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

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

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

COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT PRÈS LE TRIBUNAL DES CONFLITS

TOME SECOND

Des Propriétaires de Navires. — Des Capitaines.

(Commentaire du livre II, titres III et IV du Code de commerce et droit comparé)

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

1880

DÉPOT LÉGAL
OISE
M 69
1880

TRAITÉ DE DROIT COMMERCIAL

MARITIME

TOME SECOND

8° H
98

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.

TRAITÉ

DE

DROIT COMMERCIAL MARITIME

PAR

ARTHUR DESJARDINS

Docteur en droit, Docteur ès-lettres

AVOCAT GÉNÉRAL A LA COUR DE CASSATION

COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT PRÈS LE TRIBUNAL DES CONFLITS

BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE DERECHO

TOME SECOND

Des Propriétaires de Navires. — Des Capitaines.

(Commentaire du livre II, titres III et IV du Code de commerce et droit comparé)

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

1880

CHAPITRE I.

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

SECTION I.

ARMATEURS ET PROPRIÉTAIRES.

Nos 255. Plan du titre III du livre II du code de commerce.
256. Distinction entre le propriétaire de navire et l'armateur.
257. Droit romain.
258. Ancien droit. Les trois règles de Wedderkop.
259. Première règle générale. Catégories d'armateurs. Nature du mandat de l'armateur.
260. L'armateur-gérant engage les copropriétaires. Il ne peut faire abandon du navire et du fret. Ceux-ci ne peuvent, à raison de ses engagements, faire le même abandon. Les copropriétaires sont-ils tenus solidairement?
261. Deuxième règle générale. L'armateur choisit le capitaine.
262. Troisième règle générale. Est-elle encore applicable? Quand l'armateur est-il responsable des faits du capitaine?
263. Droit comparé.

SECTION II.

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

264. Origine historique.
265. Le propriétaire est responsable des fautes du capitaine.
266. Droit comparé.
267. Le propriétaire est responsable des engagements contractés par le capitaine.
268. Combinaison des articles 216 § 1 et 234.
269. Droit comparé.
270. Action solidaire contre les copropriétaires.
271. Droit comparé.
272. Responsabilité des faits de celui que le capitaine s'est substitué.
273. Droit comparé.
274. Responsabilité des fautes commises et des engagements contractés par les gens de l'équipage autres que le capitaine.

Nos 275. Droit comparé.
276. Le propriétaire-armateur peut-il s'exonérer d'avance des conséquences de sa responsabilité?
277. Procédure.
278. Droit comparé.

SECTION III.

LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ PAR L'ABANDON DU NAVIRE ET DU FRET.

279. Deuxième paragraphe de l'article 216. Origine historique.
280. Généralité de la faculté d'abandon.
281. Droit comparé.
282. Conflit de législations.
283. La faculté d'abandon ne subsiste plus quand le propriétaire s'est engagé personnellement.
284. Elle ne subsiste donc plus quand il a ratifié les engagements du capitaine.
285. Hypothèse où l'obligation personnelle subsiste, quoique limitée (arrêt de la cour de cassation du 2 janvier 1878).
286. Droit comparé.
287. Abandon du navire : son étendue.
288. Droit comparé.
289. Abandon du fret : son étendue.
290. Droit comparé.
291. Faut-il comprendre dans l'abandon certaines indemnités ?
292. Droit comparé.
293. Formes de l'abandon.
294. Droit comparé.
295. Comment se perd la faculté d'abandon.
296. Droit comparé.
297. Période intermédiaire entre l'abandon opéré et l'abandon accepté.
298. Droit comparé.
299. L'article 216 § 2 est inapplicable à la navigation fluviale.
300. Compétence administrative.
301. Commentaire de l'article 216 § 3.
302. Droit comparé.
303. Projet de réforme de 1867.
304. Projet de loi voté par le Sénat et transmis à la Chambre des députés.

APPENDICE.

TABLEAU DU DROIT ANGLAIS.

305. Responsabilité différente selon qu'il s'agit de *partners* ou de *part-owners*.
306. Responsabilité dérivant des contrats passés par le capitaine. Du capitaine substitué. Application de la loi du pavillon.

Nos 307. Responsabilité dérivant des fautes commises par le capitaine. Droit commun (*common law*).
308. Même responsabilité d'après le statut maritime anglais. *Acts* de 1734, de 1784 et de 1811.
309. Même responsabilité d'après les *acts* de 1854 et de 1862.
310. Critique du système des *acts* combinés de 1854 et de 1862.
311. *Act* du 15 août 1876.
312. Législation des Etats-Unis d'Amérique.

SECTION IV.

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES ÉQUIPÉS EN GUERRE.

313. Origine historique de l'article 217.
314. Origine logique de l'article 217. Il n'est pas exact de dire que cette disposition législative soit devenue sans objet.
315. Organisation de la responsabilité. Comment doit être baillée la caution. De la complicité des faits délictueux.
316. Organisation de la responsabilité. Chapitre premier de l'arrêté du 2 prairial an XI.
317. Droit comparé.

SECTION V.

ADMINISTRATION ET LICITATION DU NAVIRE APPARTENANT A PLUSIEURS PROPRIÉTAIRES.

318. But précis de l'article 220.
319. Précédents historiques.
320. Précédents historiques (suite) : ordonnance de 1681.
321. Nature de cette copropriété.
322. Suite du même sujet. Droit comparé.
323. Administration de cette copropriété. Les deux règles énoncées aux deux premiers paragraphes de l'article 220 ne sont pas d'ordre public.
324. La majorité ne doit se déterminer qu'après délibération.
325. Partage de voix.
326. La majorité doit faire loi activement et passivement. Opinion de Valin.
327. *Quid* si la majorité déclare le navire innavigable?
328. La majorité peut tout, mais dans sa sphère naturelle d'action.
329. Elle ne peut, si le fret manque, obliger la minorité à l'achat d'une cargaison.
330. Si elle décide d'assurer le navire, sa délibération est obligatoire.
331. La majorité ne peut pas rétracter ses délibérations. Comment cette règle doit être entendue.
332. Droit comparé.
333. Droit comparé *(suite)*. Législation maritime de l'Angleterre et des Etats-Unis.
334. Dissolution de la copropriété. Art. 220 § 3 du code de commerce. Origine logique de cette disposition législative.

Nos 335. Modes de dissolution autres que celui formellement prévu par l'art. 220 § 3.
336. Ces mots « la moitié » ne doivent pas être entendus dans un sens restrictif.
337. Intervention du pouvoir judiciaire.
338. Compétence de la juridiction consulaire.
339. L'art. 220 § 3 est-il applicable à la société de plusieurs navires ?
340. Convention contraire.
341. Effets de la licitation. Paragraphe additionnel proposé en 1867. Art. 18, § 3 et 4 de la loi du 10 décembre 1874.
342. Droit comparé.

SECTION VI.

CONGÉDIEMENT DU CAPITAINE.

343. Origine historique de l'art. 218 du code de commerce.
344. Le propriétaire du navire peut congédier arbitrairement le capitaine. Ce pouvoir implique-t-il le droit de congédier sans indemnité ?
345. La faculté de congédiement est d'ordre public.
346. Dérogation à la règle du congédiement sans indemnité dans le cas d'une convention par écrit. Sens exact des mots « s'il n'y a convention par écrit. »
347. Droits du capitaine congédié d'une manière injurieuse et vexatoire.
348. Le capitaine peut-il, dans l'hypothèse d'une convention par écrit, réclamer une indemnité s'il s'est mis par sa faute dans l'impossibilité d'exercer son commandement ?
349. L'art. 218 n'empêche pas le capitaine d'exercer des répétitions, de toucher ses salaires et les frais de retour.
350. Droit comparé.
351. Origine historique et logique de l'art. 219.
352. Le capitaine copropriétaire peut toujours être congédié à moins qu'il ne possède plus de la moitié du navire.
353. Le droit de renoncer à la copropriété n'appartient qu'au capitaine congédié.
354. Le capitaine ne peut pas imposer le rachat de sa part dans la cargaison.
355. Caractère de la faculté d'option et renonciation à cette faculté.
356. La minorité dissidente est contrainte au rachat.
357. Mode de remboursement : calcul et déduction du passif.
358. Droit comparé.

CHAPITRE I.

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

SECTION I.

ARMATEURS ET PROPRIÉTAIRES.

255. Le titre III du livre II du code de commerce français est intitulé : *Des propriétaires de navires*.

Ce titre contient un certain nombre de matières juxtaposées de la façon la plus bizarre. On y règle en premier lieu la responsabilité des propriétaires de navires, en second lieu le mode de congédiement du capitaine, en troisième lieu la copropriété des navires ou du moins certaines conséquences de cette copropriété.

Cette juxtaposition ne s'explique que par une fidélité trop scrupuleuse à la tradition de 1681. Les législateurs de 1807 ont copié leurs devanciers : c'est le plan du titre VIII, livre II, de l'ordonnance, aussi précédé de la rubrique *Des propriétaires de navires*, qu'adoptent les rédacteurs de notre titre.

256. Il faut bien se garder de confondre le propriétaire du navire et l'armateur. L'armateur peut être propriétaire

du navire; mais ces deux qualités sont distinctes. Les textes législatifs français supposent habituellement qu'elles sont réunies ; mais il est clair qu'elles ne le sont pas nécessairement. L'armateur est celui qui arme un bâtiment pour l'expédier en mer : il peut n'avoir aucun droit sur ce bâtiment.

Cependant le titre III du livre II du code italien, rédigé en 1865, est précédé de la même rubrique *(Dei proprietari delle navi)*, et les commentateurs de ce code sont, comme ceux du nôtre, obligés de faire observer que les deux qualités peuvent ne pas se confondre *(il proprietario può non esser armatore)* (1).

Le code allemand, mieux rédigé, ne laisse pas cet embarras aux commentateurs : il commence sans doute par définir l'armateur (art. 450) « le propriétaire d'un navire qui « sert à exploiter la navigation maritime; » mais il ajoute (art. 477) : « Quiconque emploie pour son compte à la na- « vigation maritime un navire qui ne lui appartient pas et « le conduit lui-même ou en confie la conduite à un capi- « taine est considéré comme armateur vis-à-vis des tiers. »

257. Les jurisconsultes romains avaient décrit avec un soin minutieux la situation juridique de l'armateur proprement dit ou *exercitor*. Ulpien définissait ainsi l'*exercitor* (2) : *Exercitorem eum dicimus ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus sit, sive a domino navem per aversionem* (en bloc) *conduxit, vel ad tempus vel in perpetuum.*

Une ancienne loi romaine, citée par Tite Live (3), interdisait aux sénateurs d'avoir un embarcation *quæ plus quam trecentarum amphorarum esset. Id satis habitum ad fruc-*

(1) Borsari, II, p. 69. Ce commentateur fait observer avec raison que la distinction est très-nettement établie dans l'art. 53 (ancien) du code spécial à la marine marchande, ainsi conçu : « A défaut de « déclarations ou justifications, sera réputé armateur le propriétaire « ayant dans le navire une portion d'intérêt supérieure à la moitié, « et s'il n'y en a pas, seront réputés armateurs tous les partici- « pants. » — (2) L. I, § 15, ff. De exercitoria actione. — (3) XXI, 63.

tus ex agris vectandos, ajoute l'historien : *quæstus omnis patribus indecorum visus*. La loi *Julia repetundarum* fut encore plus explicite et semble avoir défendu formellement à tout sénateur de posséder un navire (1). A côté des lois, les préjugés : Cicéron traite avec un immense dédain le petit commerce et n'est guère beaucoup plus poli pour le grand (2). Cresp pense (3), après Emérigon, que l'institution des *exercitores* et le mécanisme de l'*actio exercitoria* permirent à un assez grand nombre de Romains de posséder et d'exploiter un bâtiment de mer sous le couvert de quelque obscur personnage, en dépit des prohibitions et des anciens usages. Le capitaine était préposé par l'*exercitor* : le préteur donna aux tiers qui s'étaient engagés envers ce capitaine pour les besoins de l'expédition une action contre le préposant. Cependant il faut reconnaître qu'on ne s'inquiétait pas de la condition de l'*exercitor* : celui-ci pouvant être un *filius familias* ou un esclave, l'action exercitoire était alors donnée contre le père de famille ou contre le maître (4). Le cas devait être fréquent, car il est à chaque instant prévu, dans les Pandectes, au cours du titre *De exercitoria actione*. L'explication d'Emérigon adoptée par Cresp n'est qu'une conjecture ingénieuse.

Les jurisconsultes du troisième siècle paraissent d'ailleurs avoir répudié les idées du vieux monde romain. L'intérêt du commerce maritime *(utilitas navigantium)* les touche au plus haut point (5) : Ulpien va jusqu'à proclamer que le développement des armements importe à la république (6). Aussi accorde-t-on l'action exercitoire même à raison des contrats de celui que s'est substitué le capitaine, non seulement quand l'armateur ignore cette substitution, mais encore quand il a nominativement exclu le substitué. Si le capitaine est le préposé de plusieurs personnes qui exploitent ensemblent le navire, l'action est donnée pour le

(1) L. 3 ff. de vacatione et excusatione munerum. — (2) De off., I, 42. — (3) I, p. 615. — (4) L. I, § 16 et 19 de exercit. actione. — (5) L. I, § 5, ib. — (6) L. I, § 20, ib.

tout contre chacune d'elles, et le tiers qui a traité avec le *magister* peut agir indifféremment contre l'un ou l'autre des armateurs. En donnant ce surcroît de garanties à ceux qui traitent avec le capitaine, on augmente son crédit et, par conséquent, on facilite les expéditions maritimes (1).

258. Le droit romain fut, en cette matière, longtemps appliqué. Peckius, en 1556, commente le titre du Digeste *De exercitoria actione* en l'adaptant à la pratique maritime des pays septentrionaux. Un siècle plus tard, Vinnius annote à son tour le commentaire de Peckius. Loccenius, au dix-septième siècle, analyse encore les Pandectes en traitant de l'action exercitoire dans un des plus importants chapitres de son ouvrage *De jure maritimo*. D'autre part, le consulat de la mer, généralisant les principes épars dans les législations particulières des pays méridionaux, avait consacré un chapitre « au navire confié à quelqu'un par « des actionnaires. » On pourrait encore aujourd'hui consulter avec fruit, dans le silence de plusieurs codes modernes, ce fragment qui résume exactement l'ancienne pratique des ports méditerranéens (2).

Au dix-huitième siècle, Wedderkop, qui consacre à l'*exercitor* le premier titre de son premier livre, ne s'astreint plus comme Peckius, Vinnius et Loccenius à l'exégèse romaine. Aucun autre, parmi les anciens jurisconsultes, n'a décrit d'une façon plus précise et plus originale la situation juridique de l'armateur. Après avoir reproduit la définition d'Ulpien, il pose trois règles principales et les développe successivement : 1° L'armateur est propriétaire du navire ou doit se comporter comme s'il l'était *(navis domini sint vel iisdem æquiparentur);* 2° il prépose au commandement du navire *(navis curam alii committere possint et so-*

(1) Cf. Phil. Dussaud, de l'action *exercitoria,* p. 52. — (2) Le chapitre 242 (éd. Pardessus) du consulat s'exprimait en ces termes : « Lorsque de bons hommes ou des marchands auront pris des parts « d'intérêt avec quelqu'un dans un navire, si, après avoir fait et « fourni leurs parts, ils chargent celui dont ils sont devenus cointé- « ressés de naviguer pour eux sur ce navire, ce préposé, même quand

leant); 3° il est tenu des engagements de son préposé *(illius, quem navi præfecere, facta præstare teneantur)*. Ces règles sont-elles encore applicables ?

259. *Première règle.* L'armateur exerce « tous les droits des propriétaires (1) ».

Toutefois, tandis que ceux-ci ne relèvent que d'eux-mêmes, c'est d'eux qu'il relève. Ses droits et ses obligations sont déterminés par un contrat dont les clauses peuvent varier à l'infini.

Il peut être lui-même un des propriétaires chargé de représenter ses associés. Dans ce cas, il arme, gère, exploite à la fois pour son compte et pour le compte d'autrui.

Un ou plusieurs propriétaires peuvent aussi confier l'armement et l'exploitation de leur bâtiment à un tiers non propriétaire chargé d'administrer dans leur intérêt exclusif. Plusieurs codes étrangers, on le verra plus loin, supposent expressément qu'un directeur gérant de navire est élu dans de telles conditions. Celui-ci n'est plus qu'un mandataire.

Il se peut enfin que le propriétaire abandonne à un tiers son navire non armé pour un temps fixe et moyennant un

« il n'y serait pas intéressé, est obligé de naviguer et d'aller gagner « avec le navire partout où il pourra gagner quelque chose ; sauf « cependant toujours l'exécution des conventions intervenues entre « lui et ces bons hommes ou marchands, ou les ordres qu'ils lui au- « ront donnés le jour qu'ils lui ont confié le navire, ou depuis. Si ce « préposé gagne, il est obligé de rendre et de donner à ces bons « hommes ou marchands tout le gain qu'il aura fait, sauf ce qui lui « reviendra ou devra lui revenir pour sa part ; s'il n'est pas copro- « priétaire, il peut retenir tout ce qu'il a droit d'avoir pour son ser- « vice personnel, de même qu'il est juste de l'accorder à un patron. « Si ce patron ou préposé ne rapporte pas de gain, mais déclare de « la perte, les bons hommes qui, en lui donnant le navire en com- « mande, l'ont associé et constitué maître de leurs biens, doivent lui « allouer cette perte, à moins qu'ils ne puissent lui prouver qu'elle « est arrivée par sa faute, c'est-à-dire qu'il a joué l'argent, qu'il l'a « dépensé en débauches ou volé ou qu'il a mal soigné leurs intérêts. « Si ces faits sont prouvés, le préposé est obligé de restituer la perte « sans aucune dispute, suivant l'estimation et la volonté de ceux qui « lui ont donné le navire en commande ou qui l'ont associé. Si sa « faute n'est pas prouvée, qu'au contraire il ait fait bien et avec dili- « gence tout ce qu'il a pu et qu'on ne puisse lui imputer de n'avoir « pas apporté de gain, tout doit lui être alloué en compte. » — (1) Caumont, v° Armateur, n. 3.

prix déterminé en le laissant libre d'armer et d'exploiter à sa guise. Dans ce cas l'armateur est aussi un affréteur, et les tribunaux auront à distinguer soigneusement en quelle qualité l'*exercitor* aura procédé. Comme armateur, il continue de représenter le propriétaire, celui dont le nom ne peut disparaître de l'acte de francisation ; comme affréteur, il cesse de le représenter.

Le mandat de l'armateur copropriétaire peut être évidemment exprès ou tacite (1). Le tribunal de commerce de Nantes en admet la révocabilité (14 février 1872) (2) et l'on n'aperçoit pas en effet pourquoi l'on cesserait d'appliquer ici cette règle du mandat ordinaire (3). Il faudrait cependant excepter, par application de l'art 1856 c. civ., le cas où ce mandat aurait été donné dans l'acte constitutif de société, car il participerait alors à l'irrévocabilité du pacte social, et, par application de l'art. 220 co., le cas où l'armateur serait lui-même copropriétaire de plus de douze vingt-quatrièmes, puisqu'il serait alors assuré de la majorité (4).

