de naviguer à plus de douze nœuds à l'heure (3) : « je puis mettre en fait qu'il n'y en a pas 80 ». Il proposait en conséquence que le gouvernement choisît dix, vingt, trente steamers capables de filer plus de douze nœuds à l'heure pendant 25 à 50 jours sans s'arrêter et les engageât dans des conditions telles que les suivantes : paiement mensuel ou annuel pour leur engagement, obligation pour les armateurs d'y employer un certain nombre d'hommes faisant partie de la réserve navale. On préparerait les moyens nécessaires pour armer immédiatement en guerre les navires engagés, qui autrement seraient employés à leur commerce normal.

Un lord de l'amirauté, sir Astley Cooper Key, représentant

(1) Les plans que les armateurs doivent adresser au ministre, conformément à l'art. 23 du décret du 17 août, sont à l'échelle de 15/1000. — (2) « Une souscription « faite à Moscou dans des circonstances assez extraordinaires, ajoute la note de « M. D. Currie, leur a permis de lever ce qu'ils ont appelé une flotte volontaire... » — (3) D'après M. D. Curie, les navires filant plus de 12 nœuds peuvent être seuls utilisés comme croiseurs. Il reconnaît toutefois qu'un certain nombre de vapeurs filant environ 10 nœuds seraient fort utiles comme transports, magasins, canonnières, surtout s'ils ont peu de profondeur et un faible tirant d'eau avec un entrepont allant de bout en bout et dans les mers (comme la Baltique) où il faut tenir compte du faible tirant d'eau.

M. Smith, premier lord de l'amirauté, répondit le lendemain : « L'a-« mirauté se rend fort bien compte de l'importance de l'emploi des « navires à vapeur du commerce pour le temps de guerre et pour-« rait les armer à l'occasion : tout est prêt dans nos arsenaux pour « en armer de trente à quarante ».

902. En cas de guerre, ajoute l'article 9, les navires de commerce peuvent être réquisitionnés par l'Etat.

Ainsi se trouve justifié le préambule du même article. M. Allain-Targé a pu dire (29 juin 1880) : « La prime que nous vous deman-« dons pour le long cours, nous vous la demandons au nom de l'in-« térêt général, dans le but d'avoir des marins et des navires de « long cours pouvant être requis à un moment donné ».

Mais qu'on le remarque : les termes de la loi sont généraux. Ce ne sont pas exclusivement les navires surprimés ni même les navires primés qui pourront être ainsi réquisitionnés ; ce sont tous les navires de commerce.

Il ne faut pas oublier que ces navires peuvent être utilisés non seulement comme croiseurs offensifs ou comme croiseurs défensifs, mais encore comme paquebots-poste en temps de guerre, comme avisos attachés à une escadre ou à une station navale, comme transports, comme canonnières ou magasins (1).

903. Enfin l'article 10 impose à la marine marchande, mais cette fois à la marine marchande primée seule une autre obligation envers l'Etat : « Tout capitaine de navire recevant l'une des primes « fixées par l'article 9 de la présente loi sera, dit-il, tenu de trans-« porter *gratuitement* les objets de correspondance qui lui seront « confiés par l'administration des postes ou qu'il aura à remettre « à cette administration en vertu des prescriptions de l'arrêté des « consuls du 19 germinal an X. Si un agent des postes est délégué « pour accompagner les dépêches, il sera également transporté « gratuitement ».

Aux termes du décret du 17 août 1881, l'accomplissement des obligations imposées, en ce qui concerne le service postal, aux capitaines des navires recevant la prime de navigation est « une con-« dition du droit à la prime ». A cet effet, le ministre des postes et des télégraphes délivre, au retour du navire en France, un certificat constatant que le capitaine a rempli toutes ces obligations (2).

Nous avions expliqué (v. notre tome II, n. 438) quels étaient, pour le transport des dépêches, les rapports légaux des capitaines avec l'Etat. Il faut désormais compléter les divers documents législatifs ou règlementaires que nous avons cités par l'article 10 de la loi du 29 janvier 1881. La marine marchande « subventionnée » est tou-

(1) Cf. la note précitée de M. Donald Curie, traduite ou analysée par M. Tonnot (*Off.* du 22 février 1881). — (2) Art. 27. Ce certificat est joint au dossier de liquidation du solde de la prime.

jours soumise au régime des cahiers annexés aux conventions postales, la marine marchande non primée ni subventionnée au régime de l'arrêté consulaire du 19 germinal an X (art. 3 et suivants) et de l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 53). Celle-ci n'est pas astreinte au transport gratuit (cf. art. 16 l. 6-22 août 1791, 7 arrêté du 19 germinal an X, 4 ord. 10 janvier 1830, 16 décr. 24 mars 1877, etc.) (1).