Ce mandat est-il personnel ? Nous inclinons à le penser. Le mandataire peut, sans doute, en règle générale, se substituer une autre personne dans sa gestion (5); mais la défense de substituer peut être tacite et doit, quand il s'agit d'un armateur, se présumer peut-être encore plus facilement que s'il s'agissait d'un avocat (6). C'est assurément un des cas où l'on peut exiger du mandataire le plus d'habileté technique et de connaissances spéciales (7). Cependant nous ne dépouillerions pas le mandant de l'action directe que

(1) *Sic* Bédarride 1, n. 336. — (2) Rec. de Nantes, 72, **1, 119.** — (3) *Sic* Laurin, I, p. 348. — (4) *Sic* Boistel, p. 876. Il nous paraît difficile d'adapter à la législation française la règle tracée par les codes suédois et norwégien qui permettent alors aux autres associés, s'ils ont des motifs graves, de s'adresser aux tribunaux pour faire révoquer le mandat. — (5) Pont, commentaire-traité des petits contrats, nº 1016. — (6) Cf. Pothier, du Mandat, nº 99. — (7) Cf. Pont, *op. cit.*, nº 1020. Les arrêts de la cour de cassation cités par MM. Hoechster et Sacré (p. 71 et 72), ne s'appliquent qu'indirectement ou ne s'appliquent pas à cette question.

l'art. 1994 c. civ. lui donne contre le substitué, sa situation ne pouvant pas être empirée par la faute du mandataire.

La règle prohibitive que nous venons de poser serait évidemment suspendue s'il y avait urgence et intérêt grave (par exemple dans l'hypothèse d'une maladie subite) à substituer un sous-mandataire. Ce que Casaregis décidait en pareil cas pour le capitaine (disc. CCXXV) s'applique à l'armateur. On peut supposer alors un consentement tacite du premier mandant : *Fecit id quod probabiliter ipse mandans peregisset*.

L'armateur-gérant devra, comme tout mandataire, s'acquitter de ses fonctions en homme soigneux et diligent. Il est à peine utile d'ajouter avec Stypmanus (1) qu'il s'oblige à munir le bâtiment de tous les objets nécessaires à l'expédition. La cour de Montpellier (10 décembre 1835) (2) l'astreint à informer ses mandants de tous les évènements qui pourraient compromettre leur propriété, « à moins qu'il « n'ait pris lui-même toutes les mesures conservatoires » : elle a donc jugé qu'il aurait dû leur faire connaître dans un cas donné le changement de route du navire afin qu'ils pussent, sur déclaration nouvelle, payer un supplément de prime pour le maintien de leur contrat d'assurance : en négligeant de les aviser, il les a mis dans l'impossibilité de renouveler cette assurance et par là même a commis une faute *très-grave*.

On a discuté cette question de savoir si l'armateur était tenu de pourvoir à l'assurance du navire. Il y a sans doute une commune intention des parties qu'on doit avant tout interpréter ; mais, abstraction faite des éclaircissements que peut donner l'examen des conventions, j'incline à penser (3) qu'il doit, en règle générale, et malgré la décision contraire la plupart des codes étrangers, pourvoir à cette assurance. La cour de Rouen (4) est allée jusqu'à lui imposer cette tâche quand le navire séjourne dans le port

(1) Pars IV, XV, n. 17. — (2) S. 1839, 2, 118. — (3) *Sic* Laurin, 1, 348. — (4) 4 décembre 1872. S. 73, 2, 168.

parce qu' « il devient aujourd'hui de pratique usuelle de « faire assurer les navires contre les divers risques mari- « times auxquels ils se trouvent soumis pendant leur sé- « jour dans les ports. » L'armateur-gérant, poursuit-elle en généralisant la question, ne peut considérer comme un acte facultatif d'administration celui qui consiste à sauvegarder la chose elle-même : du devoir de veiller à sa conservation résulte l'obligation de la faire assurer et « à cet « égard l'initiative lui incombe sous peine d'être constitué « en faute en cas de sinistre. »

L'armateur, étant au lieu et place des propriétaires, a manifestement le droit de fréter le navire, à l'exclusion du capitaine et des cointéressés (1).

L'armateur, étant au lieu et place des propriétaires, exerce en sa qualité propre les actions du navire. Il peut poursuivre à ce titre soit les tiers, soit le capitaine. Il est aussi par conséquent défendeur légal à toutes les actions qui peuvent être dirigées contre le navire (2), et la prescription interrompue par une citation en justice contre l'armateur est interrompue contre l'armement tout entier (3).

Afin qu'aucun doute ne pût subsister, le projet de révision de notre code de commerce (1867) contenait un article 229, ainsi conçu : « L'armateur qui est propriétaire ou manda- « taire des propriétaires représente en justice les proprié- « taires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement « et à l'expédition. »

J'étendrais donc à l'armateur ce que le tribunal de commerce d'Anvers disait du capitaine le 8 décembre 1876 (4) : ce n'est pas un mandataire ordinaire auquel s'applique la règle *Nul ne plaide par procureur*, mais un mandataire exceptionnel pouvant agir en justice en son nom personnel pour le compte des propriétaires. A ce point de vue, l'ar-

(1) V. Hoechster et Sacré, I, p. 71 ; Ruben de Couder, v° Armateur, n° 16. — (2) Cf. Bédarride, I. n° 337, et l'arrêt de la cour de Rennes du 7 mai 1818, cité par cet auteur (n° 336). — (3) Rouen, 16 juillet 1873. J. du p. 1873, 875. — (4) Journal du droit intern. privé IV, p. 556.

mateur serait assimilable au commissionnaire, qui a le droit d'agir en son nom, quoique dans l'intérêt de son commettant.

260. L'armateur-gérant, préposé des propriétaires, engage, en règle générale, ses mandants envers les tiers. Ainsi le commandent les principes généraux du droit civil.

La difficulté ne commence que si l'*exercitor* est en même temps affréteur. Si, après avoir loué le bâtiment en bloc *(per aversionem)*, il le fait naviguer à ses risques et périls et pour son propre compte, il n'engage pas indistinctement les propriétaires. Il ne faudrait pas alléguer aveuglément, comme le disait le tribunal de La Rochelle le 15 mai 1841 que, « les propriétaires tirant un profit du « loyer, l'exploitation soit directement, soit indirectement, « leur revient à bénéfice (1). » Il est certain qu'on doit aller au fond des choses et que, si le préposé lie le commettant, l'affréteur ne lie pas le fréteur. Toutefois cette situation pourra faire naître des questions délicates, parce qu'il ne dépend pas des propriétaires de navires de restreindre les droits des créanciers privilégiés sur le navire. Casaregis (2), après avoir enseigné, en paraphrasant Vinnius, que l'action exercitoire a été introduite *ut condemnetur exercitor ad dandum et solvendum quidquid ex contractu cum magistro navis inito secundum modum præpositionis debetur,* était obligé de reconnaître immédiatement qu'il y avait lieu, dans certains cas, d'accorder une action *de in rem verso* contre le navire *(contra navim), si liquere unquam poterit quod datum vel creditum in causam navis vere.* Le code allemand aperçoit et résout la difficulté : après avoir réputé légalement propriétaire-armateur à l'égard des tiers

(1) « Attendu, disait le 11 juin 1845 (D. 45, 1, 279) la chambre ci-« vile, cassant le jugement de la Rochelle, que Moris, affréteur, n'a « pu être considéré comme ayant agi pour les demandeurs... puis-« qu'il n'était à aucun titre leur préposé, agissant dans leur intérêt, « et qu'il faisait naviguer le bateau l'*Ile-de-Ré* à ses risques et pé-« rils et pour son propre compte. » Moris était à la fois mécanicien et affréteur. — (2) Disc. LXXI.

celui qui emploie le navire pour son compte, il décide expressément que le véritable propriétaire « ne peut empê- « cher un créancier d'exercer ses droits sur le navire à « moins qu'il ne justifie que la réclamation est illégale à « son égard et que le créancier n'est pas de bonne foi » (art. 477 § 2). M. Bédarride a pu écrire, dans le silence des textes français, que le propriétaire est atteint alors même qu'il a loué son navire désarmé, que l'affréteur aurait opéré son armement, choisi le capitaine et composé l'équipage; que d'ailleurs ce propriétaire, « responsable de celui à qui « il confie la direction de son navire, doit, à plus forte rai- « son, répondre de celui qu'il substitue momentanément à « sa place dans ses droits à la propriété et à la disposition « de ce même navire (1) : » proposition exacte, pourvu qu'on la restreigne aux actes qui peuvent être réputés accomplis en vertu d'un mandat exprès ou tacite du propriétaire. J'admettrais, par exemple, que le sous-affréteur pût s'adresser au propriétaire pour défaut de délivrance des marchandises chargées: ce n'est pas comme affréteur, mais comme armateur, que l'*exercitor* a promis de les faire parvenir à leur destination.

Même en ce qui concerne l'armateur-gérant, préposé des propriétaires, il ne faut pas pousser à outrance la règle *navis domini sint vel iisdem æquiparentur:* certaines facultés sont évidemment l'attribut exclusif de la propriété même, par exemple la faculté d'abandon écrite dans l'article 216. On lit cependant dans le manuel de Bravard (2) : « Le « propriétaire ayant seulement fourni son navire à l'arma- « teur et ne s'étant aucunement mêlé de l'expédition, dont « les préparatifs, la surveillance comme les profits, con- « cernent l'armateur seul, la responsabilité ne doit peser « que sur celui-ci. Dès lors, seul responsable des faits du « capitaine, il ne saurait l'être indéfiniment, et il doit « avoir le droit de s'affranchir de toute responsabilité

(1) Bédarride, I, n° 279. — (2) 5e éd., p. 320.

« pour faits et engagements du capitaine en abandonnant « aux créanciers, avec le fret, le navire lui-même, qui, « d'ailleurs, abandonné ou non, leur sert de garantie spé- « ciale. Mais le propriétaire, ainsi privé de sa chose pour « des causes auxquelles il est tout à fait étranger, aura « son recours contre l'armateur. »

L'erreur est manifeste. Le bon sens, ainsi que l'a très-bien dit Cresp (1) indique, quoi qu'aient décidé à ce sujet plusieurs législations étrangères, que le propriétaire d'une chose peut seul en abdiquer la propriété. Cette faculté d'abandon est d'ailleurs exorbitante : or elle n'a été conférée par l'article 216 qu'au propriétaire. On ne saurait oublier, en effet, que cet article procède lui-même de l'article 2, tit. VIII, l. II de l'ordonnance, où ces mots : « Les propriétaires « de navires » sont ainsi commentés par Valin : « Pour « pouvoir se dire propriétaire d'un navire, il faut produire « l'acte justificatif de la propriété. » La cour de Bordeaux avait adopté cette solution en déniant le droit d'abandon aux frères Tandonnet, armateurs *non propriétaires*, par deux arrêts du 17 février 1876; la cour de cassation vient de la consacrer à son tour en rejetant, le 18 et le 19 mars 1878, au rapport de M. Massé et sur mes conclusions, les pourvois dirigés contre ces arrêts (2).

Mais jusqu'à quel point l'armateur-gérant, préposé des propriétaires, engage-t-il, par ses actes personnels, ses mandants envers les tiers? Les propriétaires peuvent-ils, comme s'il s'agissait de dettes contractées par le capitaine, se libérer par l'abandon du navire et du fret? Nous ne le pensons pas. En principe, les propriétaires étant absolument représentés par l'armateur-gérant, les choses doivent se passer comme si ces propriétaires avaient eux-mêmes contracté. L'article 216 ne prévoit pas cette hypothèse et, comme il déroge au droit commun, on ne saurait l'étendre par analogie. On ne saurait d'ailleurs oublier que le capitaine agit habituellement loin des propriétaires, tandis que

(1) I, p. 616. Cf. Caumont, v° Armateur, n° 2. — (2) D. 78, 1, 193.

l'armateur agit le plus souvent près d'eux et sous leur contrôle : le mandat de l'un (1) ne s'exerce pas dans les mêmes conditions que celui de l'autre (2).

Les copropriétaires actionnés à raison des actes personnels de l'armateur-gérant seront-ils tenus solidairement ? La cour de cassation a résolu affirmativement cette question par deux arrêts du 27 février 1877, rendus après une longue délibération (3) : « Attendu, dit-elle, que les fourni-
« tures dont le payement est réclamé ont été faites à Joseph
« Le Hégarat, agissant comme armateur de la goëlette
« *Marie-Clotilde*; Attendu qu'il est de principe que, dans
« les sociétés de commerce, les associés sont tenus solidai-
« rement des dettes sociales, sauf les exceptions prévues
« par la loi ; Attendu qu'il y a nécessairement société de
« commerce entre les copropriétaires d'un navire qui l'em-
« ploient à la navigation maritime, soit qu'ils l'aient armé
« eux-mêmes directement, soit qu'ils en aient confié l'ar-
« mement à un tiers qui les représente; Que, par consé-
« quent, dans l'un et l'autre cas, ils sont tenus solidairement
« des engagements pris par eux ou en leur nom pour ce qui
« concerne le navire et son expédition. »

Cet arrêt a été critiqué : MM. Dalloz (4) ont fait observer que la loi 1 § 25 ff. *De exercitoria actione*, en disant : « *Si plures navem exerceant, cum quolibet eorum in solidum* « *agi potest,* » avait donné l'action solidaire contre les armateurs seuls et non pas contre les copropriétaires. Mais il semble résulter des textes (5) que les jurisconsultes romains avaient étendu cette règle à la seconde hypothèse. *Idem est,* dit formellement Vinnius, *si contractum sit cum plurium institore* (6). Pothier (7) ne parlait sans doute

(1) V. par ex. à ce sujet Valin sur les art. 8 et 9 du tit. V du livre III. — (2) *Sic* Demangeat, IV, p. 171, Laurin, I, p. 149. *Contra* Dalloz, v° *Droit marit.*, n° 189. V. à l'appui de l'opinion que nous adoptons ici les considérants d'un arrêt de Bordeaux du 11 mai 1868 (D. 72, 1, 54). — (3) D. 77, 1, 213. — (4) 1877, 1, 209. — (5) L. 4 § 2 et l. 6 § 1 ff. De exercit. act. — (6) Vinnius sur Peckius, p. 155. — (7) Du contrat de charte-partie, n° 50.

que de l'action intentée contre les armateurs quand il écrivait que « cette obligation solidaire a encore un autre « fondement parmi nous, savoir : l'ordonnance de 1673, « qui déclare les associés de commerce obligés solidai- « rement à toutes les dettes de leur société; » mais comment ne pas voir que ce motif, reproduit par les arrêts du 27 février 1877, s'applique dans un cas comme dans l'autre ? L'existence d'un armateur-gérant n'implique-t-elle pas un armement fait en commun, c'est-à-dire une exploitation active et par conséquent une société (1) ? Toutefois on peut faire à ce système deux objections sérieuses : cette société relative à un genre déterminé d'opérations, n'ayant ni forme obligée ni raison sociale, ressemble beaucoup à une association en participation ; or les associés en participation ne sont pas soumis à une action solidaire (2). Il faut donc arriver à dire avec M. Boistel (3) qu'une pareille société suppose, d'après les anciens usages, une collaboration active, connue en général des tiers et par conséquent n'est pas assimilable aux associations en participation. Ne pourrait-on pas même aller plus loin et soutenir qu'il y a là une société *sui generis* gouvernée par ses règles propres et conformément aux traditions spéciales du droit maritime (4) ? On remarque en second lieu que le capitaine copropriétaire est seulement responsable dans la proportion de son intérêt (art. 216) : cela ne signifie-t-il pas que le copropriétaire d'un navire est, en principe, exclusivement obligé dans cette proportion ? Or la responsabilité du capitaine, ajoute-t-on, est ainsi limitée parce qu'il n'a pas le droit de faire abandon ; mais les copropriétaires ne l'ont pas davantage quand ils sont actionnés à raison des obligations contrac-

(1) Cf. Boistel, p. 876. — (2) Civ. cass., 21 mars 1876. D. 76. 1. 198. — (3) Ib. — (4) D'après M. Laurin (J, p. 391), s'il y a ici solidarité, c'est indépendamment de la question de savoir dans quelle catégorie notre société doit être classée, « parce qu'en matière commerciale « la solidarité est en quelque sorte de droit commun, comme une « condition indispensable du crédit, qui est en quelque sorte le pre- « mier besoin du commerce. » Mais que devient alors la théorie des associations commerciales en participation ?

tées par l'armateur! Il faut répondre que le code a limité la responsabilité du capitaine, après avoir tracé celle des propriétaires à raison des engagements contractés par le capitaine, mais qu'il n'a pas réglé leur responsabilité à raison des engagements contractés par l'armateur et qu'elle doit rester sous l'empire des principes généraux. Nous inclinons, malgré la gravité des objections, à partager l'avis de la cour suprême; la raison donnée sous forme impérative par les jurisconsultes romains dans l'intérêt du commerce maritime subsiste toujours : *ne in plures adversarios destringatur qui cum uno contraxerit.*

261. Wedderkop paraphrase ainsi sa seconde règle générale : *exercitoribus licere navi quem velint præficere nauclerum eumque officio male fungentem dimittere.*

Est-ce au propriétaire, est-ce à l'armateur qu'appartient le choix du capitaine?

Cresp écrit à ce sujet (1) : « Point de difficulté... si les « associés réunis ont, d'un commun accord, constitué l'un « d'eux armateur. Par là ils l'ont fait leur mandataire et re- « présentant commun, chargé... du choix du capitaine. » Mais il s'exprime un peu plus loin (2) d'une autre manière : « C'est au propriétaire seul qu'il appartient de nommer et « de congédier le capitaine. Il peut aussi y avoir un arma- « teur distinct, mais en principe ce n'est pas à lui, mais au « propriétaire que la nomination appartient; et si le pro- « priétaire n'use pas de ce droit et qu'il laisse le choix du « capitaine à l'armateur, celui-ci n'agit que par délégation « du propriétaire à qui remontent toujours le droit et la « responsabilité. » Cette proposition nous semble excessive.

Il est évident qu'il n'y a pas, sur ce point, de règle absolue, et, par conséquent, il faudra se référer avant tout à l'intention des parties; il n'est pas moins évident que, dans le silence des conventions, le mandat, s'il est révocable,

(1) I, p. 348. — (2) I, p. 616.

peut être aussi restreint d'un moment à l'autre. Mais si nous supposons que la convention est muette et que le mandat soit irrévocable ou maintenu dans toute sa plénitude, le choix du capitaine nous paraît appartenir à l'armateur. C'est ainsi que l'ont décidé, on le verra tout à l'heure, la plupart des législations étrangères. N'est-il pas préposé à la gestion et à l'exploitation du navire? Or qu'est-ce que le choix du capitaine, si ce n'est l'acte le plus important de cette administration? Quoi de moins logique que de lier ainsi d'avance les mains à l'armateur, alors que « sa qualité d'armateur, « comme dit Valin (1), l'autorise de plein droit à disposer « à son gré tout ce qui concerne l'armement? »

C'est donc avec raison que la cour de Rouen, le 20 janvier 1844 (2), refusait à un capitaine ayant un intérêt de 550 millièmes, c'est-à-dire de plus de moitié dans la propriété du navire, la faculté de s'imposer à l'*exercitor*, « parce « qu'il résultait de l'ensemble des clauses du compromis de « navigation que les sieurs P..., *en leur qualité d'arma-* « *teurs*, avaient été exclusivement chargés pour les intéressés de tout ce qui concernait l'armement et la gestion « des intérêts maritimes. » La cour de Bruxelles a même jugé le 16 janvier 1857 (3), et cette décision nous semble à l'abri de toute critique, que l'*exercitor*, lorsque le navire est affrété pour un voyage au long cours, est tenu d'engager un second capable de remplacer le capitaine en cas d'empêchement, l'art. 223 n'abandonnant ce choix au seul capitaine que si le navire n'est pas dans le lieu de la résidence de l'armateur ou des propriétaires, et qu'il devrait indemniser les propriétaires si sa négligence à cet égard empêchait le navire d'arriver à destination (4).

S'il a le droit de nommer, il a le droit de congédier : « Attendu, disait très-bien la cour de cour de Bordeaux le 25 « juin 1860 (5), qu'Eymond et Henry, en traitant avec le capitaine Ortigé, se sont expressément réservé toutes les

(1) 1, p. 709. — (2) S. 1844. 2. 298. — (3) Pasicrisie belge, 57. 86. — (4) Cf. Hoechster et Sacré, I, p. 72. — (5) S. 1861. 2. 143.

« prérogatives d'armateurs...; qu'ayant la qualité d'arma-
« teurs, ils ont eu le droit de congédier le capitaine, car
« c'est un des actes nécessaires de la gestion du navire
« que de pourvoir à son commandement. » Le droit absolu de congédier le capitaine, avait déjà dit la cour de Rouen (1), est « une prérogative qui découle du titre d'armateur : » encore faut-il remarquer que dans cette dernière espèce les copropriétaires avaient désigné par le même acte d'armement l'un d'entre eux comme armateur et le sieur S... comme capitaine : on reconnaît à l'armateur le droit de congédier celui qu'il n'a pas nommé.

Il existe quelquefois à côté du capitaine un subrécargue, c'est-à-dire un préposé à la cargaison et aux opérations commerciales dont elle doit être l'objet. Quand les propriétaires du navire chargent pour leur propre compte, ils nomment ce préposé (2). S'ils ont eux-mêmes fait choix d'un armateur, sont-ils réputés, dans le silence des conventions, lui avoir délégué le droit de choisir le subrécargue ? J'incline à le penser. Le subrécargue reçoit ordinairement la mission de diriger le voyage, d'indiquer les ports où il faut relâcher, de fixer la durée du séjour qu'on doit y faire : n'est-il pas, dans cet ordre d'idées, le lieutenant de l'armateur, auquel revient, comme le dit un code étranger (3), la surveillance générale du navire, de son équipement, de son administration, de son affrètement et de ses voyages ?

L'armateur-gérant pourrait-il se substituer un affréteur de tout le bâtiment dans le droit de choisir et de congédier le capitaine? Non, en thèse générale. J'ai dit plus haut que ce mandat était personnel; je n'en admettrais donc pas plus, en principe, la délégation partielle que la délégation totale. On pourrait, à la rigueur, faire fléchir la règle par interprétation d'une convention d'après laquelle,

(1) 16 juin 1853. D. 53. 2. 159. — (2) « Les armateurs (*lisez* propriétaires-armateurs), dit Emérigon (contrats à la grosse, ch. IV, sect. I), peuvent établir sur le navire un *supercargue* à qui ils donnent pouvoir d'exiger les nolis et de faire toutes les opérations et dépenses convenables. » — (3) Le code de Buenos-Ayres.

l'*exercitor* armant et gérant pour son propre compte, le propriétaire se serait autant que possible désintéressé dans l'exploitation du bâtiment ; mais on devrait l'appliquer sans hésitation toutes les fois que l'armateur serait réduit au rôle de directeur-gérant, mandataire de ses associés : ceux-ci, en déléguant à l'un des leurs la faculté de choisir un capitaine, n'ont pas entendu la laisser déléguer au premier venu.

Enfin si l'armateur choisit un capitaine notoirement incapable, il sera manifestement responsable envers les propriétaires des conséquences de cette incapacité.

262. Wedderkop, développant sa troisième règle générale, énonce que l'*exercitor* est tenu non seulement des conventions passées par le capitaine *(ex contractibus naucleri)*, mais encore des faits délictueux accomplis par lui dans l'exercice de ses fonctions *(ex culpa ipsius circa officium immediate vel mediate commissa, salvo tamen contra naucleram regressu)* (1).

Cresp paraît croire que les rédacteurs de l'art. 216 co. ont implicitement abrogé cette règle : le législateur, dit-il (2), n'a pu ignorer ce que personne n'ignore, c'est bien en connaissance de cause qu'il a limité sa décision au *propriétaire* et non à d'autres ; ... quant aux tiers, la faute et la responsabilité remontent toujours au propriétaire. M. Levillain (3) a reproduit et developpé cette opinion en invoquant non seulement le texte précis de l'art. 216 : « Tout *propriétaire* de navire est civilement responsable, etc. », mais encore l'esprit de la loi commerciale. Supposant d'abord que le propriétaire, tout en laissant armer son bâtiment par un tiers, nomme et congédie le capitaine, il fait remarquer que ce capitaine est dès lors le préposé du propriétaire seul, et la raison nous semble, en effet, déci-

(1) Casaregis précisait encore davantage et déclarait : 1° que l'action exercitoire a été introduite pour qu'il y eût un *exercitor* responsable des engagements du capitaine (disc. LXXI) ; 2° que le propriétaire de navire n'est pas tenu, s'il n'est pas en même temps armateur, de l'action exercitoire à raison des fautes du capitaine (disc. CXV). — (2) I, p. 607 s. — (3) D. 78. 1. 195.

sive dans cette première hypothèse. Même dans l'hypothèse inverse, le propriétaire lui semble rester, à l'égard des tiers, seul chargé de la responsabilité, d'abord parce que l'armateur en choisissant le capitaine n'agit que par délégation du propriétaire, ensuite parce que, le nom du propriétaire figurant seul sur l'acte de francisation, le contrat passé avec l'armateur est, pour les tiers, *res inter alios acta.*

Nous reconnaissons aisément que l'article 216 co. ne règle pas cette hypothèse; mais il s'agit de savoir si le capitaine n'engage pas l'armateur en vertu du droit commun et par application de l'article 1384 c. civil. Ce capitaine n'est-il pas un préposé? cet armateur n'est-il pas un commettant?

Les tiers peuvent évidemment s'adresser à l'armateur copropriétaire, car le capitaine est alors le préposé d'un mandataire qui agit tout à la fois en son propre nom et au nom du mandant. Or, en un tel cas, d'après les principes du droit commun les tiers ont également le mandant et le mandataire pour obligés (1).

Mais peuvent-ils s'adresser à l'armateur-gérant qui joue purement et simplement le rôle d'un mandataire? Oui, sans doute, par application de l'art. 1382, s'ils peuvent lui imputer un fait personnel propre à exercer une influence prédominante sur la conduite du capitaine pendant la durée de la navigation : « attendu, dit la cour de cassation dans « ses arrêts du 18 et du 19 mars 1878, que l'arrêt attaqué « appréciant la nature, la portée et le caractère obligatoire « des instructions données par les frères Tandonnet (arma- « teurs non propriétaires) au capitaine Etcheverry, leur « mandataire, a décidé souverainement que c'etait pour « obéir à ces instructions que le capitaine avait commis la « faute de s'écarter de sa direction normale, faute qui a « été la cause première du dommage; qu'en jugeant dans « cet état des faits ainsi constatés que le naufrage avait

(1) Cf. Pont, Des petits contrats, I, nº 1062.

« pour cause une faute commune au capitaine Etcheverry « et aux frères Tandonnet, et, par suite, en déclarant ces « derniers responsables de cette faute avec le capitaine, la « cour d'appel n'a violé ni l'art. 1382 c. civ. ni l'art. 216 « co. qui ne peut être invoqué que par celui qui n'est pas « personnellement en faute et qui n'est appelé à répondre « que de la faute d'autrui... » Il en sera généralement ainsi toutes les fois que l'armateur aura cessé d'agir *procuratorio nomine* et par exemple si, conformément au rôle que lui assignent certains codes étrangers, il a géré l'affaire du navire « en son nom, pour son compte et à ses risques (1) ». C'est le cas de répéter après le code allemand (art. 477) que quiconque emploie *pour son compte* à la navigation maritime un navire ne lui appartenant pas et le conduit lui-même ou en confie la conduite à un capitaine est réputé armateur (c'est-à-dire propriétaire) à l'égard des tiers (2). Mais il se peut que l'armateur n'ait commis aucune faute personnelle et n'ait jamais agi *proprio nomine*.

J'incline à penser avec Cresp que, dans ce dernier cas, mais dans ce dernier cas seulement, le capitaine n'engage pas l'armateur envers les tiers. Cette solution me semble inhérente aux principes du mandat. Les actes faits par le mandataire dans le cercle de ses pouvoirs ne sont-ils pas réputés l'œuvre du mandant lui-même? Les droits qui en dérivent ne sont-ils pas acquis au mandant, les obligations qui en naissent ne passent-elles pas à sa charge comme s'il avait agi et contracté en personne? Dès lors les actes

(1) Expressions de l'art. 862 du code chilien. Cf. Caumont, v° Armateur, n. 39. — (2) Cela ne veut pas dire que, même alors, le propriétaire ne pourra pas être aussi actionné. « Les créances résultant « des faits du capitaine, étant plutôt réelles que personnelles à l'é- « gard du propriétaire, dit après Emérigon M. Bédarride (I, « n° 279), conservent ce caractère à l'endroit des tiers qui ont traité « avec le capitaine ou qui sont victimes de sa faute. » Les tribunaux pourront très-bien admettre que les tiers ont entendu avoir pour obligés non-seulement l'*exercitor*, mais encore le navire. L'armateur-affréteur étant, comme armateur, mandataire *in rem suam*, les tiers l'auraient encore pour obligé en même temps que le mandant (v. ci-dessus n° 260).

accomplis par le préposé du mandataire doivent être, en ce qui concerne les tiers, réputés accomplis par un préposé du mandant. L'armateur, comme je l'ai dit plus haut, est assurément défendeur légal à toutes les actions qui peuvent être dirigées contre le navire; mais ce n'est là qu'une question de procédure : il n'est assigné qu'ès-qualité : s'il comparaît en justice, c'est pour y représenter les propriétaires en tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition. Il n'est au fond, le cas échéant, exposé qu'au recours du propriétaire. S'il en était autrement, on tomberait dans une confusion inextricable : l'armateur non propriétaire, ne pouvant faire abandon du navire, serait tenu d'une manière indéfinie en vertu de l'article 1384, tandis que le propriétaire, son mandant, ne serait engagé que sur sa fortune de mer en vertu de l'article 216 : résultat choquant et contradictoire, assurément contraire à l'esprit de notre loi commerciale.

262. On ne retrouve pas plus dans le code espagnol que dans le code français une théorie distincte des droits et obligations de l'armateur, isolément envisagé. L'armateur, c'est aussi dans le langage du législateur espagnol l'armateur-propriétaire. Mais le titre II du livre III contient, à la différence du code français, une section IV, intitulée *Des subrécargues*. Ces derniers « exercent sur le navire et sur « le chargement une administration indépendante des at- « tributions qui appartiennent au capitaine pour la direc- « tion et le commandement du navire » (art. 723). « Les « pouvoirs et la responsabilité du capitaine cessent par la « présence du subrécargue pour toute la partie de l'adminis- « tration qui lui a été conférée, mais existent pour tous les « actes inséparables de son autorité et de la nature de ses « fonctions (art. 724). » « Il doit (art. 725) inscrire toutes « ses opérations sur un livre coté et paraphé dans la forme « prescrite par l'art. 646, » qui détermine les obligations du capitaine quant à la tenue des livres.

Il n'en est pas du code hollandais comme du code français : le titre II du livre II est précédé de cette rubrique :

Des propriétaires et *des directeurs* de navires. Aux termes de l'art. 326, « nul autre qu'un propriétaire ne peut être « nommé directeur de l'association, si ce n'est du consen- « tement unanime des copropriétaires. Le directeur est ré- « vocable à volonté. Il représente tous les associés et peut « agir en leur nom tant en justice qu'extrajudiciairement, » sauf exceptions dérivant de la loi ou insérées au contrat d'association (art. 327). « Il engage le capitaine et le con- « gédie à volonté » (art. 328). « Il a l'administration entière « de tout ce qu'exigent l'entretien, l'équipement, le ravitail- « lement et l'affrètement du navire » (art. 330). « Il ne « peut entreprendre un nouveau voyage ou contracter un « nouvel affrètement sans le consentement des coproprié- « taires ou de leur majorité, à moins qu'un pouvoir plus « étendu à cet égard ne lui soit accordé par le contrat « d'association » (art. 331). « Il est tenu envers les copro- « priétaires de tous les frais et dommages qu'ils éprouvent « par sa faute ou son infidélité : sa part dans le navire y est « affectée par privilège » (art. 332). Il ne peut faire assurer le navire qu'avec l'autorisation expresse de tous les copropriétaires, et cependant il est tenu de faire assurer les frais du radoub fait pendant le voyage, à moins que le capitaine n'ait emprunté à la grosse pour le montant des frais du radoub (art. 333 et 334). « Il oblige par ses actes « tous les copropriétaires, » mais seulement « en proportion « de leurs parts, » conformément à l'antique tradition du droit hollandais : « ceux-ci ne peuvent aliéner leur part « dans le navire et le fret déjà gagné ou à percevoir pour « l'expédition à laquelle ces actes se rapportent, sans être « tenus de supporter les conséquences de ces actes » (art. 337). « Tous les copropriétaires sont personnellement « obligés, en proportion de leur part, pour les réparations « ou autres frais ordonnés par le directeur, s'il en a été « spécialement chargé ou s'il en a averti l'association, les « expressions générales du contrat d'association n'étant « d'ailleurs considérées ni comme un mandat particulier ni « comme un avertissement » (art. 336). « Le directeur est tenu

« de donner à chaque copropriétaire, sur sa demande, les « renseignements nécessaires en ce qui concerne le navire, « le voyage et l'équipement, et de représenter les registres, « lettres et documents, ainsi que tout ce qui est relatif à sa « gestion. Il est tenu, après chaque voyage, de rendre « compte de cette gestion aux copropriétaires et à chacun « d'eux, sur sa demande, tant pour ce qui concerne l'état « du navire et de l'association qu'à l'égard du voyage fixé, « en leur représentant tous les documents à l'appui. Il est « obligé de leur payer sans délai le solde qui leur revient. « D'autre part chaque copropriétaire est tenu de recevoir « et de clore les comptes du directeur et de payer sa quote- « part dans le solde qui peut être à sa charge. Enfin l'ap- « probation de ces comptes, donnée par la majorité, n'em- « pêche pas la minorité d'exercer ses droits » (art. 337-340).

Le code portugais contient de même un titre précédé de cette rubrique : Des propriétaires et des *directeurs* de navires. Les articles 1343, 1349, 1350, 1351, 1353, 1355, 1356, 1357, 1358, 1359, sont calqués sur les articles 327, 329, 330, 331, 332, 333, 337, 338, 339, 340 du code hollandais. Mais le législateur portugais déclare, en outre, le directeur responsable de toutes les dettes et obligations contractées par le capitaine pour réparer, ravitailler et approvisionner son navire, responsable alors même que le capitaine aurait excédé ses pouvoirs ou aurait agi contre ses instructions, si le créancier prouve que le montant de sa créance a profité au navire. Cette responsabilité cesse par l'abandon. Le directeur répond encore des indemnités dues à un tiers par suite de la conduite du capitaine pour défaut de surveillance des marchandises, et cette responsabilité cesse également par l'abandon (art. 1344 et 1345). Mais il ne répond ni des obligations contractées par le capitaine pour son service particulier, quoique ce contrat ait rapport au service du bâtiment ni de celles qu'il a consenties en dehors de ses attributions, à moins d'une autorisation spéciale écrite, ou en violation des formalités légales essentielles ni des excès que le capitaine et l'équipage peuvent commettre pendant le

voyage (art. 1346 et 1347). Il a le droit d'engager ou de congédier le capitaine (art. 1348). Il oblige par ses actes tous les copropriétaires personnellement et selon leurs parts et portions (art. 1352), mais ne peut toutefois les obliger pour frais de radoub et autres dépenses analogues (cf. art. 336 du code hollandais) sans leur autorisation spéciale, lors même que les termes généraux de l'acte de participation feraient présumer le contraire.

Aux termes du code brésilien, la participation maritime est administrée par un ou plusieurs armateurs qui représentent les intéressés tant judiciairement qu'extrajudiciairement et exercent leurs droits, sous les réserves contenues dans l'acte de société ou dans leur procuration dûment enregistrée. L'armateur est choisi parmi les copropriétaires, à moins que tous ne soient d'accord pour nommer un étranger. Enfin il appartient à l'armateur, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire, de choisir, d'engager ou de congédier le capitaine et tous autres officiers du navire, de leur donner des instructions, de passer tous contrats relatifs à l'administration du navire, de régler les affrètements et les expéditions; toutefois il doit toujours agir d'accord avec la majorité et conformément à son mandat, sous sa responsabilité personnelle envers les copropriétaires s'il contracte contrairement à leur avis ou à son mandat.

Les rédacteurs du code argentin (art. 1048 à 1062) ont reproduit, sauf quelques différences insignifiantes de rédaction, les art. 1343 à 1360 du code portugais, mais en empruntant au code espagnol sa théorie du subrécargue, qu'ils paraphrasent (art. 1141 à 1147) (1). Le subrécargue, qui peut être nommé par les propriétaires de la cargaison ou par l'armateur, exerce à l'égard du navire et du chargement les affaires des chargeurs. Même s'il est nommé par l'armateur, il ne peut s'entremettre dans les fonctions particulières du capitaine, en ce qui touche la direction du navire, quelle que soit l'autorisation qui lui a été conférée.

(1) V. Hoechster et Sacré I, p. 134.

Les pouvoirs du subrécargue, relativement au cours du voyage et au transport des marchandises, doivent être communiqués par lui au capitaine, et s'il omet de le faire, les instructions qu'il tient cachées sont réputées ne pas exister à l'égard du capitaine. La présence du subrécargue décharge le capitaine de toute responsabilité quant aux marchandises à bord, sauf les cas de dol ou de faute. Le subrécargue tient un livre des chargements et un livre de comptes. S'il a reçu l'ordre de livrer à une personne déterminée les effets qui n'ont pas été vendus et que le consignataire refuse de les recevoir, il doit faire constater ce refus par un acte de protestation ; dans le cas où il n'aurait pas reçu d'instructions assez étendues à cet égard, il peut, à son choix, disposer des effets « au mieux des intérêts » du chargeur ou en faire ordonner la consignation par justice. Il est interdit au subrécargue de faire, pendant le voyage, aucune opération de commerce pour son propre compte, à moins qu'il ne lui aît été expressément permis de charger une pacotille. A défaut de conventions particulières, le subrécargue peut exiger son maintien pendant le voyage pour lequel il a été engagé, et s'il est congédié, il a droit à une commission fixée par arbitres. Il peut exiger son embarquement du capitaine.