RECTIFICATIONS.

N. 599, p. 14. Des renseignements que M. le ministre de la marine a bien voulu nous faire parvenir le 23 août 1881 il résulte que « la France maritime est *actuellement* divisée en cinq arrondisse- « ments, comprenant douze sous-arrondissements, soixante-trois « quartiers et vingt-cinq sous-quartiers ».

N. 599, p. 14, note 2. V. au sujet des attributions des syndics pourvus du titre de Préposé à l'inscription maritime, l'importante circulaire du 14 avril 1881. B. off. mar. 1881. I, p. 572.

N. 602. Aux documents ci-dessus énumérés il faut ajouter la loi du 15 décembre 1880 et le décret du 5 mars 1881.

La loi du 15 décembre 1880 est ainsi conçue : « La loi du 22 juillet « 1851, relative aux grandes pêches maritimes, continuera de rece- « voir son exécution jusqu'au 30 juin 1891 sous les modifications « suivantes : Les dispositions du paragraphe 1er de l'article 2 de la-

(1) Le décret du 17 août 1881 a développé ainsi qu'il suit les prescriptions législatives. « Le ministre des postes et des télégraphes peut, toutes les fois qu'il le juge « convenable, requérir l'embarquement, pour accompagner les dépêches, d'un agent « des postes sur un navire bénéficiant de la prime, soit au départ de France, soit « sur tout autre point du parcours. Cet agent est chargé de la réception, de la « conservation et de la livraison des dépêches, valises et correspondances » (article 25). « L'agent des postes est traité comme les passagers de première classe « ou, à défaut d'installation pour passagers de première classe, comme les offi- « ciers du bord. Ses frais de nourriture sont remboursés conformément au prix du « tarif du navire. Il est mis à sa disposition un local fermant à clef et placé en lieu « sûr et convenable pour l'entrepôt des dépêches. L'agent des postes peut dispo- « ser d'une embarcation convenablement armée pour l'embarquement et le débar- « quement des dépêches, toutes les fois que les besoins du service public l'exigent » (art. 26).

« dite loi, relatives au minimum d'équipage que doivent recevoir les « navires expédiés pour la pêche de la morue, seront appliquées « aux goëlettes et embarcations armées à Saint-Pierre et Miquelon « pour faire la pêche soit au grand banc de Terre-Neuve, soit au « banc de Saint-Pierre, soit dans le golfe de Saint-Laurent, soit « sur les côtes de Terre-Neuve et de Saint-Pierre et Miquelon. Il ne « pourra être embarqué à bord desdites goëlettes ou embarcations « aucun homme faisant partie de l'équipage d'un navire pêcheur « expédié de France. La prime d'armement, mentionnée en l'article « 3 de la même loi, ne sera accordée que pour les hommes de l'équi- « page inscrits définitivement aux matricules de l'inscription ma- « ritime et pour ceux qui, n'étant que provisoirement inscrits, n'au- « ront pas atteint l'âge de vingt-deux ans à l'époque du départ. »

D'après le décret du 5 mars 1881, « A partir du 3 janvier 1886, les « armateurs de Saint-Pierre et Miquelon seront tenus de comprendre « dans l'équipage des goëlettes armées dans ces îles pour faire la « pêche soit sur les bancs, soit dans le golfe de Saint-Laurent, soit « à la côte de Terre-Neuve 50 hommes au moins si le navire jauge « 142 tonneaux et au-dessus, 30 hommes au moins si le navire jauge « de 90 à 142 tonneaux et un homme par 3 tonneaux 60 centièmes « pour les navires au-dessous de 90 tonneaux » (art. 1). « Les goë- « lettes francisées antérieurement au 3 janvier 1880 pourront, excep- « tionnellement, continuer d'armer avec le même nombre d'hommes « d'équipage que celui qui leur était imposé d'après leur ancien ton- « nage, si le mesurage par les procédés de la méthode Moorson « a eu pour effet de les faire passer dans une catégorie supérieure » (art. 2). « Pour les navires composant au 1er janvier 1880 l'effectif « de la marine marchande des îles Saint-Pierre et Miquelon, la « nouvelle jauge ne sera obligatoire, suivant le tonnage de ces na- « vires, qu'à l'expiration des délais ci-après, qui seront comptés à « partir du 3 janvier 1880 : moins de 100 tonneaux, 6 ans; de 100 à « 200 tonneaux, 5 ans; de 200 à 500 tonneaux, 4 ans; au-dessus de « 500 tonneaux, 3 ans » (art. 3).

N. 608 et 609. Les premières feuilles de ce volume étaient imprimées lorsqu'a été promulguée l'importante loi du 11 avril 1881, ayant pour objet l'amélioration des pensions de retraite attribuées aux inscrits maritimes. J'avais dit (p. 41) que le système en vigueur depuis 1862 n'était plus en harmonie avec celui qui prévalut dans la loi du 5 août 1879, sur les pensions du personnel du département de la marine et des colonies. Le législateur a compris qu'il fallait remédier à cette situation.

L'article 1 de la loi nouvelle est ainsi conçu : « La pension, dite « demi-solde, des marins réunissant 25 ans accomplis soit de ser- « vice pour le compte de l'Etat, soit de navigation sur les bâti- « ments de commerce est fixée conformément au tarif annexé à la

« présente loi. Le temps d'embarquement, même avant l'âge de 16 « ans, sur les bâtiments de l'Etat autres que les écoles de mousses, « est compté dans la supputation des services exigés du marin « pour qu'il ait droit à la demi-solde. Cette pension ne peut être ré- « clamée par l'ayant droit avant l'âge de 50 ans accomplis, à moins « que des infirmités évidentes ne le mettent dans l'impossibilité « absolue de naviguer. Cet état devra être constaté par une commis- « sion spéciale constituée par décret au chef-lieu du sous-arrondis- « sement maritime du réclamant (1) ».

Voici la base fondamentale de la loi : les tarifs que la loi du 28 juin 1862 avait fixés pour déterminer les pensions des inscrits maritimes sont élevés de 50 °/₀.

Le taux des pensions pour les marins en général varie, comme dans l'ancien système, suivant la paie dont ils ont joui pendant leur activité au service de l'Etat. Ils touchent au minimum 17, 21, 28 et

(1) Aux termes du décret du 26 août 1881, cette commission spéciale est ainsi composée : le commissaire général ou le chef du service de la marine, président ; un lieutenant de vaisseau et un médecin de 1re classe de la marine, désignés par le préfet maritime. Un aide-commissaire ou, à défaut, un commis du commissariat désigné par le commissaire général ou le chef du service remplira près de la commission les fonctions de secrétaire (art. 1). Toute demande de demi-solde, basée sur le par. 3 de l'art. 1, doit être faite par écrit, indiquer la nature des infirmités invoquées et être adressée au commissaire de l'inscription maritime du quartier du domicile du signataire. Le commissaire de l'inscription maritime en donnera reçu et la transmettra au commissaire général ou au chef du service du sous-arrondissement qui fera établir l'état des services de l'impétrant (art. 2). La commission se réunira dans le courant de janvier, au jour fixé par le préfet maritime, pour apprécier les demandes présentées pendant l'année précédente. Elle fera comparaître devant elle les signataires des demandes, préalablement convoqués, examinera leur état et, dans un procès-verbal distinct pour chaque individu, déclarera, à la majorité des voix, si les infirmités contractées sont évidentes et mettent le sujet dans l'impossibilité absolue de continuer la navigation. La commission se formera en comité secret pour la délibération, et les voix seront émises dans l'ordre suivant : le médecin, le lieutenant de vaisseau, le président de la commission (art. 3). Au cas où l'impétrant serait, en raison de son état physique, incapable de se rendre au chef-lieu du sous-arrondissement, la visite pourrait, d'après l'autorisation du préfet maritime donnée sur le vu d'un certificat de médecin établissant le fait, s'effectuer au lieu de la demeure de l'intéressé. Dans ce cas, le lieutenant de vaisseau et le médecin seront chargés de cette visite et consigneront le résultat de leur examen dans un rapport concluant, en premier lieu, sur le fait de l'incapacité du sujet de se rendre devant la commission spéciale ; en second lieu, sur le fond de la demande. Ce rapport sera remis à la commission qui, d'après les conclusions des délégués, décidera si le pétitionnaire doit se présenter devant elle sous peine de déchéance et, dans le cas de la négative, s'il se trouve dans les conditions prévues par le par. 3 de l'art. 1 de la loi (art. 4). Aucune suite ne sera donnée aux demandes que les commissions de sous-arrondissement n'auront pas prises en considération (art. 5). Si la demande est présentée par un inscrit « domicilié dans « l'intérieur », le ministre de la marine, saisi de cette demande soit directement, soit par l'intermédiaire d'une autorité maritime ou civile, désignera la commission de sous-arrondissement qui devra visiter l'impétrant. Si ce domicile était Paris ou une localité rapprochée de Paris, la commission pourrait être constituée au ministère de la marine et serait composée d'officiers ayant les grades prévus à l'art. 1 (art. 6). Aux colonies, l'ordonnateur remplacera le commissaire général ; le gouverneur interviendra au lieu et place du préfet maritime (art. 7).