La situation du subrécargue est réglée de la même manière par le code chilien (art. 927 à 932) ; mais ce code décrit en outre avec une remarquable précision les droits et les obligations de l'armateur (1). Les attributions de l'armateur comprennent : 1° le choix du capitaine ; 2° le choix des hommes qui doivent composer l'équipage parmi ceux que propose le capitaine sans pouvoir toutefois lui imposer aucun matelot qui ne soit pas de son choix ; 3° les engagements passés avec le capitaine et les gens de l'équipage, les affrètements et en général tous les contrats relatifs à la gestion du navire ; 4° les instructions à donner au capitaine pour la conduite du navire et la direction des affaires qui

(1) V. Hoechster et Sacré I, p. 137.

lui sont confiées ; 5° le droit de congédier le capitaine et les autres hommes de l'équipage. L'armateur est obligé : 1° à payer au capitaine et aux gens de l'équipage leurs loyers, les rétributions stipulées et indemnités qui leur sont dues, en cas de congé, en vertu de la loi ou de leur engagement ; 2° à rembourser au capitaine les déboursés qu'il a pu faire pour le navire, en exécution de ses instructions ou dans l'exercice de ses pouvoirs ; 3° à payer les dettes que le capitaine a contractées pour équiper et approvisionner le navire, bien qu'elles aient été contractées sans ordre et sans ratification, toutes les fois que le capitaine a agi conformément à son mandat légal ; 4° à répondre civilement des faits du capitaine ou des gens de l'équipage, bien qu'ils constituent une faute, un délit ou un quasi-délit ; 5° à exécuter les engagements licites, pris par le capitaine dans l'intérêt du navire ou de l'expédition ; 6° à indemniser les chargeurs du préjudice résultant de ce que le navire a pris un chargement supérieur à son tonnage. La responsabilité dérivant de la faute, du délit ou du quasi-délit du capitaine affecte l'armateur, bien qu'il ne soit pas propriétaire du navire. L'armateur répond également des faits de celui que le capitaine s'est substitué pendant le voyage, alors même que cette substitution aurait été prohibée. L'armateur, même non propriétaire, peut s'affranchir des obligations nées des faits du capitaine par l'abandon du navire et du fret. Si l'armateur, copropriétaire ou non, est en même temps capitaine, il ne peut se libérer par l'abandon des conséquences de la responsabilité qu'ont entraînée ses propres faits et ses propres engagements.

Les codes turc, égyptien et belge sont calqués sur le code français.

Le code italien, qui reproduit presque complètement, en ce point, la loi française, n'a pas décrit à part la situation juridique de l'armateur. Toutefois le code spécial de la marine marchande modifié le 24 mai 1877 décide (art. 54) que « lorsque ni le propriétaire ni l'armateur ne sont domiciliés « dans l'arrondissement où le navire est ou doit être ins-

« crit; lorsqu'il y a plusieurs coparticipants à la propriété « du navire ou plusieurs armateurs ou bien lorsque l'ar- « mateur est le capitaine lui-même, les propriétaires ou « armateurs seront tenus de désigner une personne domi- « ciliée dans l'arrondissement où le navire est inscrit pour « les représenter auprès de l'autorité maritime : les pro- « priétaires et armateurs pourront aussi se faire représenter « pour tous les effets légaux auprès des chancelleries des « conseils royaux à l'étranger dans les cas prévus à l'ar- « ticle 61 et à l'article 102. » (Il s'agit de la délivrance de papiers de bord et autres documents maritimes).

Le code allemand distingue, on le sait déjà, l'armateur proprement dit, « propriétaire d'un navire qui sert à exploiter la navigation maritime » (art. 450), celui qui emploie pour son compte un navire qui ne lui appartient pas et qui est assimilé à l'armateur « vis à vis des tiers » (art. 477), et l'*armateur correspondant* ou directeur gérant du navire, dont il décrit avec une grande supérioté les droits et les obligations.

Un directeur gérant de navire (*armateur correspondant)* peut être nommé par la majorité des copropriétaires (1). L'unanimité des voix est nécessaire pour la nomination d'un directeur gérant non propriétaire. Le directeur gérant est révocable à la majorité des voix, sauf le droit à l'indemnité résultant des contrats existants (art. 459). Il est autorisé par sa nomination à faire avec les tiers toutes les opérations que comporte communément l'exploitation de l'armement collectif. Cette autorisation s'étend notamment à l'équipement, à la conservation et l'affrètement du navire, à l'assurance du fret, des frais d'équipement et d'avaries, ainsi qu'à la réception des deniers faisant partie de l'exploitation habituelle de l'entreprise. Il peut dans les mêmes limites représenter les copropriétaires en justice. Il peut

(1) Aux termes de la loi mecklembourgeoise du 28 décembre 1863 (art. 51) « tout navire appartenant à plusieurs copropriétaires « doit avoir un armateur-correspondant. »

nommer et congédier le capitaine ; le capitaine doit suivre ses instructions à l'exclusion de celles des propriétaires. Il ne peut point, sauf procuration spéciale, s'engager au nom de l'armement collectif ou d'un ou plusieurs copropriétaires par lettres de change, faire des emprunts, vendre ou engager le navire ou le faire assurer (art. 460). Les actes qu'il a conclus dans les limites de ses attributions engagent l'armement collectif envers les tiers, quand même l'opération a été faite sans nommer les copropriétaires. Si l'armement collectif est obligé par un acte conclu par le directeur gérant, les copropriétaires sont tenus comme si l'affaire avait été conclue par eux-mêmes (art. 461). L'armement collectif ne peut opposer à un tiers aucune clause restrictive des attributions données au directeur gérant par l'article 460, s'il ne justifie que la restriction était connue du tiers au moment de la conclusion de l'opération (art 462.) Le directeur gérant est tenu envers l'armement collectif de se renfermer dans les limites tracées par ses attributions ; il doit au surplus se conformer aux décisions prises et les mettre à exécution. Ses droits sont déterminés par l'art. 460 : il lui faudrait donc provoquer les décisions préalables de l'armement collectif en ce qui concerne les nouveaux voyages, les nouvelles entreprises, les radoubs extraordinaires ainsi que la nomination et le renvoi du capitaine (art. 463). Il est tenu d'apporter aux affaires de l'armement collectif la sollicitude d'un armateur consciencieux (art. 464). Il tient un livre spécial pour sa gestion et conserve les pièces justificatives. Il donne connaissance à chacun des copropriétaires, sur sa demande, de tout ce qui se rapporte aux affaires de l'armement collectif et notamment au navire, au voyage et à l'équipement ; il doit également permettre en tout temps à chaque intéressé de prendre connaissance des livres, missives et papiers relatifs à l'armement collectif (art. 465). Il est tenu à toute réquisition de rendre compte à l'armement collectif. L'apurement des comptes, et l'approbation de la gestion du directeur gérant par la majorité n'empêchent pas la mino-

rité de faire valoir ses droits (art. 466). Enfin (art. 476) il peut être nommé avant la construction du navire et, dès sa nomination, il a toutes les attributions et toutes les obligations d'un directeur gérant en ce qui concerne la gestion future de l'armement collectif.

Le code norwégien de 1860 (art. 5) restreint les pouvoirs de l'armateur-gérant. Celui-ci, sauf convention contraire, doit, « pour les questions importantes, » prendre l'avis des copropriétaires, et spécialement il ne doit pas, sans une autorisation spéciale, nommer ou destituer le capitaine, accepter du fret, faire procéder à une réparation importante ou emprunter sur le navire. Toutefois il peut agir de son propre mouvement quand les circonstances ne lui permettent pas d'attendre sans dommage l'opinion des cointéressés.

Le code suédois, postérieur au code norwégien, décrit bien plus complètement la situation juridique de l'armateur. S'il y a plusieurs copropriétaires, il doit y avoir un armateur : en cas de partage est nommé celui qui a la plus forte part d'intérêt dans le navire. Le mandat est révocable. Quand l'armateur possède lui-même la moitié du navire, la révocation peut être prononcée par les tribunaux, sur la demande des autres intéressés, pour des motifs graves. L'armateur est autorisé, par la nature de son mandat, à passer avec les tiers tous contrats intéressant le navire ou l'expédition. Ses attributions ont pour objet la construction, l'armement, l'entretien et l'affrètement du navire, l'assurance du fret, la réparation des avaries, la perception du fret et des profits du navire : il représente la société en justice; il nomme ou révoque le capitaine, qui est tenu de se conformer à ses instructions. Néanmoins il ne peut, à moins d'une autorisation spéciale, disposer des fonds appartenant à la communauté ni même de sa part, vendre ou engager le navire en totalité ou en partie, assurer le navire ou partie du navire. Lorsque l'armateur s'est obligé dans les limites de son mandat, la communauté est obligée comme si elle avait contracté elle-même. Mais si le mandat de l'armateur a été restreint par la convention, les tiers avec lesquels l'arma-

teur a contracté en excédant son mandat peuvent-ils exercer leur recours contre les propriétaires du navire ? Oui, pourvu que les tiers soient de bonne foi et n'aient pas connu la restriction du mandat (articles 13 à 16).

Comme dans le code norwégien, l'armateur ne pourrait, sans le consentement des autres intéressés, faire procéder aux réparations importantes du navire. Il est tenu de convoquer ces intéressés sur la demande de l'un d'eux ou s'il survient un cas grave : toutefois, comme dans le code norwégien, l'armateur peut agir de lui-même en se renfermant dans son mandat, s'il y a urgence et si l'avis de la communauté ne peut être attendu sans dommage. Quand il a pris ainsi une décision urgente, il n'est pas responsable des dommages qui en résultent, alors que ces dommages n'ont pu être prévus. Mais s'il engageait le navire contrairement à son mandat, ou dans son intérêt personnel, ou négligeait les instructions reçues, il serait responsable du préjudice causé aux propriétaires. Quand il y a eu des rentrées de fonds pour le compte du navire et que la répartition peut s'en opérer entre associés tous les frais étant préalablement couverts, l'armateur est tenu de procéder à la répartition. S'il y a négligence ou même retard, il doit le capital et les intérêts du jour où il est dépositaire des fonds. Chaque année, avant la fin de mars, il doit rendre son compte annuel de gestion. Si, à cette époque, le navire est parti pour un voyage de long cours, il doit, à moins que les propriétaires ne l'aient autrement décidé, rendre ses comptes dans un délai de deux mois du jour où le navire a abordé dans un port suédois et déchargé sa cargaison. Si le compte de gestion n'est pas attaqué dans les trois mois qui suivent la répartition des bénéfices, les propriétaires ne sont plus recevables à l'attaquer (art. 17 à 21).

Le second titre du code finlandais, promulgué à Helsingfors le 9 juin 1873, est intitulé *Des armateurs*. Est armateur d'un navire quiconque en est le propriétaire et l'arme pour la navigation : ce droit appartient à tout citoyen finlandais de conduite irréprochable, selon les presciptions

des lois en vigueur sur l'industrie (art. 16). En outre (art. 19 § 2), quand plusieurs personnes s'associent pour équiper un navire, elles doivent désigner un armateur en chef ou gérant chargé de l'administration. Il est du devoir de l'armateur-gérant de gérer les affaires de la société avec sollicitude et en se conformant aux lois et décisions de la société (art. 22); il doit, toutes les fois que le temps et les circonstances le permettent, laisser à la société la décision des affaires importantes au sujet desquelles il n'a pas reçu d'instructions. Il représente la société devant la justice, et tous les actes et comptes de la société sont commis à sa garde. Il ne peut, sans autorisation spéciale de la société, contracter des emprunts en son nom ou pour son compte ni vendre ou hypothéquer le navire en totalité ou en partie ni lui faire subir des réparations importantes. Les associés auront à décider quels doivent être les pouvoirs et la compétence du gérant quant à l'assurance du navire, à la nomination et à la révocation du capitaine. Si le gérant (art. 23) a, sans autorisation, contracté un emprunt au nom de la société ou vendu ou hypothéqué le navire, il est responsable de la dette et le contrat de vente ou d'hypothèque est nul. Au reste, les associés sont responsables personnellement, comme de leurs propres actions, des autres obligations contractées par le gérant agissant en cette qualité, excepté les cas où celui-ci aurait pris des mesures en opposition avec la volonté expresse de ses associés ou aurait, malgré leur défense, contracté des engagements envers une personne ayant connaissance de cette défense. Le gérant (art. 24) est tenu d'indemniser la société de toutes pertes ou dommages encourus par suite de son incurie, de sa négligence ou de mesures prises par lui en opposition aux instructions de ses associés. Le gérant (art. 25) présente tous les ans, à l'époque fixée par la société, un compte-rendu de son administration; il doit en outre présenter un compte-rendu spécial dans les trois mois, au plus, après le retour d'un navire ayant accompli un voyage de long cours. Il ne peut pas non plus, à d'autres époques, refuser les actes et comptes de la société

à ceux des associés qui voudraient les examiner et les contrôler. Les recettes non indispensables à la gestion des affaires sont, sans retard, en assemblée générale, réparties par le gérant entre les associés. Si un associé a quelques réclamations à faire au sujet du compte-rendu, il doit, dans les trois mois qui suivent la reddition des comptes, se pourvoir contre le gérant d'une citation à comparoir ; passé ce terme, la citation ne peut avoir lieu. Les associés peuvent (art. 26), quand bon leur semble et à la pluralité des voix, révoquer le gérant. Si les voix se partagent également ou que le gérant en possède pour sa part la moitié ou au delà, le tribunal décidera.

Le rôle que les codes allemand et finlandais assignent au directeur-gérant est joué dans le droit anglais par le *ship's husband (mot à mot* mari du navire) (1). Le *ship's husband* est un homme de confiance désigné par les propriétaires pour diriger tout ce qui a trait à l'exploitation du bâtiment : à cet effet, il a le pouvoir de donner les ordres pour l'équipement et les travaux nécessaires de réparation, de faire en sorte que ce bâtiment reçoive les fournitures sans lesquelles il ne pourrait naviguer, de lui procurer un affrètement et d'en arrêter les conditions (2), de correspondre avec le capitaine touchant les affaires du navire, de faire tout ce qui est indispensable pour faciliter l'accomplissement du voyage ; il est chargé des rapports avec la douane, il acquitte les dépenses nécessaires, il reçoit le fret, il répartit les profits maritimes entre les propriétaires. Ces pouvoirs peuvent, du reste, être encore étendus comme ils peuvent être restreints par la convention (3) ; réunis dans la même main quand le navire appartient à un petit port, ils se subdivisent généralement dans les grands ports tels que Londres et Liverpool. Le *ship's husband* est souvent lui-même un propriétaire ; il n'est pas rare qu'il soit le principal intéressé dans

(1) On sait que le mot *ship* est, dans la langue anglaise, du genre féminin. — (2) Ainsi jugé dans l'affaire Walton *v.* Fothergill, 7 C. et P. 392. — (3) Preston *v.* Tamplin, 2 H. and N. 363 ; (in error) 2 *id.* 684 ; Card *v.* Hope, 2 B. and C. 661 ; Darby *v.* Baines, 9 Hare, 369.

le navire. Toutefois si le navire appartient à une compagnie, Maclachlan (1) estime que le même personnage ne pourrait être à la fois directeur de la compagnie et *ship's husband*, et cite un arrêt à l'appui de cette thèse (2).

Le *ship's husband* reçoit les avances d'argent que lui font les différents propriétaires, en vue du voyage et dans la proportion de leur intérêt. S'il a fait lui-même des avances ou s'il s'est engagé pour faire face aux charges de l'expédition avant le départ, il peut, avant la fin du voyage, réclamer le montant des déboursés à chacun des copropriétaires dans la proportion de cet intérêt. Concentrant les profits, acquittant les dépenses, il a qualité pour déduire les gains obtenus des pertes subies dans une même expédition avant de distribuer le produit net aux propriétaires (3). Bien mieux, si ceux-ci résolvent une expédition nouvelle, il ne dépasse pas son droit en appliquant ce produit net aux réparations nécessaires et à l'équipement du navire en vue de cette expédition (4). Mais il le dépasserait, alors même qu'il serait un *part-owner*, en opérant une sorte de mainmise sur la totalité du fret pour garantir le paiement de ses avances (5). Il doit rendre des comptes dans un délai raisonnable et, s'il tarde, on pourra lui réclamer les intérêts du solde que la balance du compte laisse entre ses mains. Il engage les propriétaires par les actes qu'il accomplit dans le cercle de ses pouvoirs pour les besoins et en vue de l'exploitation du navire (6), à la condition que ces actes s'adaptent aux nécessités présentes du navire (7); on comprend (8) dans cette catégorie jusqu'aux dépenses qu'il a fallu faire pour mettre le bâtiment en état de prendre la mer, quand elles n'auraient pu être couvertes par le premier

(1) p. 174 (2e éd.). — (2) Benson *v.* Heathorn, 1 Y and C. 326, 341. — (3) Holderness *v.* Shackels, 8 B. and C. 612; Green *v.* Briggs, 6 Hare, 395, 405 et autres arrêts cités par Maclachlan, p. 175. — (4) Davis *v.* Johnston, 4 Sim. 539. — (5) Guion *v.* Trask, 29 L. J. (Ch.) 337, 340. — (6) Coulthurst *v.* Sweet, L. R. 1 C. P. 649. — (7) Whitwell *v.* Perrin, 4 C. B. N. S. 412 et autres arrêts cités par Maclachlan, p. 176. — (8) Ib. *sic* Green *v.* Briggs, 6 Hare, 395.

voyage. Il a même été jugé (1) que le *ship's husband* pouvait engager les propriétaires en fournissant caution afin de mettre le navire, arrêté sur l'ordre de l'amirauté, à même d'accomplir son voyage et de gagner son fret. Au contraire il n'aurait pas qualité pour faire procéder à l'agrandissement du navire, pour engager des procès le concernant (2) ou pour le faire assurer (3), car il représente, dit Maclachlan, les *part-owners* non comme propriétaires, mais comme associés dans le négoce maritime pour le gain ou la perte *(not as proprietors, but as partners in the traffic for profit or loss).*

Le *ship's husband* existe aux Etats-Unis comme en Angleterre : Dixon s'approprie ce substantiel résumé d'Abbott : « Le *ship's husband* doit pourvoir à ce que le navire soit « convenablement radoubé, équipé, gréé, veiller à son af- « frètement, à la tenue régulière et à la conservation des « livres et papiers de bord, s'entendre avec la douane, ré- « gler le fret et les avaries, débourser et recevoir, enfin « rendre ses comptes. Les actes qu'il accomplit dans cette « sphère sont réputés être les actes de tous les propriétaires, « qui répondent de tous les engagements par lui contractés « pour la direction de leur affaire commune : l'exploitation « du navire. » Cependant il n'a le pouvoir ni d'emprunter pour le compte des intéressés ni d'engager leurs parts dans la propriété du bâtiment pour les dépenses d'un procès ni d'assurer ce bâtiment : s'il assure sans autorisation, il ne pourra pas se faire rembourser le montant des primes. Dixon se demande enfin si le *ship's husband* a un privilège pour le recouvrement de ses avances et résout ainsi la question : en principe, pas de privilège sur le navire ; mais si le *ship's husband* est lui-même un des propriétaires, il peut revendiquer un droit de préférence sur les produits de l'expédition accomplie sous ses ordres : s'il n'est qu'un étranger et s'il s'est trouvé, dans le cours et par suite de sa gestion, nanti des profits du voyage ou même, en cas de vente du

(1) Barker *v.* Highley, 15 C. B. N. S. 27 ; 32 L. J. (C. P.), 270. — (2) Chappell *v.* Bray, 30 L. J. (Ex.) 24. — (3) French *v.* Bakhouse, 5 Burr. 2727 ; Lindsay *v.* Gibbs, 4 Jur. N. S. 779.

navire, du produit de cette vente, il pourra se faire rembourser par privilège. Il peut enfin réclamer l'intérêt de ses avances à partir du jour où ses déboursés ont excédé les recettes (1).

SECTION II.

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

264. Nous avons supposé jusqu'à présent que les qualités d'armateur et de propriétaire étaient séparées : nous allons désormais raisonner, avec les rédacteurs du code, comme si elles étaient confondues. En parlant du propriétaire, c'est du propriétaire-armateur que nous parlerons.

Le premier paragraphe de l'article 216, modifié par la loi du 14 juin 1841, est ainsi conçu : « Tout propriétaire de na-
« vire est civilement responsable des faits du capitaine et
« tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce
« qui est relatif au navire et à l'expédition. »

Cette règle dérive des nécessités commerciales. Quelles que fussent les prohibitions du vieux droit civil romain, le prêteur avait dû donner aux tiers qui contactaient *propter navigandi necessitatem* avec le capitaine préposé une action contre le préposant : *siquidem*, disait Ulpien, *qui magistrum præponit contrahi cum eo permittit...*, *æquum fuit eum, qui magistrum navi imposuit, teneri...; omnia facta magistri præstare debet qui eum præposuit : alioquin contrahentes deciperentur* (l. 1, ff. pp. § 1 et 5 *de exercit. act.*). Le préposant, disait Peckius au seizième siècle, me semble dire à haute et intelligible voix : « Voici mon préposé : con-
« tracte avec lui qui voudra (2). » Au commencement du dix-septième siècle, Grotius, après avoir rappelé qu' « on
« s'engage non seulement par soi-même, mais encore par

(1) V. Dixon, p. 24-26. — (2) Commentaire de la l. I § 5 ff. De exercit. act.

« autrui lorsqu'il paraît clairement que l'on a voulu établir « quelqu'un pour nous servir d'instrument à contracter « quelque obligation, » appliquait ainsi cette règle générale : « De là il paraît que l'action civile contre un maître « de navire pour le fait de ses patrons est fondée sur le « droit même de nature (1). » Aussi Valin ne cherche-t-il pas même à expliquer la règle écrite dans l'ordonnance de 1681 (l. II, tit. VIII, art. 2) : « Les propriétaires de navires « seront responsables des faits du maître. »

Le code de 1807 s'était ainsi exprimé : « Tout propriétaire « de navire est civilement responsable des faits du capitaine « pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. »

Il devint nécessaire de modifier cet ancien article.

L'ordonnance de 1681 et le code de 1807 avaient limité la responsabilité du propriétaire par l'abandon facultatif du navire et du fret. La faculté d'abandon n'était-elle pas restreinte aux engagements illicites du capitaine? La cour de cassation l'avait ainsi jugé. Le gouvernement pensa que cette jurisprudence lésait de graves intérêts et proposa de modifier ainsi le premier paragraphe de l'article 216 : « Tout « propriétaire de navire est responsable des faits et enga- « gements du capitaine pour ce qui est relatif au na- « vire et à l'expédition. » Le mot *civilement* était supprimé parce qu'il faisait supposer que la responsabilité des armateurs naissait des faits illicites du capitaine. Le mot *engagements* était ajouté afin de bien montrer que l'article embrassait les actes de gestion volontaires et légitimes (2). La rédaction définitive fut encore plus nette : on laissa subsister le mot *civilement*, mais on introduisit les mots *tenu des engagements contractés*, grâce à une observation de M. Persil : « L'armateur, dit M. Persil à la chambre des « pairs, ne peut être responsable des délits ou quasi-délits « du capitaine que *civilement*. Ce mot se trouvait dans l'ar-

(1) Le droit de la guerre et de la paix, l. II, c. XI, § 12 et 13. — (2) Exposé des motifs présenté à la chambre des pairs le 28 janvier 1841.

« ticle du code qu'on veut modifier : pourquoi l'a-t-on sup-
« primé? Je demande qu'on le rétablisse... L'article de la
« nouvelle loi s'exprime aussi d'une manière impropre en
« ce qui touche les *engagements* du capitaine. L'armateur
« alors n'est pas seulement responsable : il est plus que res-
« ponsable, il est obligé. Pour les *faits* du capitaine, l'arma-
« teur n'est pas obligé directement, en première ligne; il
« n'est que responsable, et encore civilement. A l'égard des
« *engagements* du capitaine, l'armateur est plus que res-
« ponsable, il est seul obligé : le capitaine s'efface; il faut le
« dire... »

265. Ainsi le propriétaire est tenu non-seulement des faits, mais encore des fautes du capitaine. Telle était l'opinion de Roccus dans la première moitié du dix-septième siècle (1). Cependant Casaregis enseigna plus tard que, si le propriétaire avait choisi un homme notoirement habile et honnête, il n'était plus responsable de la faute, le délit devant être alors réputé cas fortuit *(quo casu delictum ministri consideratur tanquam casus fortuitus)* (2). Mais c'était là, ce semble, une doctrine isolée. Wedderkop expliquait avec une grande précision que le préposant était tenu non-seulement *ex contractibus*, mais encore *ex culpa circa officium immediate vel mediate commissa* (3). Valin n'hésitait pas : « Au reste, dit-il, les faits du maître com-
« prennent ses fautes (4). »

Quelles fautes ? La formule de Wedderkop : *circa officium immediate vel mediate commissa*, me semble aujourd'hui même irréprochable. Un capitaine descend à terre, se bat en duel, tue ou blesse son adversaire et est condamné à des dommages-intérêts; il est clair que cela ne regarde pas le propriétaire du navire. La cour de Rouen a, le 17 mars 1874 (5), déclaré le propriétaire responsable des suites d'un coup de feu tiré par le capitaine sur un matelot, mais en ayant soin de faire observer que « C... était à son bord et qu'il

(1) De navibus not. 11. — (2) Disc. CXV. — (3) L. I, titre I, § 6. — (4) I, p. 569. — (5) S. 74, 2, 199.

« était avec son caractère de capitaine et dans l'exercice de « ses fonctions puisque, quelques instants auparavant, il « venait d'ordonner une manœuvre ».

Cette réserve une fois faite, la responsabilité de l'armateur-propriétaire est générale. A la suite d'un naufrage causé par l'imprudence du capitaine, la veuve et les enfants du mécanicien mort dans le sinistre actionnèrent les armateurs; ceux-ci soutinrent que cette extension de leur responsabilité « était sans précédents dans les fastes judiciaires et que, si « elle était admise, elle créerait pour les armateurs des « périls tels que beaucoup devraient renoncer à leur « industrie ». Mais leur prétention fut repoussée par la cour de Poitiers et devait l'être : il suffisait qu'on eût relevé contre le capitaine « une faute dommageable commise dans les « fonctions auxquelles il avait été préposé (1) ». Cet arrêt émut la chambre de commerce de la Rochelle, qui publia un mémoire sur la responsabilité civile des propriétaires de navires et l'adressa le 28 septembre 1876 aux autres chambres de commerce du littoral, en les invitant à se concerter avec elle pour obtenir un changement de législation. La chambre de la Rochelle aurait voulu qu'on dérogeât législativement à la règle absolue de l'article 216 quand il s'agit des hommes de l'équipage et que « le propriétaire du navire « fût affranchi de toute responsabilité à raison des préju- « dices corporels ou perte de vie causés par la faute du « capitaine aux hommes de l'équipage engagés par ce « dernier ». La chambre de commerce de Marseille, par une délibération motivée (15 janvier 1877), refusa son adhésion (2).

(1) Poitiers, 23 février 1876, D. 76, 2, 132. — (2) Le marin, disait la chambre de commerce de la Rochelle, ne connaît pas le propriétaire du navire, il ne connaît que le capitaine. « Il est certain, ré- « pondit la chambre de commerce de Marseille (rapport de M. Cyp. « Fabre), que très-souvent aussi le matelot s'engage sur un navire « sans en connaître le capitaine, et ces cas tendent à se généraliser « par l'organisation des grandes compagnies de bateaux à vapeur « qui se substituent à l'armement isolé. » La chambre de commerce de la Rochelle faisait encore observer que, dans l'état actuel de notre législation, la défense d'un propriétaire assigné comme civile-

Le conseil d'Etat a proscrit formellement par un arrêt du 15 janvier 1875 la doctrine de Casaregis. Il s'agissait d'une avarie au musoir de la jetée de l'Est du port de Dunkerque, causée par la rupture de la drosse du gouvernail du brick *Norge*, et le propriétaire invoquait la force majeure pour s'exonérer de toute responsabilité. Le conseil d'Etat n'admit pas que la force majeure pût se présumer et, comme elle était invoquée sans être prouvée, rejeta la requête du propriétaire (1).

L'armateur est-il responsable des faits de contrebande du capitaine soit à l'encontre de la douane, soit à l'encontre de l'affréteur total à l'insu et au détriment duquel les marchandises prohibées auraient été chargées? Marquardus, au dix-septième siècle, tenait pour la négative (2); mais Wedderkop, au siècle suivant, embrassa l'opinion contraire (3). La controverse a subsisté. M. Bédarride (4) a repris la thèse de Marquardus et la justifie ainsi : « Le capi-
« taine qui commettrait un fait préjudiciable ailleurs qu'à
« son bord ou qui, dépassant les limites de son mandat et
« oubliant les devoirs qui lui sont imposés, se livrerait à un
« acte évidemment prohibé, n'engagerait en rien le pro-
« priétaire à l'endroit des tiers que cet acte aurait lésés.
« *Telle serait la contrebande* que le capitaine exécuterait
« ou tenterait d'exécuter. C'est ainsi que la cour d'Aix dé-
« cidait, le 20 décembre 1819, que la responsabilité du pro-
ment responsable des faits de son capitaine est d'avance, dans bien des cas, compromise. Si le fait imputé a l'apparence d'une faute disciplinaire, le ministre de la marine, aux termes du décret du 20 mars 1852, statue seul sans que le capitaine ait été appelé à se se défendre. Alors les tiers se présentent, la sentence disciplinaire à la main, et ont de grandes chances pour obtenir une condamnation. La chambre demandait en conséquence que tout capitaine, inculpé d'un fait ou d'une faute qui aurait causé le sinistre, fût traduit devant un tribunal spécial et « que tout propriétaire de navire
« pouvant être considéré comme civilement responsable des faits
« du capitaine inculpé fût admis à intervenir dans l'instance en
« poursuites, à s'y faire assister d'un défenseur et à y produire ses
« moyens au soutien de la défense. » La chambre de commerce de Marseille se ralliait à cette partie de la proposition. — (1) S. 76, 2, 278. — (2) De jure mercat., l. I, c. VIII, n. 31. — (3) L. I, tit. I, § 6. (4) I, nº 276.

« priétaire ne s'étendait pas aux engagements que les lois « interdisent; qu'elle cesse donc lorsque le capitaine a pris » dans un connaissement l'obligation de porter en France « une marchandise prohibée (1). » Dans ce système, il faudrait exonérer l'armateur de tous les faits délictueux auxquels il n'aurait pas, au moins indirectement, participé : doctrine évidemment erronée. La cour de Rouen a jugé le 27 mai 1865 que si, par la faute du capitaine, un navire était saisi pour introduction dans un port étranger, en contravention à la législation douanière, de marchandises que le capitaine aurait embarquées pour son compte, contrairement aux prohibitions de la charte partie, et si cette saisie entraînait, au préjudice de l'affréteur, l'inexécution de la charte partie, l'armateur était responsable des dommages-intérêts dus à cet affréteur; le pourvoi dirigé contre cet arrêt fut rejeté le 22 juillet 1867 (2) et devait l'être. De son côté, la chambre criminelle avait déclaré le propriétaire-armateur responsable d'une amende encourue par le capitaine pour contravention aux lois de douane (3).

Toutefois, si la fraude est commune au capitaine et à l'affréteur, le juge du fait devra diviser entre eux la responsabilité conformément aux circonstances de la cause; l'armateur ne sera donc lui-même responsable que de la partie du préjudice imputable à son préposé (4).

Que si le juge du fait déclarait la fraude exclusivement imputable au chargeur et, sans violer aucun texte de notre législation douanière, exonérait entièrement le capitaine, il est clair que l'article 216 § 1 ne pourrait pas être invoqué contre l'armateur (5).

(1) Cf. Pardessus III, n. 663. — (2) D. 68, 1, 83. « Attendu, dit la « chambre des requêtes, que les faits du capitaine dont la compa- « gnie demanderesse a été déclarée responsable ont été accomplis « au moyen du navire et à l'occasion de l'expédition... » — (3) « Qu'il « doit d'autant plus répondre civilement de l'amende encourue qu'en « matière de douanes elle a le caractère non d'une peine, mais de « simples réparations civiles... ». D. v° Douanes, n. 77. — (4) *Sic* Aix, 22 novembre 1867. D. 67, 2, 232. — (5) Cf. Valin, I, p. 649.

On s'est demandé si l'omission du *consulat* ou *rapport de mer* était une faute dont la responsabilité pût remonter jusqu'à l'armateur. La cour d'Aix a résolu négativement la question le 7 mai 1821 : « L'armateur, a-t-elle dit, respon-« sable du fait de son capitaine seulement dans ce qui est « relatif au navire et à l'expédition, ne saurait en répondre « dans les faits qui sont relatifs à la police générale de la « navigation; l'obligation par le capitaine de faire, au greffe « du tribunal de commerce, le rapport des principaux évé-« nements de sa navigation, étant surtout dans un intérêt « public, les armateurs qui, d'ailleurs, ne peuvent le con-« traindre à remplir ce devoir, ne sauraient être respon-« sables de cette omission. » Cette thèse, approuvée par Cresp (1) et par M. Bédarride (2), nous paraît erronée. Est-ce que le rapport de mer n'a pas une action directe sur les intérêts privés? Est-ce que les rapports vérifiés ne sont pas admis à la décharge du capitaine? Est-ce que, par une conséquence forcée, la suppression de ce rapport ne peut pas compromettre non-seulement le capitaine, mais encore les tiers, par exemple les chargeurs dans leurs rapports avec leurs assureurs particuliers (3)? Il y a donc là un fait relatif à l'expédition, et le propriétaire est responsable.

La loi du 17 juillet 1856 inflige des peines sévères aux capitaines de bateaux à vapeur qui ont contrevenu à certaines dispositions réglementaires. L'article 18 de cette loi est ainsi conçu : « Le propriétaire du bateau à vapeur, le « chef d'entreprise ou le gérant par les ordres de qui a lieu « l'un des faits prévus par les art. 13, 14 et 16 de la présente « loi, est passible de peines doubles de celles qui, confor-« mément auxdits articles, seront appliquées à l'auteur de « la contravention. »

266. Le code espagnol décide, au contraire (art. 624), que l'armateur n'est pas responsable des excès commis par le capitaine ou par les gens de l'équipage. Telle est

(1) V. Cresp-Laurin I, p. 617. — (2) I, n° 277. — (3) V. Laurin, ib. Cf. Hoechster et Sacré, I, p. 80.

aussi la solution du code portugais (art. 1347). Ces deux législations se contentent (art. 622 du code espagnol et 1345 du code portugais) d'imposer au propriétaire-armateur la responsabilité des indemnités dues à un tiers à raison de la conduite du capitaine dans la garde des effets chargés sur le navire. Le législateur du Brésil paraît avoir adopté le même système en se contentant de mentionner, après les engagements contractés, « le préjudice que cause « le capitaine aux tiers par le défaut de surveillance et de « conservation des effets reçus à son bord. » Le code argentin parle aussi dans un premier article (v. les art. 1034 s.) des engagements contractés par le capitaine et se contente d'ajouter : « les copropriétaires répondent également « envers les tiers des dommages causés par la faute du « capitaine à qui incombe la garde et la conservation des « objets reçus à son bord (1). » Le code norwégien de 1860 (art. 65) après avoir énoncé que le capitaine doit indemniser les chargeurs des conséquences de sa fraude ou de sa négligence fait remonter jusqu'à l'armateur la responsabilité de la perte ou de l'avarie.

Mais les lois belge (art. 216), hollandaise (art. 321), turque, égyptienne (2) (art. 30), rendent le propriétaire, d'une façon générale, responsable non seulement des engagements, mais des faits du capitaine, et par conséquent même des faits illicites. Le code chilien s'exprime d'une manière encore plus claire : il astreint l'armateur à la responsabilité civile « des faits du capitaine ou des gens de « l'équipage, bien qu'ils constituent une faute, un délit « ou un quasi-délit » : il affranchit en outre l'armateur de toute responsabilité : 1° si les faits du capitaine ou

(1) Ce code décide expressément que le propriétaire ne répond pas « des faits commis en fraude des lois par les chargeurs » encore que le capitaine en ait eu connaissance ou en ait reçu avis. — (2) L'article 30 du code maritime égyptien débute ainsi : « Tout propriétaire « de navire est civilement responsable des faits du capitaine, c'est-à-« dire qu'il est obligé de payer les dommages provenant des faits et « gestes du capitaine... »

des gens de l'équipage ne concernent pas le navire ou l'expédition; 2° si le demandeur a été complice de ces faits; 3° si les faits du capitaine constituent une infraction aux obligations que, par raison d'intérêt public, la loi lui impose en sa qualité de chef de navire. L'article 311 du code italien est calqué sur notre article 216. Luigi Borsari reconnaît en thèse générale (1) que le propriétaire est responsable des erreurs et des fautes *(dai falli e dalle colpe)* du capitaine; mais il s'approprie (2), en citant l'arrêt de la cour d'Aix du 20 décembre 1819, la distinction faite en 1859 par M. Bédarride entre les faits illicites ordinaires et certaines infractions aux lois. Nous ne croyons pas cette distinction plus logique en droit italien qu'en droit français. D'ailleurs aux termes du code spécial de la marine marchande modifié le 24 mai 1877 (art. 55), les propriétaires ou armateurs sont responsables envers l'Etat des amendes encourues par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions.

La loi commerciale allemande impose à l'armateur la responsabilité des faits délictueux ou quasi-délictueux commis par le capitaine.

L'article 648 du code russe décide que « les armateurs « d'un navire sont responsables des dommages occasionnés « par l'infidélité, l'improbité et l'impéritie du capitaine s'il « n'est pas en état de les réparer sur ses honoraires. » Le code suédois, en déterminant les droits et les devoirs des capitaines, déclare expressément l'armateur responsable de leurs fautes ou de leurs négligences. Telle est aussi la doctrine implicitement contenue dans l'art. 17 § 2 du code finlandais. Enfin d'après le droit maltais (3) le propriétaire du navire répond des délits et des quasi-délits du capitaine (4).

267. Le propriétaire est, en outre, responsable des engagements contractés par le capitaine.

(1) n. 1010. — (2) n. 1014. — (3) Résumé du *compendio di diritto commerciale maltese*, par A. de Saint-Joseph (Concordance, p. 303). — (4) Nous nous réservons de présenter un peu plus loin un tableau synthétique de la législation anglaise.