32 fr. par mois, au maximum 32, 36, 43, 48 fr. par mois (1), suivant que la paie au service de l'Etat a été de 25 fr. et au-dessous, de 25 fr. 01 c. à 40 fr., de 40 fr. 01 à 55 fr., de 55 fr. 01 à 70 fr. et au-dessus. Les maîtres au cabotage et patrons brevetés pour la pêche d'Islande n'ayant pas huit ans de commandement, les mécaniciens ayant conduit pendant une durée d'un an à huit ans une machine de 100 à 300 chevaux ou pendant un an au moins comme chefs de quart des machines de plus de 300 chevaux, les pilotes lamaneurs allant en mer au-devant des navires touchent au minimum 38, au maximum (2) 55 fr. par mois (3). Les maîtres au cabotage et patrons brevetés pour la pêche d'Islande ayant huit ans de commandement, les mécaniciens ayant conduit pendant huit ans au moins des machines de 100 à 300 chevaux ou pendant une durée de quatre à huit ans des machines de plus de 300 chevaux ou alternativement des machines des deux puissances précitées pendant quatre ans au moins, les capitaines au long cours n'ayant pas quatre ans de commandement touchent au minimum 67 fr. par mois (4). Enfin les capitaines au long cours ayant quatre ans de commandement, les mécaniciens ayant conduit pendant huit ans au moins des machines de plus de 300 chevaux touchent au minimum 65, au maximum (5) 89 francs par mois (6).

A coup sûr les marins de l'inscription maritime, pensionnés après 25 ans de service mixte, ne doivent pas avoir des pensions égales à celles qui sont données par la loi du 5 août 1879 à leurs assimilés, retraités après 25 ans de services à l'Etat. Mais le rapport de la pension de l'inscrit à celle du matelot de l'Etat est désormais de 64 %, le rapport de la pension du capitaine au long cours à celle d'un fourrier de première classe est de 66 %. Il n'y a là rien d'excessif (7).

(1) Ce qui fait la différence du minimum au maximum, c'est 1° un supplément de 6 ou de 7 francs pour cinq ans de service sur les bâtiments de l'Etat ou aux équipages de la flotte (décr. 31 décembre 1872); 2° un supplément (de 9 francs) d'invalidité pour 60 ans d'âge ou pour infirmités contractées au service de l'Etat (tarif du 13 mai 1791 et ord. du 5 octobre 1844). — (2) Ce qui fait encore ici la différence du minimum au maximum, c'est 1° un supplément de 8 fr. pour cinq ans de services, etc.; 2° un supplément de 9 fr. pour invalidité, etc.. — (3) « Votre commission a jugé nécessaire d'ajouter au tarif proposé la désignation « de deux catégories de marins de l'inscription maritime, à qui le tarif voté par la « Chambre ferait une situation par trop défavorable en omettant de les signaler... « Nous voulons parler des mécaniciens et des pilotes lamaneurs allant chercher les « navires en mer » (Rapport de M. Dupuy de Lôme au Sénat. Annexe à la séance du 17 mars 1881). — (4) Différence du minimum au maximum 1° un supplément de 8 fr. pour cinq ans de services, etc.; 2° un supplément de 12 fr. pour invalidité, etc. — (5) Différence du minimum au maximum : 1° un supplément de 10 fr. pour cinq ans de services, etc.; 2° un supplément de 14 fr. pour invalidité, etc. — (6) La note suivante est jointe au tarif annexé : « Les mécaniciens qui ne réuniront pas les conditions indiquées seront traités d'après le grade et la paie dont ils jouiraient « aux équipages de la flotte. Les pilotes n'allant pas en mer au-devant des navires « seront traités également d'après leur paie aux équipages de la flotte et jamais « moins bien que les matelots de 1re classe ». — (7) V. à l'*Off.* du 27 mars 1881 la séance du 26 mars dans laquelle M. Dupuy de Lôme a justifié en d'excellents termes cette nouvelle proportion.

Aux termes de l'article 2, « la pension des veuves desdits marin« est fixée à la moitié du maximum de la pension attribuée au« mari ». Elle n'avait été fixée par la loi du 28 juin 1862 qu'au tiers de ce maximum. « Il n'a pas été possible, avait dit l'exposé des mo« tifs de cette loi, de maintenir la proportion actuelle de la moiti« déterminée par l'ancien tarif parce qu'on eût dépassé le chiffr« indiqué dans le tarif n. 1 pour les pensions d'ancienneté, ce qu« était inadmissible ». Mais la loi du 5 août 1879 sur les pensions du personnel du départemement de la marine avait fixé la pension des veuves des officiers mariniers et marins à la moitié du maximun de la pension affectée au grade dont le mari était titulaire. Il n'eû pas été juste de moins bien traiter les veuves des marins de l'inscription maritime.