Ulpien avait dit : *Non autem omni ex causa Prætor dat in exercitorem actionem, sed ejus rei nomine cujus ibi præpositus fuit, id est, si in eam rem præpositus sit* (1). La plupart des anciens auteurs ont accepté cette thèse et développé cette proposition. Peckius ne se pose des objections que pour les réfuter et conclut ainsi (2) : *Igitur præpositio dat certam legem contrahentibus, cujus limites egredi non licet. Porro quamvis nulla contra exercitorem actione contrahentes juvari possint; cum ipso tamen magistro experiri non prohibentur, qui dolo contrahentem circumvenit.* Vinnius approuve : il eût été inique, dit-il à son tour, que le préposant fût tenu des engagements de son préposé, à raison d'un objet pour lequel il n'y avait point de préposé. Cependant Vinnius lui-même et Loccenius (3), après lui, faisaient observer que la préposition était réputée embrasser tout ce qui se rattache à l'objet ordinaire du mandat : par exemple, si le capitaine emprunte pour radouber le navire, le propriétaire sera responsable *etiamsi hoc non jusserit :* le capitaine, en effet, n'use pas seulement d'une permission, mais s'acquitte d'une commission *(hoc non permissum modo, verum etiam commissum).* Casaregis demande à son tour que le prêteur connaisse les termes de la préposition *(cui rei magister quis sit præpositus) :* cependant il n'exige pas plus que Loccenius un mandat formel et reconnaît que le propriétaire-armateur doit-être réputé avoir conféré un mandat tacite *ad omne illud sine quo navigatio expediri non poterat* (4).

Pour que le propriétaire soit responsable, il faut, mais il suffit aujoûrd'hui que le capitaine ait agi en qualité de capitaine. S'il agit en une autre qualité, résultant d'accords particuliers qu'il a conclus avec un tiers et en vertu de pouvoirs complètement distincts de sa *præpositio,* il n'engage pas le préposant. Ainsi, dit M. Laurin (5), une personne a confié une pacotille au capitaine dans le cas où celui-ci, par

(1) L. I, § 7, De exercit. act. — (2) p. 94. — (3) De jure marit. III, c. VII, § 6. — (4) Disc. LXXI. — (5) I, p. 619.

dérogation aux articles 239 et 251 a droit au *port permis ;* par ce seul fait le capitaine devient le mandataire du pacotilleur en tout ce qui concerne la gestion de la marchandise confiée à ses soins. La responsabilité qu'il encourt dans l'exécution de ce mandat ne saurait rejaillir jusque sur le propriétaire, car il n'y a pas ici un fait relatif au navire et à l'expédition et ce n'est pas pour cette gestion spéciale que l'armateur a constitué le capitaine son représentant à l'égard des tiers (1).

Il intervient quelquefois entre le propriétaire et le capitaine une convention des *cinq huitièmes* ou du *tiers franc*, dont l'objet est de mettre à la charge de ce dernier l'achat des vivres de l'équipage. Les tiers fournisseurs qui ne connaissaient pas cette convention ont-ils un recours contre le propriétaire ? La solution affirmative eût sans doute répugné à Peckius et à Casaregis ; elle a été cependant adoptée et, selon nous, adoptée à bon droit par le tribunal de commerce de Nantes le 8 février 1865 (2). Il suffit que le capitaine ait agi comme tel, et nous ne croyons pas avec Casaregis que le tiers puisse être astreint à vérifier *cui rei magister quis sit præpositus*. Tout capitaine, comme le disait en termes excellents Emérigon (3), est présumé *maître* et jouir du libre exercice des pouvoirs que cette qualité lui défère : ceux qui contractent avec lui en pays étranger ne sont pas obligés de lui faire exhiber ses titres. Le propriétaire serait irresponsable s'il était bien démontré que les tiers, ayant connu la convention des *cinq huitièmes* et contracté en connaissance de cause, ont entendu avoir le capitaine pour seul obligé ; mais, en fait, on ne fera pas souvent cette preuve. Il en serait autrement si les fournitures avaient été faites dans le lieu même du domicile de l'armateur et sans son autorisation : le fournisseur est présumé connaître les dis-

(1) *Sic* Marseille, 10 janvier 1821 (Rec. de M. 3, 1, 98), Rouen, 2 juillet 1851 (Rec. de M. 30, 2, 89) (documents cités par M. Laurin). — (2) Rec. de Nantes, 65, 1, 125. — (3) Contrats à la gr., c. IV, sect. 8.

positions de l'art. 232 et sa faute l'empêche d'exercer un recours contre celui dont il aurait dû obtenir le consentement (1).

Le propriétaire-armateur ne serait pas tenu d'exécuter un affrètement accepté par le capitaine et relatif au transport des marchandises prohibées. Il s'agit ici de la responsabilité qui dérive non de l'exécution, mais de l'inexécution d'un fait délictueux. Il est inutile de disserter sur la question de savoir si le capitaine avait ou n'avait pas contracté en sa qualité de capitaine : il faut appliquer l'article 1131 c. civ.

268. Aux termes de l'art. 234 co., le capitaine peut emprunter en cours de voyage « jusqu'à concurrence de la « somme que les besoins constatés exigent » en faisant dresser procès-verbal de la nécessité de l'emprunt et en obtenant l'autorisation du juge. Si ces formalités n'ont pas été remplies, les tiers prêteurs peuvent-ils encore, en conformité de l'article 216, actionner le propriétaire-armateur ?

Casaregis, adoptant la doctrine de Loccenius (2), exigeait non seulement que le prêteur connût l'étendue du mandat confié au capitaine, mais encore qu'un emprunt fût nécessaire au navire, que le montant du prêt ne dépassât guère les besoins de ce navire et que le prêt fût fait au lieu même où pouvait être utilisée la somme empruntée. Les prêteurs, ajoutait-il, ne seront privés d'un recours que s'ils se sont aveuglément exposés : mais il ne faut pas laisser jouer les armateurs par les capitaines (3). Tel n'était pas l'avis de Valin.

« Tout cela, comme trop subtil et trop pointilleux, a été « rejeté dans l'usage du commerce, écrivait le grand juris-

(1) C'est dans ces circonstances de fait qu'a été rendu le jugement du tribunal de commerce du Havre du 25 mars 1879 (Rec. du Havre, 79. 1. 170), où on lit : « Attendu que l'ignorance dans laquelle est « resté Lebrasseur (l'armateur) ne peut lui être imputée à faute : « qu'en effet Gombert (le capitaine) était engagé au *tiers franc*, ce « qui lui imposait l'obligation de se procurer et de payer lui-même « les vivres nécessaires pour le voyage. » — (2) De jure marit. l. III, c. VII, n° 7 et 8. — (3) Disc. LXXI.

« consulte, et il suffit, pour autoriser le créancier prêteur « à agir contre le propriétaire, qu'il ait prêté la somme de « bonne foi au capitaine ; c'est-à-dire qu'il n'y ait ni preuve « ni présomption suffisante de collusion entre le capitaine « et lui (1) ». La double formalité d'une mention dans le journal et d'un procès-verbal « signé de tous ceux du na- « vire qui ont opiné et qui savent signer » n'est nécessaire que pour disculper le capitaine envers l'armateur : elle ne concerne pas le prêteur à qui l'engagement du capitaine suffit pour actionner l'armateur et qui n'est pas même obligé de prouver que la somme prêtée a réellement tourné au profit du vaisseau (2).

L'opinion de Valin était évidemment la plus équitable et la plus conforme aux nécessités du commerce maritime.

Cependant l'opinion de Loccenius et de Cesaregis est encore soutenue depuis la promulgation du code par quelques auteurs et quelques arrêts. Les uns, comme Boulay-Paty (3), tirent une fausse déduction de l'article 312 et confondent la perte du privilège avec celle de la créance ; d'autres sont déterminés par les prescriptions impératives de l'article 234 et par la nécessité de protéger l'armateur contre la prodigalité du capitaine (4).

La cour de cassation a formellement condamné ce système et déclaré quatre fois (28 novembre 1821, 5 janvier 1841, 9 juillet 1845, 4 décembre 1866) (5), que « les formalités pres- « crites par l'article 234 ne regardent que le capitaine res- « pectivement au propriétaire ; qu'elles n'ont eu d'autre ob- « jet que de mettre le capitaine à portée de justifier de la « nécessité de l'emprunt et d'éviter tout recours de la part « du propriétaire ; qu'elles ne concernent pas le prêteur qui « a contracté de bonne foi sans fraude avec le capitaine

(1) I, p. 442. — (2) Valin cite à l'appui de cette thèse une sentence de Marseille du 9 août 1748. — (3) II, p. 65 ; III, p. 29. — (4) V. dans ce sens Alauzet IV, n° 1960 s.; Dageville II, p. 223 ; Delvincourt, Inst. de d. comm. II, p. 210 ; Pardessus, Dr. comm., n° 911 ; Rouen, 2 janvier 1834, S. 42. 2. 17 ; Rennes, 18 août 1859, S. 60, 2, 259. — (5) V. ci-dessus notre t. I, n. 181.

« pendant le cours du voyage ; que c'est ainsi qu'avait tou-
« jours été exécuté l'article 19 du titre du capitaine de l'or-
« donnance de 1681. » Cette jurisprudence est excellente. L'argument historique est à lui seul décisif. Mais en outre comment, dans la pratique, imposer aux tiers une tâche hérissée de semblables difficultés ? Pourraient-ils se livrer aux vérifications qu'exigeait Casaregis ? S'ils ne peuvent s'y livrer et s'ils n'ont pas l'espoir fondé d'un recours contre les armateurs, ils ne prêteront pas : qu'y aura gagné le commerce maritime ?

269. D'après le code espagnol (art. 621), l'armateur est responsable des obligations contractées par le capitaine pour réparer, mettre en état et approvisionner le navire ; il ne peut s'affranchir de cette responsabilité en alléguant que le capitaine a excédé ses pouvoirs ou contrevenu à ses ordres, toutes les fois que le créancier prouve que la somme réclamée a profité au navire. Cette responsabilité cesse lorsqu'il s'agit d'engagements pris par le capitaine dans son intérêt particulier (quoiqu'ils concernent le navire) ou en dehors de ses fonctions ou sans l'accomplissement des formalités légales essentielles à la validité du contrat (art. 623). Enfin l'armateur doit indemniser le capitaine de toutes les dépenses que celui-ci a faites dans l'intérêt du navire, pourvu qu'il ait agi d'après ses instructions ou dans les limites de son pouvoir légitime (art. 625).

L'article **321** du code hollandais, comme l'article 216 du code français, déclare d'une façon générale le propriétaire-armateur responsable des engagements contractés par le capitaine.

La législation portugaise (art. 1344 s. du code de commerce) est, quant au principe de la responsabilité des engagements contractés par le capitaine, conforme à la législation espagnole. La théorie des codes espagnol et portugais a passé dans le code brésilien et dans le code de Buenos-Ayres. De même, d'après le code chilien, l'armateur n'est pas responsable des obligations contractées par le capitaine pour son profit particulier ou à raison de faits qui lui sont

interdits ou sans l'accomplissement des formalités légales essentielles à la validité du contrat.

J'ai déjà dit que l'article 311 du code italien était calqué sur notre article 216. L. Borsari, commentant ces mots : « pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition » s'exprime en ces termes : « Les prêts dont la cause ne serait « pas justifiée ne sont pas au nombre des faits que le pro- « priétaire a entendu garantir : les créanciers, en prêtant « au hasard, obligent le capitaine, mais l'obligent seul, à « raison d'un fait qui lui reste exclusivement personnel. »

Aux termes des codes égyptien et turc (art. 30), « tout « propriétaire de navire est tenu des engagements contractés « par le capitaine pour ce qui est relatif an navire et à l'ex- « pédition. »

D'après le droit maltais, « la responsabilité du propriétaire « ne s'étend pas aux obligations que le capitaine ne pouvait « contracter sans son consentement; mais pour toutes les « autres, il est responsable de ses actes (1). »

Aucun article du code norwégien ne correspond à notre article 216; mais on trouve ça et là dans ce code des dispositions éparses impliquant et circonscrivant la responsabilité des armateurs (2).

Le code suédois, après avoir déterminé jusqu'à quel point l'armateur répond, en général, des engagements du capitaine, ajoute que s'il a restreint, par la convention, le mandat légal du capitaine, il n'est pas recevable à opposer ces restrictions aux tiers.

Aux termes de l'article 17 § 2 du code finlandais, les propriétaires de navires sont tenus « des engagements con- « tractés par le capitaine en cette qualité et sans leur « consentement. »

D'après les articles 500, 501, 502 du code allemand, tout acte conclu par le capitaine en sa qualité de patron du navire dans les limites de ses attributions, que l'armateur ait

(1) A. de St-Joseph, ib. p. 304. — (2) V. notamment, outre l'article 65, les articles 43 et 99.

été désigné ou non, engage, en principe, celui-ci envers les tiers. S'il a limité les attributions légales du capitaine, il ne peut opposer à un tiers la transgression de ses instructions qu'autant qu'il prouve qu'elles étaient connues du tiers. Enfin le capitaine, s'il a fait, sans autorisation spéciale, des avances de ses propres fonds ou s'il s'est personnellement engagé pour l'armateur, n'a pas contre lui d'autres droits que ceux dont un tiers est investi par la loi.

270. Les copropriétaires sont-ils tenus solidairement des faits du capitaine? Nous avons préjugé (v. ci-dessus n° 260) la solution de cette question.

La loi romaine était formelle: *si plures navem exerceant, cum quolibet eorum in solidum agi potest.* Il ne serait pas juste, pensait-on, que le tiers, après avoir traité avec le capitaine seul, fût forcé de diviser son action (1). Peckius admit cette solution sans difficulté (2); Grotius la repoussa: « Remarquons, dit-il (3), une décision mal fondée des lois « romaines qui veulent que, si un vaisseau appartient « à plusieurs, chacun d'eux soit tenu solidairement du « fait du patron. Cela n'est ni conforme à l'équité naturelle, « qui rend chacun responsable seulement pour sa part, ni « avantageux au public, puisque les particuliers peuvent « être fort rebutés de mettre des vaisseaux en mer par la « crainte d'être responsables presqu'à l'infini du fait d'un « patron. Aussi voit-on qu'en Hollande, où depuis long- « temps le commerce fleurit beaucoup, cette loi du droit ro- « main n'a jamais été suivie. » Vinnius opte pour l'opinion de Peckius, et regarde la pratique hollandaise comme une dérogation au droit commun. Loccenius (4) et Kuricke (5) suivent la doctrine romaine; Wedderkop (6), au contraire, cite le statut de Rotterdam et semble l'approuver. Valin est bref, mais net: « Si le navire appartient à plusieurs, tous

(1) L. 1, § 25 et l. 2 de exercit. act. — (2) p. 155. — (3) Le droit de la guerre et de la paix, l. II, ch. XI, § 13. — (4) De jure marit., l. III, c. VII § 5. — (5) Quœst. 28, f. 875. — (6) L. I, tit. I, § 7. *Nec singuli ultra partem quam quisque in nave habet* (Stat. Rotterd., 1721, art. 126, 167, 170).

« sont tenus solidairement des faits du maître (1). » Emérigon n'est pas moins précis : « Les propriétaires du navire « répondent solidairement de tout ce que fait leur capitaine « dans le cours du voyage pour cause de la navigation (2). » On sait enfin que Pothier invoquait à l'appui de la même thèse l'ordonnance de 1673, « qui déclare les associés de « commerce obligés solidairement à toutes les dettes de « leur société. »

Nous ne croyons pas que le code de commerce ait entendu répudier la thèse de Pothier, de Valin et d'Emérigon. Quelques auteurs enseignent encore (3) que la dette résultant des faits du capitaine est essentiellement divisible entre les intéressés. Nous avons déjà réfuté les deux arguments qu'ils invoquent à l'appui de leur opinion (4). Un de ces deux arguments, celui qu'on tire du dernier paragraphe de l'article 216, perd ici toute sa force. Qu'importe la la limitation de la responsabilité du capitaine copropriétaire « dans la proportion de son intérêt ? » La loi, en refusant au capitaine copropriétaire la faculté d'abandon, le laissait exposé à une responsabilité illimitée sur tous ses biens. C'est cette responsabilité *in universum* qu'elle a voulu restreindre, ainsi qu'il résulte expressément des travaux législatifs de 1841 (5). Les autres copropriétaires ont la faculté d'abandon : leur situation est toute différente !

Il est certain que, dans l'association en participation, il n'y a pas, en règle générale, de solidarité. Mais quand les coparticipants traitent et s'obligent en commun, il y a solidarité : c'est la conséquence du principe invariablement appliqué dans les matières de commerce qu'une opération commerciale faite sans division par plusieurs entraîne une obligation solidaire (6). « Il est bien évident, dit M. Massé (7), « que si des individus qui ont prétendu n'établir entre eux « que les liens d'une participation s'obligeaient en commun

(1) I, p. 169. — (2) Traité des contrats à la grosse, c. IV, sect. XI. — (3) Bédarride I, n. 299, Alauzet, n. 1724; Demangeat IV, p. 171. — (4) V. ci-dessus, nº 260. — (5) Duvergier, 1841, p. 321, note 2. — (6) Delangle, II, p. 275. — (7) III, n. 1986.

« par le même acte et sans division d'intérêts, ils seraient « obligés solidairement parce que, en s'engageant collecti- « vement, ils auraient contracté de fait ou d'intention une « société en nom collectif, dont ils devraient subir les con- « séquences. » Or si la copropriété d'un navire peut, à un moment donné, constituer une simple communauté d'intérêts, par exemple entre les héritiers d'un propriétaire unique au lendemain de sa mort et avant toute résolution prise en commun, la copropriété d'un navire implique bien plutôt, en général, l'idée d'une association soit pour la construction, soit pour l'armement, soit pour l'expédition maritime. Elle constitue un état actif. M. le premier avocat général Bédarrides a, dans de remarquables conclusions (1), démontré que ces copropriétaires ou coparticipants arrivent nécessairement, à un moment donné, à se concerter et par conséquent à s'obliger en commun. Le navire est construit; il faut le louer, l'armer, nommer le capitaine, etc.; l'article 220 ne trace-t-il pas les règles de cette délibération commune et ne montre-t-il pas la société en action? C'est l'avis de la majorité qui sera suivi; c'est encore le même avis qu'il faudra suivre s'il s'agit de liciter le navire. Voilà donc un accord de volontés qui se forme, une société qui résulte de la nature même des choses. « Remarquez, pour- « suit M. Bédarrides, que si la société en nom collectif se « révèle en général au public par un acte officiel, la collec- « tivité des intérêts en matière d'expédition maritime est « gravée pour ainsi dire dans l'acte de propriété et dans « l'acte de francisation qui accompagnent partout le na- « vire (2) aux termes de l'art. 226 co. et manifestent ainsi « aux yeux des tiers l'existence de la société qui provoque « leur confiance. Si tous les copropriétaires s'engageaient « conjointement envers les tiers, un doute serait-il possible « sur leur obligation solidaire? Evidemment non, d'après

(1) D. 77. 1. 211. — (2) Ceci n'est rigoureusement vrai que du second acte, puisque l'acte de propriété reste toujours dans les bureaux de la douane, annexé au registre des francisations.

« les principes exposés ci-dessus. Eh bien ! il n'y a pas plus « de doutes à concevoir sur leur obligation conjointe et « solidaire quand ils ont confié leurs pouvoirs à un préposé « qui les représente. » La démonstration nous paraît complète. Ainsi les tiers, qui peuvent actionner solidairement les copropriétaires quand ils ont traité avec l'armateur, ont *a fortiori* cette action solidaire quand ils ont traité avec le capitaine.

271. La solidarité des copropriétaires est repoussée par le code hollandais (art. 337), par le code portugais (art. 1352), par le code finlandais (art. 28), par le code argentin et par le code chilien. Ces différentes législations n'admettent que la responsabilité proportionnelle à la part d'intérêt.

La responsabilité solidaire, est, au contraire, admise par le code brésilien et dans le droit maltais (1).

D'après le code allemand (art. 457), « le droit des copro- « priétaires se règle par le contrat passé entre eux. » Mais il n'y a pas de solidarité légale entre ces copropriétaires (2).

Les lois belge, égyptienne, turque, espagnole, norwégienne, danoise, suédoise, russe, autrichienne (3), italienne ne résolvent pas expressément la question. Toutefois, L. Borsari l'examine en commentant l'article 311 du code italien et se prononce contre la solidarité, les copropriétaires lui paraissant être plutôt des communistes que des associés *(comunisti che socii)*. Mais le code spécial de la marine marchande, modifié par la loi du 24 mai 1877, déclare expressément (art. 56) que « les propriétaires et armateurs sont *solidairement* responsables pour le paiement des taxes et autres droits maritimes, pour la rétribution et la paye,

(1) V. Anthoine de St-Joseph, Concord., p. 304. — (2) « Les co- « propriétaires ne sont tenus comme tels envers les tiers, s'ils sont « individuellement responsables, qu'à raison de la quotité de leurs « parts et portions » (art. 474). — (3) Toutefois, d'après MM. Hoechster et Sacré, on a admis, dans le silence de l'édit du 25 juillet 1774 sur la navigation marchande, que les copropriétaires forment une communauté sans solidarité (I, p. 113).

pour les retenues sur la paye due à la caisse des invalides de la marine, pour les frais de nourriture et de rapatriement des hommes de l'équipage et pour toutes dépenses faites dans l'intérêt de ceux-ci par les agents du gouvernement, si ces dépenses sont de nature à être supportées par le navire (1).

272. La responsabilité du propriétaire embrasse les faits non-seulement du capitaine, mais encore de celui que le capitaine se serait substitué dans son commandement pendant la durée du voyage.

La loi romaine était formelle. Nulle difficulté, d'après Julien, si la substitution s'était opérée purement et simplement à l'insu du propriétaire. Mais que décider si la substitution avait été interdite en général ou même si le substitué avait été spécialement exclu par l'*exercitor ?* La responsabilité du préposant subsiste encore : *dicendum erit*, répondait Ulpien (2), *eo usque producendam utilitatem navigantium.* Vinnius explique ce *jus singulare* en rappelant que les tiers ne peuvent pas contrôler la qualité du capitaine.

Loccenius adhère à la règle romaine sans la justifier, si ce n'est par l'intérêt du commerce maritime : « *Ex facto* « *substituti*, dit-il (3), *tenentur quoque exercitores, sive* « *sciverint et passi sint substitui, sive ignoraverint aut* « *prohibuerint.* » « Les propriétaires, dit à son tour Emérigon (4), répondent non-seulement des faits du Maître « choisi par eux-mêmes, mais encore des faits de celui qui, « pendant le voyage, a été subrogé Maître, quand même « la subrogation eût été prohibée; le tiers qui est de bonne « foi ne doit pas en souffrir. »

(1) Aux termes de l'art. 56 § 3, « les capitaines de port pourront « délivrer, pour le remboursement des frais indiqués au présent ar- « ticle, des mandements (*ingiunzioni*) qui seront rendus exécu- « toires par décret du président du tribunal civil, sauf recours au « tribunal même dans le délai de douze jours et après paiement de « la somme, dont le réclamant justifiera au moyen d'une quittance « jointe au recours, lequel ne sera admis que sous cette justifica- « tion. » — (2) L. I, § 5 de exercit. act. — (3) L. III, c VII, § 5. — (4) Contrats à la grosse, c. IV, sect. 2.

M. Bédarride (1) ne raisonne pas autrement que Vinnius et qu'Emérigon ; il remarque que les tiers, contractant pendant le voyage, traitent avec le navire, et ont dû réputer le capitaine de fait capitaine de droit. D'ailleurs, que de fraudes probables si les propriétaires, par une substitution qu'ils se ménageraient et qu'ils imposeraient à leur premier mandataire, pouvaient ainsi annuler leur propre responsabilité ! La confiance des tiers serait ébranlée ; ils pourraient ne plus risquer leurs capitaux et le commerce maritime serait paralysé.

273. La plupart des législations étrangères ont laissé, comme la nôtre, aux tribunaux le soin de résoudre les difficultés que peut susciter une substitution de capitaine. Cependant le code argentin décide expressément que le propriétaire-armateur répond des obligations contractées ou des faits illicites commis par celui que le capitaine se serait substitué, « lors même que le propriétaire ou les co-
« propriétaires n'auraient pas eu connaissance de cette su-
« brogation ou que le capitaine n'aurait pas été en état de
« désigner celui qui lui est substitué, sauf, dans ce cas, la
« responsabilité personnelle du capitaine. » Le code chilien impose à l'armateur la même responsabilité « alors même
« que la substitution aurait été prohibée par l'engagement
« écrit du capitaine ou par ses instructions. »

Cette solution a été adoptée par Borsari dans son commentaire du code italien (2). L'armateur, dit ce jurisconsulte, ne pourrait pas opposer aux tiers que la substitution n'était pas imposée par les circonstances *(fu capricciosa e non necessaria)*.

274. La responsabilité du propriétaire s'étend-elle aux faits de l'équipage ? C'est ici qu'il faut distinguer entre les fautes et les engagements contractuels.

Loccenius avait, mieux qu'aucun autre, insisté sur cette distinction : « On ne peut pas, disait-il, donner une action
« contre l'armateur à raison des engagements contractés

(1) I, n. 280. — (2) N° 1009.

« avec les gens de l'équipage, car nul ne peut supposer que « l'armateur ait autorisé les tiers à contracter avec eux. Au « contraire, il est tenu de leurs faits délicteux : tant pis « pour lui s'il les choisit ou les accepte tels qu'ils puissent « le compromettre par leur faute ou par leur dol. Celui qui « qui emploie de mauvais subordonnés est lui-même en « faute (1). »

Valin, commentant l'article 3 du titre des *propriétaires de navires*, faisait observer, en se référant à ce fragment de Loccenius, que les « faits du maître » comprennent aussi les délits commis par les gens de l'équipage.

L'article 217 co. suppose, comme l'article 3, tit. VIII, l. II de l'ordonnance, que le propriétaire est responsable « des « délits commis par les équipages. » Il faut donc reprendre aujourd'hui le raisonnement de Valin et l'appliquer à l'interprétation de notre loi commerciale. Les principes généraux conduisent d'ailleurs à cette solution. Alors même que l'armateur n'a pas concouru au choix de l'équipage, il répond, le capitaine n'agissant qu'en vertu de sa délégation, des conséquences de ce choix (2). « Le propriétaire n'est « pas seulement responsable civilement des fautes du capi- « taine, a dit la cour de cassation (3), il l'est aussi des fautes « que les gens de l'équipage commettent dans le service « auquel ils sont employés. » Cette formule nous semble irréprochable (4).

L'armateur est également responsable des fautes qu'a pu commettre le pilote lamaneur. Il importe peu que le ministère du pilote soit imposé par les règlements et que celui-ci doive être choisi dans une certaine classe d'hommes chargés, à l'exclusion de tous autres, de diriger les navires « entrant « ou sortant des havres ou passant par des costes ou pas

(1) De jure marit. III, c. VII, n. 11. — (2) Cf. Laurin I, p. 620. — (3) Req. 29 mars 1854. D. 54. 1. 235. — (4) Le tribunal civil du Havre, appliquant ces principes, a déclaré le 26 janvier 1872 (Rec. de M. 1872. 2. 54), le propriétaire-armateur responsable des suites des punitions illégales ou des mauvais traitements infligés à un homme de l'équipage par un officier du bord.

« sages dangereux » (1). Cette mesure de précaution, prise dans l'intérêt bien entendu de l'armement, ne saurait être retournée contre les tiers auxquels le navire, à la suite d'une fausse manœuvre, a causé un préjudice : la présence du pilote à bord ne peut pas priver les tiers de leur recours contre l'armateur. Celui-ci, d'ailleurs, savait que le capitaine devait, dans certains cas, faire appel au pilote; il est réputé l'avoir employé lui-même (2).

La responsabilité de l'armateur embrasse-t-elle même les fautes des passagers ? Elle les embrasse indistinctement, d'après M. Laurin (3), à raison du pouvoir disciplinaire exercé par le capitaine sur toutes les personnes qui sont à bord : puisqu'il peut réprimer leurs actes d'insubordination par des mesures coercitives, il est responsable et l'armateur l'est aussi. Cette solution nous paraît trop absolue. Les passagers ne sont, à aucun point de vue, les hommes de l'armateur. Emérigon (4) n'admettait pas indistinctement cette responsabilité lorsque citant la loi 1 § 8, ff. *nautæ*, d'après laquelle le capitaine est garant non-seulement de l'inconduite des matelots, mais encore de celle des passagers, il ajoutait : « Cela est vrai, s'il a été au pouvoir du capitaine de l'em- « pêcher ». Je n'aperçois pas sur quel principe ou sur quel texte on peut s'appuyer pour rendre le propriétaire responsable d'une faute commise par un passager, si le capitaine a pris toutes les précautions possibles pour la prévenir. M. Boistel (5) me paraît avoir bien résolu le problème en n'étendant la règle de l'article 216 § 1, aux fautes des passagers « que dans la mesure où l'autorité du capitaine « pouvait les empêcher ».

Mais les gens de l'équipage n'ont pas qualité pour lier l'armateur par les engagements qu'ils contractent. Par exemple le second, ainsi que l'a jugé la cour de Rouen le

(1) Guidon de la mer. — (2) Rennes, 3 août 1832. S. 32. 2. 547; trib. co. Rouen, 20 fév. 1874. S. 74. 2. 90. Cf. Bédarride I, n. 281; Boistel, p. 882. — (3) I, p. 621. — (4) Traité des assur., ch. XII, sect. 6. — (5) 2e éd. p. 882.

16 mars 1860 (1), ne pourrait pas obliger cet armateur au respect des tiers porteurs par des lettres de change tirées sur lui « pour les besoins du navire », quand, au moment de l'émission, le capitaine était dans son navire et le commandait : le propriétaire du navire n'a pas donné cumulativement au capitaine et au second ou à tout autre homme de l'équipage le pouvoir de le représenter et de l'obliger.

275. — On sait déjà que le capitaine, aux termes de l'article 624 du code espagnol, n'est pas tenu des excès commis pendant la route par les gens de mer et que le code portugais s'est approprié cette disposition en décidant expressément que « l'armateur ne répond point des excès que « le capitaine et l'*équipage* peuvent commettre pendant le « voyage ».

Telle est aussi la solution du code argentin. Le code chilien astreint, au contraire, le propriétaire-armateur à répondre civilement des faits quasi délictueux ou délictueux imputables non-seulement au capitaine, mais encore aux gens de l'équipage, à moins que le demandeur n'en ait été complice ou que ces faits ne se rattachent pas à l'expédition. « L'armateur, dit l'article 451 du code allemand, est res-« ponsable du dommage qu'une personne de l'équipage « cause à un tiers par sa faute dans l'exercice de ses fonc-« tions ». L'article 452 suppose encore que l'armateur peut être actionné non-seulement pour inexécution incomplète ou défectueuse d'un contrat, mais encore « à raison de la « faute commise par une personne de l'équipage ». D'après le droit maltais, les propriétaires sont également tenus de réparer « le dommage commis sur le navire par les ma-« telots (2) ». Le code suédois, en déterminant les droits et les devoirs du capitaine déclare expressément l'armateur responsable des fautes commises par les gens de l'équipage. De même le code finlandais (art. 17 § 2) le soumet à la res-

(1) J. d. P. 61, 698. La cour de Rouen réserve d'ailleurs l'action contre l'armateur dans les cas où les fonds versés auraient été réellement employés aux besoins du navire ; mais c'est une tout autre face de la question. — (2) A. de St-Joseph, *loc. cit.*

ponsabilité « de toutes les obligations dans lesquelles le ca-
« pitaine ou l'*équipage* l'engagent par quelque manquement
« dans le service ». Enfin L. Borsari, commentant l'article 311 du code italien, examine la question de savoir si le propriétaire-armateur peut être responsable des faits imputables au pilote-lamaneur et la résout affirmativement en s'appropriant l'opinion de M. Bédarride.

276. Il est très-clair que l'armateur ne pourrait pas s'affranchir par une clause expresse des conséquences d'un engagement contracté par le capitaine en exécution de son mandat. Mais on se demande s'il ne pourrait pas stipuler qu'il ne répondra pas des fautes du capitaine. La loi commerciale anglaise ne prohibe pas cette stipulation (1). La cour de cassation a jugé le 14 mars 1877 (2) qu'elle était licite en droit français et devait recevoir son entière exécution. Nous n'adhérons pas à cette jurisprudence.

« Aucune loi, dit la cour de cassation, ne défend aux
« propriétaires de navires de stipuler qu'ils ne répondront
« pas des fautes du capitaine ou de celles de l'équipage ; une
« telle convention n'est pas davantage contraire à l'ordre
« public ou aux bonnes mœurs : en effet, tout en admettant
« que l'ordre public ou les bonnes mœurs ne permettraient
« pas, en principe, de s'exonérer des fautes de ses préposés
« et s'il est vrai que le capitaine soit le commis ou préposé
« du propriétaire du navire, il es également vrai que, dans
« l'exercice de son commandement, le capitaine échappe, en
« fait et en droit, à l'autorité de son commettant et à sa di-
« rection ; aussi lui-même est-il frappé par les articles 221
« et 222 co. d'une responsabilité directe et principale. »
Cette première partie de l'argumentation ne nous paraît pas irréfutable.

« Tout individu est garant de son fait, lit-on dans les

(1) Cf. l'arrêt de cassation rendu par la chambre civile le 23 juillet 1878. — (2) D. 77. 1. 449. Depuis le 14 mars 1877 la chambre civile a maintenu cette jurisprudence par une série d'arrêts dont un vient d'être rendu au moment même où nous écrivons ces lignes (23 juillet 1878).

« travaux préparatoires du code civil (1); c'est une des « premières maximes de la société... » : elle repose sur « ce grand principe d'*ordre public*; c'est que la loi ne peut « balancer entre celui qui se trompe et celui qui souffre ». Ainsi donc nul ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de sa faute : l'ordre public s'y oppose.

Peut-on stipuler qu'on ne répondra pas, en dépit de l'article 1384, des fautes de ses agents? Pas davantage. La règle écrite dans l'article 1384 est d'ordre public comme celle de l'article 1382. Par exemple, une compagnie de chemin de fer ne peut stipuler qu'elle ne sera responsable ni de ses fautes ni de *celles de ses agents;* « *cela serait illicite* », disait le 29 mai 1866 (2) la chambre des requêtes : la garantie qui est imposée aux voituriers peut être étendue ou restreinte, avait-elle déjà dit le 26 mars 1860 (3), mais il ne saurait jamais être stipulé qu'ils ne seront pas responsables « des fautes de leurs préposés » (4). Cela se conçoit : 1° le préposant doit nécessairement répondre de son choix; il est l'auteur direct de la *præpositio;* si l'instrument est mauvais, c'est sa faute; 2° il n'aurait plus d'intérêt à surveiller ses préposés et par là même on encouragerait leur négligence; 3° le recours des tiers contre ceux-ci serait ordinairement illusoire.

Le commissionnaire de transport qui, pour le compte de son commettant, traite avec un voiturier intermédiaire pourrait sans doute stipuler qu'il ne sera pas garant de la perte ou des avaries des marchandises ou effets résultant du fait de ce voiturier intermédiaire, ainsi que l'a jugé la cour de Limoges le 22 mars 1811 (5). En effet le commissionnaire de transport ne transporte pas lui-même, mais remet

(1) Rapport au tribunat, séance du 16 pluviose an XII. — (2) D. 67, 1, 389. — (3) D. 60, 1, 270. — (4) Alors même qu'une clause de non-garantie est insérée dans un tarif dûment homologué, elle n'exonère pas ces compagnies de la responsabilité de leur faute, et met simplement la preuve de cette faute à la charge de ceux qui se plaignent. (Civ. cass., 24 janvier 1874, 14 décembre 1875, D. 76, 1, 133.) — (5) V. Dalloz, v° commissionnaire, n. 343 et 495.

la marchandise à un intermédiaire qu'il peut ne pas connaître ; on peut appliquer ici l'article 98 co. sans heurter la règle d'ordre public écrite dans l'article 1384 c. civ. (1).

Je le demande : est-ce qu'on peut assimiler le capitaine au voiturier intermédiaire? Poser la question, c'est la résoudre. Le capitaine n'est pas un voiturier intermédiaire en rapport d'affaires avec un commissionnaire de transport ; c'est le « commis ou le préposé » d'un voiturier par eau, la cour de cassation le reconnaît elle-même. Pourquoi donc déroger à la règle générale ?

C'est que le capitaine, « dans l'exercice de son comman-
« dement, échappe le plus souvent, en fait et en droit, à
« l'autorité de son commettant et à sa direction. » La réponse ne nous semble pas décisive.

L'article 1384 § 5 du code civil s'exprime en ces termes :
« La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père
« et mère, instituteurs et artisans ne prouvent qu'ils n'ont
« pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité. »
Mais le législateur n'a pas fait la même exception pour les commettants : « On rend aussi les maîtres, avait dit Po-
« thier (2), responsables du tort causé par les délits et quasi-
« délits de leurs serviteurs et ouvriers qu'ils emploient à
« quelque service. Ils le sont même dans le cas auquel il

(1) « Attendu, disait la cour de cassation le 4 février 1874 (D. 74,
« 1, 305), que si, à la différence des *commissionnaires ordinaires*,
« pour les transports par terre ou par eau, les Compagnies de che-
« min de fer établies dans un intérêt général ne peuvent stipuler par
« des conventions particulières... qu'elles ne seront pas garantes de
« la perte ou de l'avarie des objets par elle transportés, etc ». « En
« général, dit à ce sujet M. Dalloz (notes 1, 2 et 3), le commission-
« naire peut s'exonérer par une stipulation formelle de la responsa-
« bilité de la perte ou de l'avarie (art. 98 co.) et le voiturier ne le peut
« pas. Cette différence tient à ce que l'on ne peut s'exonérer des con-
« séquences de sa faute personnelle ; le voiturier, qui ne répond que
« de ses fautes propres, ne peut donc pas s'exonérer, tandis que le
« commissionnaire, répondant des fautes des voituriers employés
« (art. 99 co.), peut s'en exonérer. Les compagnies de chemin de fer,
« *ayant la qualité de voiturier outre celle de commissionnaire*
« qu'elles peuvent aussi avoir, tombent sous le coup de la prohibi-
« tion faite aux voituriers. V. civ. cass. 5 février 1873 (D. P. 73,
« 1, 137) ». — (2) Traité des oblig., nº 121.