« Après le décès de la mère ou lorsqu'elle se trouvera déchue d« ses droits à la pension, dit l'article 3, l'enfant ou les enfants mi« neurs du marin mort en jouissance de droits à cette demi-solde re« çoivent, quel que soit leur nombre, un secours annuel égal à la« pension que la mère aurait obtenue ou aurait été susceptible d'ob« tenir. Ce secours est payé jusqu'à ce que le plus jeune d'entre« eux ait atteint l'âge de vingt et un ans accomplis ; mais, dans ce« cas, la part des majeurs est réversible sur les mineurs ». Les pensions des enfants mineurs sont accrues en même temps et dans la même proportion que celles des veuves. Cette partie du nouveau système est encore en complète harmonie avec la loi du 5 août 1879 qui fixe le secours annuel des orphelins à la moitié du maximum de la pension affectée au grade dont le père était titulaire.

« Il est alloué aux marins demi-soldiers ou à leurs veuves, pour« chacun de leurs enfants âgés de moins de dix ans (art. 4), un« supplément annuel déterminé par le tarif ci-joint ». Ce supplément est de 24 ou de 36 fr., comme celui qu'avait fixé la loi du 28 juin 1862 (1).

L'article 5 est ainsi conçu : « Les marins faisant partie du person« nel de l'inscription maritime ont seuls droit aux pensions qui font« l'objet de la présente loi. A partir de sa promulgation, il ne sera« plus fait de prélèvement au profit de la caisse des invalides de la« marine sur les salaires de la partie des équipages des bâtiments« de commerce étrangère à l'inscription maritime (2) ». C'est très-raisonnable et très-logique. Le législateur regarde l'inscription maritime comme l'institution la plus propre à entretenir et à mettre

(1) Il est de 36 francs pour les capitaines au long cours, même s'ils ont moins de quatre ans de commandement et pour les mécaniciens ayant conduit pendant huit ans au moins des machines de plus de 100 chevaux ou pendant une durée de quatre à huit ans des machines de plus de 300 chevaux ou alternativement pendant quatre ans au moins des machines de 300 chevaux et des machines de 100 à 300 chevaux. — (2) Cf. ci-dessous, quant à la composition de ce personnel non inscrit, notre commentaire de l'art. 9.

rapidement à la disposition de l'Etat la réserve de matelots instruits nécessaire à notre flotte militaire. C'est donc à l'inscrit maritime qu'il réserve les grandes faveurs de la loi nouvelle : seul pensionné, l'inscrit subira seul le prélèvement au profit de la caisse des invalides.

D'après les évaluations de la commission sénatoriale, la suppression du prélèvement du 3 °/₀ sur les salaires du personnel non inscrit diminuera les recettes de la caisse d'environ 50,000 fr. par an.

« Il continuera d'être perçu, dit l'article 6, au profit de la caisse « des invalides de la marine 3 centimes par franc sur les salaires « des marins engagés au mois ou au voyage. Le même prélèvement « de 3 centimes par franc sera exercé sur les décomptes des marins « employés aux pêches de la baleine et de la morue dites grandes « pêches, conformément aux dispositions prescrites à cet égard « par l'article 3 de l'ordonnance du 9 octobre 1837. Les marins en- « gagés à la part soit pour le cabotage, soit pour le pilotage, soit « pour la petite pêche ou pêche du poisson frais paieront à la caisse « des invalides des sommes fixes mensuelles conformément au tarif « ci-après : 1° *Marins engagés à la part pour le cabotage ou le pi- « lotage en mer* (1) : par mois : capitaine ou maître et pilotes pa- « trons, 3 fr. (2) ; officiers mariniers et pilotes, 1 fr. 50 (3) ; matelots, « 1 fr. 20 (4) ; novices, 0 75 c. (5) ; mousses, 0 30 c. (6) : 2° *Marins « faisant la petite pêche au poisson frais ou le pilotage en rivière* : « par mois : patrons, 1 fr. 50 (7) ; matelots, 0 75 c. (8) ; novices, « 0 50 c. (9); mousses, 0 25 c. (10) ». Ce tarif des versements à faire par les marins naviguant à la part est plus élevé que celui de 1837. Mais la commission sénatoriale voulut « corriger l'inégalité par « trop considérable qui existait entre ces taxes de l'ordonnance de « 1837 et les sommes payées en 3 °/₀ de leurs salaires par les marins « engagés au mois ou au voyage » et sa proposition fut adoptée. Encore, lit-on dans le rapport de M. Dupuy de Lôme au Sénat, « cette élévation de tarif sur les versements à faire à la caisse des « invalides par les marins naviguant à la part les laissera bien au- « dessous de ceux des marins naviguant au mois ou au voyage et « qui continueront à verser 3 °/₀ sur leurs salaires ».

« Les dispositions de la présente loi seront appliquées à toutes les « pensions non inscrites avant sa promulgation » (art. 7). L'amiral de Montaignac avait proposé un amendement qui appliquait les dispositions de la loi nouvelle « à toutes les pensions déjà inscrites « à la date du 1er juillet 1881 ». Cet amendement, qui changeait

(1) L'ordonnance du 9 octobre 1837 ne parlait pas des pilotes. Mais puisqu'on les classait, conformément aux propositions de la commission sénatoriale, parmi les nouveaux pensionnaires, il fallait évidemment les assujettir aux retenues règlementaires. — (2) Au lieu de 2 fr. — (3) Au lieu de 1 fr. — (4) Au lieu de 0. 75 c. — (5) Au lieu de 0. 50 c. — (6) Au lieu de 0. 15 c. — (7) Au lieu de 0. 80 c. — (8) Au lieu de 0. 50 c. — (9) Au lieu de 0. 30 c. — (10) Au lieu de 0. 15 c.

complètement l'économie de la loi (1), fut repoussé par le Sénat. Le Sénat repoussa de même un amendement de M. Barne qui appliquait les dispositions de la loi nouvelle « aux pensions déjà « inscrites auxquelles le droit avait été définitivement acquis depuis « le 1er janvier 1878 ». La loi du 5 août 1879 (comme celle du 28 juin 1878 concernant les pensions de l'armée de terre) n'est applicable qu'aux pensions non inscrites avant sa promulgation : autrement il eût fallu, alors qu'on cherchait précisément à mettre en harmonie les deux systèmes, introduire un principe tout différent dans la loi sur les pensions de retraite attribuées aux inscrits maritimes. La question de l'extension des améliorations de retraite aux anciens retraités n'est d'ailleurs qu'ajournée (2).

« Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente « loi » (art. 8).

Enfin une disposition transitoire (art. 9) est ainsi conçue : « Les « personnes qui, ayant figuré sur le rôle d'équipage d'un bâtiment « de commerce sans faire partie du personnel de l'inscription mari- « time, ont cependant versé à la caisse des invalides de la marine, « antérieurement à la présente loi, la retenue de 3 centimes par « franc sur leurs salaires, seront mises en demeure d'opter entre « les deux dispositions suivantes : ou elles déclareront vouloir ces- « ser tout versement à la caisse des invalides, auquel cas elles re- « nonceront à leurs droits éventuels à la pension de demi-solde, ou « elles demanderont à continuer ces versements, auquel cas, après « avoir accompli les 25 années de navigations et atteint l'âge de 50 « ans, elles auront droit à des pensions réglées par le tarif transi- « toire ci-joint ». Voici le résumé de ce tarif. Domestiques des deux sexes, cuisiniers et maîtres d'hôtel : minimum mensuel : 21, 27, 32 fr. (3) ; maximum, 30, 36, 41 fr. Médecins des grandes pêches, non pourvus du brevet d'officier de santé, économes, comptables et sous-commissaires : minimum mensuel : 38 fr. ; maximum, 47 fr. Commissaires, officiers de santé : minimum, 47 fr., maximum, 59 fr. Docteurs-médecins : minimum, 65 fr., maximum, 79 fr. La pension des veuves et orphelins est fixée, d'après le système général de la loi nouvelle, à la moitié du maximum.

Il ne faut pas se dissimuler que la charge nouvelle dont le législateur a grevé notre budget est lourde. Le total de la dépense annuelle est aujourd'hui de 5,370,000 fr. pour 21,500 marins de l'inscription maritime. Si l'on suppose que le personnel de l'inscription reste le même, c'est un supplément de 4,185,000 fr. qu'il faudra inscrire au budget des dépenses dans le temps nécessaire pour que les nou-

(1) Un autre tarif était annexé au contre-projet. — (2) Deux projets relatifs à cette question sont soumis à la chambre des députés. — (3) Selon que la paie a été de 40 fr. et au-dessous, de 40 fr. 01 à 55 fr. ou de 55 fr. 01 à 70 fr. et au-dessus. C'est le supplément d'invalidité pour 60 ans d'âge qui fait la différence du minimum au maximum.

veaux retraités remplacent les anciens, c'est-à-dire dans, une trentaine d'années à peu près. Or on peut prévoir que le personnel de l'inscription maritime s'accroîtra. Mais c'est là précisément un des buts que s'est proposés le législateur. S'il est parvenu non seulement à maintenir, mais encore à développer cette institution en améliorant le sort des inscrits, il aura propagé le goût de la navigation maritime dans les populations du littoral, formé un plus grand nombre de bons matelots pour la guerre et de bons matelots pour la paix, par là même contribué non seulement à la grandeur de la marine militaire, mais encore à la prospérité de la marine marchande. La loi du 11 avril peut être, à tous ces points de vue, regardée comme l'utile complément de la loi du 29 janvier 1881, que nous avons commentée.

N. 656, p. 161 2e ligne *adde* : si ce n'est en cas de vente forcée du navire et pour l'exercice des créances dérivant du contrat d'engagement (1).

P. 405, au lieu de *Section I* lire *Chapitre I*.

A la page xvj (1er appendice), au lieu de « en cas de naufrage de « celui-ci ou de tout autre accident » lire « en cas de naufrage ou « de tout autre accident ».



(1) Toutefois, aux termes de l'art. 105 § 2 et 3, l'homme de l'équipage peut, dans des cas qui ne souffrent pas de retard, réclamer une décision provisoire de l'autorité préposée aux gens de mer. Le capitaine ne doit pas, sans motif pressant, empêcher l'homme de l'équipage de s'adresser à ce fonctionnaire. Chaque partie doit se conformer provisoirement à la décision de l'autorité préposée aux gens de mer sauf, après la fin du voyage, à faire valoir ses prétentions devant l'autorité compétente.

TABLE.

PAGES

PREMIÈRE PARTIE. — Traité des gens de mer..... 1

Section I. Formation et composition de l'équipage..... 12

Appendice. L'établissement des invalides de la marine..... 90

Section II. Louage des matelots. Différentes espèces d'engagements. Formation et constatation de l'engagement. Résolution du contrat par le congédiement ou par le congé..... 46

Section III. Devoirs des gens de l'équipage..... 117

Section IV. Protection spéciale accordée aux gens de l'équipage pour le recouvrement de leurs salaires..... 165

I. Privilège des gens de mer sur le navire et sur le fret..... 165

II. Insaisissabilité..... 184

III. Prohibition d'emprunter..... 198

IV. Mode de paiement des salaires.. 200

Section V. Des diverses circonstances qui, d'après la loi commerciale, peuvent modifier le droit des marins à leurs salaires..... 226

I. Rupture du voyage par le fait des propriétaires, capitaines ou affréteurs ..... ib.

II. Rupture ou interruption du voyage par l'interdiction du commerce ou par l'arrêt du prince..... 238

III. Prolongation et raccourcissement du voyage..... 249

IV. Prise, bris ou naufrage du navire. 260

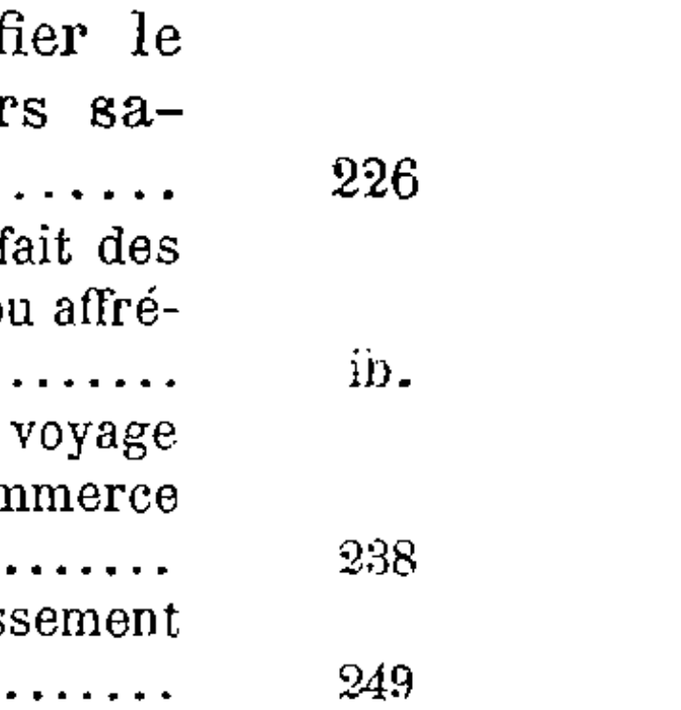
V. Infractions à la loi..... 285

VI. Maladie ou blessures des hommes d'équipage 286

VII. Captivité 316

VIII. Mort..... 323

Section VI. Du rapatriement..... 343



	Pages
Deuxième partie. — Traité du contrat d'affrètement.	399
Chapitre I. De la nature et de la forme du contrat.....	405
Chapitre II. Des effets du contrat.....	499
Section I. Obligations du fréteur..	501
Section II. Obligations de l'affréteur	592
Appendice au traité de l'affrètement. Du transport des passagers par mer	i
Appendice aux tomes I, II et à la première partie du tome III. Commentaire de la loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande	xliij
Rectifications au n° 599.....	lxxxj
— au n° 602 (loi du 15 décembre 1880 et décret du 5 mars 1881)	ib.
— aux nos 608 et 609 (loi du 11 avril 1881 sur les pensions de retraite aux inscrits maritimes)..	lxxxij
— au n° 656	lxxxviij
— à la page 405.....	ib.
— à la page xvj.....	ib.

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR :

De scientia civili apud M. T. Ciceronem (Thèse pour le doctorat ès lettres), *épuisé*. — Paris, Durand, 1858.

Essai sur les Confessions de saint Augustin (Thèse pour le doctorat ès-lettres). — Paris, Durand, 1858.

De l'aliénation et de la prescription des biens de l'Etat des départements, des communes et des établissements publics (ouvrage couronné par la Faculté de droit de Paris). — Paris, Durand, 1862.

Les Devoirs, essai sur la morale de Cicéron (ouvrage couronné par l'Institut), *épuisé*. — Paris. Didier, 1865.

Mirabeau jurisconsulte (discours prononcé à la rentrée de la Cour d'Aix). — Aix, 1866.

Sieyès et le Jury en matière civile (discours prononcé à la rentrée de la Cour d'Aix), *épuisé*. — Aix, 1869.

Etats-Généraux (1455-1614) (ouvrage couronné par l'Institut). — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1871.

La nouvelle Organisation judiciaire (Etude sur deux projets de loi soumis à l'Assemblée nationale). — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1872.

Réforme du droit public français d'après les écrits de Fénelon archevêque de Cambrai (discours prononcé à la rentrée de la Cour de Douai). — Douai, 1873.

Henri IV et les Parlements (discours prononcé à la rentrée de la Cour de cassation). — Paris, 1877.

Les Parlements du Roi (1589-1596) (mémoire lu à l'Académie des Sciences morales et politiques). — Paris, 1879.

BEAUVAIS, TYPOGRAPHIE D. PERE RUE SAINT-JEAN.

PREMIERE PARTIE. - Traité des gens de mer
Section I. Formation et composition de l'équipage
Appendice. L'établissement des invalides de la marine
Section II. Louage des matelots. Différentes espèces d'engagegements. Formation et constatation de l'engagement. Résolution du contrat par le congédiement ou par le congé
Section III. Devoirs des gens de l'équipage
Section IV. Protection spéciale accordée aux gens de l'équipage pour le recouvrement de leurs salaires
I. Privilège des gens de mer sur le navire et sur le fret
II. Insaisissabilité
III. Prohibition d'emprunter
IV. Mode de paiement des salaires
Section V. Des diverses circonstances qui, d'après la loi commerciale, peuvent modifier le droit des marins à leurs salaires
I. Rupture du voyage par le fait des propriétaires, capitaines ou affréteurs
II. Rupture ou interruption du voyage par l'interdiction du commerce ou par l'arrêt du prince
III. Prolongation et raccourcissement du voyage
IV. Prise, bris ou naufrage du navire.
V. Infractions à la loi
VI. Maladie ou blessures des hommes d'équipage
VII. Captivité
VIII. Mort
Section VI. Du rapatriement
DEUXIEME PARTIE. - Traité du contrat d'affrètement.
CHAPITRE I. De la nature et de la forme du contrat
CHAPITRE II. Des effets du contrat
Section I. Obligations du fréteur
Section II. Obligations de l'affréteur
APPENDICE au traité de l'affrètement.
Du transport des passagers par mer
APPENDICE aux tomes I, II et à la première partie du tome III.
Commentaire de la loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande
Rectifications au n° 599
Recticications au n° 602 (loi du 15 décembre 1880 et décret du 5 mars 1881)
Rectifications aux nos 608 et 609 (loi du 11 avril 1881 sur les pensions de retraite aux inscrits maritimes)
Rectifications au n° 656
Rectifications à la page 405
Rectifications à la page XVJ