« n'aurait pas été en leur pouvoir d'empêcher le délit ou « quasi-délit, lorsque les délits ou quasi-délits sont commis « par lesdits serviteurs et ouvriers dans l'exercice des fonc- « tions auxquelles ils sont employés par leurs maîtres; « quoiqu'en l'absence de leurs maîtres; ce qui a été établi « pour rendre les maîtres attentifs à ne se servir que de « bons domestiques. » On ne peut admettre, dit à son tour Toullier (1), l'excuse que le maître ou le préposant n'a pu empêcher le dommage, puisque c'est lui qui a commandé ou qui est censé avoir commandé l'action qui l'a causé. Cette interprétation de l'article 1384 § 5 n'est pas contestable et n'est pas contestée. Dès lors il importe peu que le capitaine échappe le plus souvent, en fait, à la direction de son préposant; la règle d'ordre public écrite dans l'article 1384 § 3 n'en reste pas moins applicable.

Mais la cour de cassation ajoute que le capitaine échappe le plus souvent, *en droit*, à l'autorité de son commettant. C'est peut-être résoudre la question par la question. En tout cas, cette proposition nous semble inexacte. Sur quel texte l'étayer? Veut-on dire que la responsabilité du garant est forcée, lorsque celle de l'agent direct est nulle ou disparaît, mais que si « les deux personnalités subsistent et sont indé- « pendantes l'une de l'autre, on ne voit pas bien pourquoi « le garant ne pourrait pas, par une convention licite avec « les tiers, échapper à la responsabilité civile de l'agent « direct (2)? » Mais chacun sait que, dans l'hypothèse prévue par l'article 1384 § 3, la responsabilité du garant n'exclut pas celle de l'agent direct. Il importe peu que les articles 221 et 222 co. déclarent expressément le capitaine responsable envers les tiers : ce n'est qu'une application du droit commun : la responsabilité du préposé n'efface pas plus ici qu'ailleurs celle du préposant.

Le code de commerce aurait pu se référer aux principes généraux du droit civil. Il prend soin de répéter (art. 216)

(1) T. VI (nouveau), n° 283. — (2) Conclusions de M. le premier avocat général de Raynal, D. 1869. 1. 94.

que le préposant est civilement responsable des faits du préposé. C'est qu'en effet la législation maritime a, depuis des siècles, déterminé la responsabilité de l'armateur. D'une part elle prend soin d'affirmer elle-même qu'il est responsable des faits du capitaine, son agent; d'autre part elle limite cette responsabilité, *propter utilitatem navigantium*, par la faculté d'abandon. C'était une sage conciliation de tous les intérêts. On méconnaît une vieille tradition, on déjoue les prévisions de la législation spéciale, on bouleverse tout en substituant à ce système de responsabilité mitigée un système d'irresponsabilité absolue. Qu'on le veuille ou non, en effet, les armateurs s'empareront de cette jurisprudence; cette clause est trop commode pour qu'ils ne l'insèrent pas dans tous les connaissements; elle deviendra de *style*. Il était bien inutile, en vérité, de chercher un moyen terme qui protégeât à la fois les tiers et les propriétaires de navires, de limiter par cette ingénieuse distinction entre la fortune de terre et la fortune de mer une responsabilité qu'on ne voulait pas détruire, s'il suffisait pour la détruire d'un mot inséré dans une charte-partie. Le danger redouble si l'on songe que certains transports sont monopolisés, en fait, au profit de certaines compagnies subventionnées. Comment se soustraire à leurs exigences? Comment se placer sous l'égide du droit commun? Le péril frappait la cour de cassation quand il s'agissait des chemins de fer; comment ne la frappe-t-il pas quand il s'agit des transports maritimes?

La chambre civile fait observer, en second lieu, qu'aux termes de l'article 353 co. l'assureur n'est point tenu des fautes et prévarications du capitaine et de l'équipage s'il n'y a convention contraire. La convention contraire est donc permise et elle est permise du chef de l'armateur comme de celui des chargeurs. Dès lors pourquoi l'assureur ne serait-il pas le chargeur lui-même? Qu'est-ce alors que cette clause par laquelle l'armateur déclare ne pas vouloir répondre des fautes du capitaine si ce n'est une assurance implicite de ces mêmes fautes par le chargeur?

Mais d'abord il faut beaucoup de bonne volonté pour

admettre cette thèse de l'assurance implicite. Demander qu'un tel contrat, entraînant un tel déplacement de risques, soit clairement exprimé, est-ce trop exiger ? De quel droit le présumer, quand le chargeur n'est pas même libre de discuter la clause, imposée, comme il arrivera souvent et comme je le supposais tout-à-l'heure, par quelque compagnie privilégiée (1) ? D'ailleurs, pas d'assurance sans prime : où est la prime ? où est-il dit que l'armateur, à raison des risques supprimés, diminue tant sur le fret ? Il faut arriver à soutenir que, sans la clause de non-garantie, le taux de l'affrètement eût été probablement plus élevé et, par conséquent, que cet abaissement probable équivaut à une prime sous-entendue. C'est un vrai tour de force.

Enfin si je puis me garantir par une assurance contre les suites d'une responsabilité que la loi m'impose, faut-il en conclure que je peux m'exonérer de cette responsabilité par un pacte conclu avec celui-là même qui pourrait la revendiquer ? La responsabilité subsiste, au demeurant, dans le premier cas, et disparaît dans le second. M. Dalloz (2) fait observer que les chefs d'industrie, responsables des accidents survenus par leur faute aux ouvriers qu'ils emploient, ne sauraient s'affranchir de cette responsabilité en traitant avec eux, et pourtant l'article 15 § 1 de la loi du 11 juillet 1868 est ainsi conçu : « Les administrations publiques, les « établissements industriels, les compagnies de chemins de « fer, les sociétés de secours mutuels autorisées peuvent « assurer collectivement leurs ouvriers ou leurs membres « par listes nominatives. » Ces chefs d'industrie peuvent donc se prémunir contre les conséquences de leur responsabilité ; mais « le droit commun qui assure à chacun la « réparation du préjudice occasionné par la faute d'autrui « conserve son empire » (exposé des motifs) : « les assu- « rances contractées au nom des pompiers et des ouvriers « ne sauraient avoir pour effet de détruire la responsabilité « civile des communes et des chefs d'industrie ; elles en

(1) Cf. Laurin I, p. 646. — (2) Note sur l'arrêt du 14 mars 1877.

« atténueront les conséquences pécuniaires et seront sous « ce rapport une sécurité aussi bien pour les personnes res- « ponsables que pour les personnes garanties » (rapport du baron de Beauverger).

Le tribunal de commerce de Marseille regardait la thèse que nous combattons comme une « innovation » et jugeait cette innovation préjudiciable au commerce maritime (8 juin 1874) (1). Cette double critique nous paraît fondée : nous repoussons la solution admise le 16 mars 1875 par l'arrêt infirmatif d'Aix, et depuis le 14 mars 1877 par la cour de cassation.

277. Comment doit procéder celui qui agit en vertu de l'article 216 § 1 ?

Loccenius (2) et Vinnius (3), en laissant au créancier la faculté de s'adresser au capitaine ou au propriétaire, ajoutaient que, s'il avait attaqué l'un, il ne pouvait plus inquiéter l'autre ; mais cela n'est pas régulier, faisait observer déjà Valin (4), et ne roule que sur les vaines subtilités du droit romain par rapport aux actions. Rien n'empêche le créancier de poursuivre le maître et le propriétaire tout ensemble, ou le propriétaire, après avoir fait condamner le maître seul; et la procédure qu'il y a alors à suivre se réduit à faire déclarer exécutoire contre le propriétaire le jugement obtenu contre le maître. Il n'y a d'action directe et de condamnation exécutoire contre le capitaine lui-même que s'il s'est personnellement engagé, par exemple, à raison de son délit ou de son quasi-délit.

Il est clair que, si le capitaine s'est engagé personnellement, par exemple s'il a commis une imprudence, l'armateur, seul poursuivi, peut faire ensuite un procès au capitaine (5), comme il peut aussi l'appeler immédiatement au débat (6). Mais, dans aucun des cas où l'armateur est obligé en vertu de l'article 216, il ne peut exiger que le capitaine

(1) D. 77. 1. 449. — (2) L. III, tit. VII, n. 14. — (3) f. 149, note A. — (4) Sur l'article 2, tit. VIII, l. II de l'ordonnance. — (5) Marseille, 29 juin 1864 (Rec. de M. 64. 1. 186). — (6) Bédarride I , n. 282; Alauzet IV, n. 1718.

soit cité préalablement. M. Ruben de Couder cite dans son dictionnaire de droit commercial (1) un jugement du tribunal de commerce du Havre du 12 janvier 1846, aux termes duquel il devrait être sursis à la demande dirigée contre l'armateur jusqu'à ce que le capitaine eût été mis en cause. Cette doctrine est manifestement erronée (2).

278. D'après le code chilien, le demandeur créancier à raison d'un fait du capitaine peut actionner le capitaine et l'armateur séparément ou simultanément, et la sentence est exécutoire sur la personne ou sur les biens de l'un ou de l'autre. Le demandeur créancier en vertu d'un contrat passé avec le capitaine peut exercer son action de la même manière; mais la condamnation n'est exécutoire que contre l'armateur, à moins que le capitaine ne se soit obligé personnellement.

J'ai déjà cité (3) l'article 455 du code allemand, aux termes duquel « l'armateur peut être personnellement poursuivi « comme tel devant le tribunal du port d'attache, à raison « de toute créance, qu'il soit personnellement responsable « ou qu'il n'ait engagé que le navire et le fret. » « Les co- « propriétaires, ajoute l'article 475, peuvent être actionnés « comme tels devant le tribunal du port d'attache à raison « de toute réclamation élevée soit par un copropriétaire, « soit par un tiers. Cette disposition est également appli- « cable lorsque l'action n'est intentée que contre un ou « contre plusieurs copropriétaires. » D'après le code finlandais (art. 27), « si la société n'a pas nommé de gérant, elle « est responsable des actes de chacun de ses membres; « dans ce cas, celui ou ceux des membres cités devant un « tribunal répondront au nom de la société. »

(1) V° Armateur, n. 52. — (2) M. Ruben de Couder la désapprouve. — (3) T. I, n. 40.

SECTION III.

LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ PAR L'ABANDON DU NAVIRE ET DU FRET.

279. Le second paragraphe de l'article 216 est ainsi conçu : « Il (le propriétaire de navire) peut, dans tous les « cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon « du navire et du fret. »

Il y a longtemps que la législation avait apporté ce tempérament aux rigueurs du droit civil. Le *stadtzlagh* suédois qui fut promulgué officiellement en 1618, mais dont la formation remonte très-probablement au quatorzième siècle, s'exprimait en ces termes (1) : « Si les armateurs veulent « abandonner le navire et ses apparaux, on ne leur pourra « demander rien de plus ni s'en prendre à leurs autres pro- « priétés, à moins qu'ils ne soient obligés spécialement. » Le chapitre 141 du consulat de la mer, intitulé *Des marchandises qui sont endommagées sur le tillac*, contient la disposition suivante : « Si le patron n'a pas de quoi payer, « on doit vendre le navire, et ni actionnaire ni prêteur ni « aucun autre ne peuvent s'y opposer ni ne le doivent par « aucune cause, excepté les matelots pour leurs salaires. « Si le navire ne suffit pas et que le patron ait quelques « biens ailleurs, on doit en vendre jusqu'à concurrence de « l'indemnité due au chargeur ; mais les actionnaires n'y « seront obligés que pour ce que vaudra la part qu'ils au- « ront dans le navire *(los personers no sien tenguts sino « tant solament d'aço que la part valrà que hauran en la « nau)*. » Le chapitre 182, intitulé *Des dommages soufferts par manque d'apparaux* s'exprime de même (2). En France, Cleirac (3) attestait dans les termes suivants la pratique

(1) 2e partie, ch. XVI : Pardessus, Collect. III, p. 159. — (2) Mas los personers no son tenguts de res esmenar, sino la part que hauran en la nau, que altres bens no. — (3) Navigation des fleuves et rivières, art. 15.

maritime du seizième siècle : « Si le bourgeois ou proprié-
« taire du batel ne le conduit point et ne navigue pas en
« iceluy : et il arrive perte ou naufrage sans sa faute, et
« en son absence il peut renoncer ou delaisser son bateau
« naufragé au marchand en le denonçant audit marchand
« dans trois iours precisement apres la notice qu'il aura de la
« perte ou naufrage. » Grotius écrivait en 1624 : « L'usage
« est encore aujourd'hui en Hollande que les associés
« même ne sont tenus tous ensemble qu'autant que se
« monte la valeur du vaisseau et de ce qui est dedans (1). »
Vinnius (2) s'inspirait de Grotius : *Quin et hoc constitutum ne exercitoria etiam universi amplius teneantur quam ad œstimationem navis et eorum quœ in navi sunt, teste Grotio.* Loccenius (3) transcrivait la phrase de Vinnius. La faculté d'abandon était expressément consacrée par le statut de Hambourg (4). L'ordonnance de Rotterdam (1721) décidait que « les propriétaires n'étaient pas responsables « au-delà de leur part d'intérêt dans le navire des faits du « capitaine, accomplis sans leur ordre. » Wedderkop, résumant un peu plus tard les usages de l'Europe septentrionale au dix-huitième siècle, posait la règle suivante : « *navis eorumque quœ ad eam pertinent cessione liberentur* « *exercitores* (5) » et se référait à notre ordonnance de 1681.

L'article 2, tit. VIII, liv. II de l'ordonnance, après avoir énoncé que « les propriétaires de navires seront respon-
« sables des faits du maître, » ajoutait immédiatement :
« mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leurs
« bâtiments et le fret. » « La responsabilité cesse, avait dit
« le législateur de 1807, par l'abandon du navire et du
« fret. »

J'ai dit plus haut (6) qu'une controverse s'était élevée après la promulgation du code de commerce sur la question

(1) L. II, c. XI, § 13. — (2) In Peckium, p. 155. — (3) L. III, c. VII, n. 10. — (4) Kuricke sur le droit hanséatique, tit. VI, art. 2. — (5) L. I, tit. I, § 7. — (6) n. 264.

de savoir si l'abandon du navire et du fret libérait le propriétaire non-seulement des engagements illicites, mais encore des engagements licites.

La controverse était bien antérieure à cette promulgation : « Il est pourtant des cas, disait Valin (1), où le propriétaire « ne se libère pas en déclarant faire cet abandon. Et d'abord « cela est évident s'il s'agit de dettes contractées par le « capitaine pour causes qui aient réellement tourné au « profit du navire...» Emérigon ne faisait pas cette distinction : « Les armateurs, en abandonnant le bâtiment et « le fret, disait-il (2), sont déchargés des obligations con- « tractées par le capitaine... (3). »

Sous l'empire du code, la plupart des tribunaux de commerce et plusieurs cours d'appel s'étaient prononcés dans le sens le plus favorable aux propriétaires de navires lorsque la cour de cassation, par trois arrêts successifs (16 juillet 1827, 14 mai 1833, 1er juillet 1834) consacra l'opinion contraire. Les chambres de commerce, celles de l'intérieur comme celles du littoral, et le conseil supérieur du commerce protestèrent non contre la jurisprudence, mais contre la loi même de 1807, puisqu'il fallait décidément l'entendre ainsi : les grands corps judiciaires furent consultés; dix-neuf cours royales sur ving-six, la cour de cassation elle-même s'associèrent à ces critiques. Le gouvernement de Juillet pensa que l'intérêt du commerce maritime exigeait en effet cette réforme et qu'imposer aux armateurs une responsabilité indéfinie, c'était décourager les armements (4). Ainsi fut votée la loi du 14 juin 1841, qui remania complètement les deux premiers paragraphes de l'article 216. En dépit de l'interprétation donnée à l'ancien texte par la cour régulatrice, les rédacteurs du projet de 1867 ont pu écrire que le système du code « est traditionnel en France (5). »

(1) Sur l'art. 2, tit. II, l. VIII de l'ordonnance. — (2) Contr. à la gr., ch. IV, sect. 11. — (3) A qui la gestion de la cargaison n'a pas été déférée. — (4) V. l'exposé des motifs du 28 janvier 1841 et surtout le rapport de M. Dalloz (13 mai 1841), D. vo Droit marit., p. 372 s. — (5) Note explicative, p. 41.

280. L'article 216 § 2 contient donc une proposition générale, qui doit être entendue *lato sensu*. C'est ce qu'expriment très-clairement les mots : « dans tous les cas ».

Ainsi le propriétaire se libère par abandon même de l'obligation de rembourser un emprunt à la grosse contracté par le capitaine en cours de voyage. Kuricke décidait déjà, d'après le statut de Hambourg, que si le capitaine, en cours de voyage, avait emprunté à la grosse une somme excédant la valeur du navire et du fret, il était personnellement responsable de cet excédant (1). Cette doctrine est bonne, ajoutait Emérigon (2), si le capitaine est coupable de fraude ou qu'il se soit obligé en son propre nom. Quelle que soit l'obligation du capitaine, il est évident que l'abandon facultatif du navire et du fret limite, en pareil cas, celle du propriétaire. La cour de cassation a donc appliqué les principes du droit maritime en rappelant, le 5 janvier 1841 (3), à propos d'un emprunt à la grosse contracté par le capitaine, que « les actes faits par ce dernier pour les besoins et les « nécessités de la navigation obligent le propriétaire, sauf, « le cas échéant, la faculté d'abandon », et en rejetant, le 31 décembre 1856, le pourvoi formé contre un arrêt de la cour du Sénégal, qui avait admis le propriétaire à se libérer par abandon du paiement d'une lettre de grosse de 2.100 fr., souscrite dans les mêmes conditions (4).

La cour du Sénégal décidait à bon droit, par le même arrêt, maintenu par la chambre des requêtes, que le propriétaire avait pu, moyennant abandon, se libérer de l'obligation de restituer le prix des marchandises vendues pour faire face aux dépenses de radoub et de victuailles.

On s'est demandé si le propriétaire-armateur pouvait,

(1) *Sed quid si nauclerus in locis exteris tantum pecuniæ trajectitiæ seu nauticæ in carinam recipiat ut illi exsolvendæ nec navis nec naulum nec vectura nec armamenta navalia sufficiant? Eo in casu, secundum statutum Hamburg, exercitores non sunt obligati pecuniam hanc reddere, sed qui pecuniam suam in carinam crediderunt nauclerum ejusque bona tantummodo obligata habebunt.* — (2) Contr. à la gr., ch. IV, sect. XI. — (3) Dalloz, v° Droit marit., n° 442. — (4) D. 57. 1. 188.

moyennant abandon, se libérer des obligations résultant à sa charge d'un contrat passé sans son intervention et aux termes duquel un tiers s'est porté caution du capitaine, à l'effet de dégager le navire d'une saisie provoquée par un fait exclusivement imputable à ce capitaine. La cour de Rouen a, le 16 décembre 1868, adopté la solution affirmative, et la thèse même du pourvoi, repoussée par la chambre des requêtes (10 août 1869) (1), met en relief les véritables principes. La gestion d'affaires, disait-on, est assimilée au mandat; ce tiers, qui a cautionné le capitaine, est un gérant d'affaires : donc il est censé avoir agi en vertu d'un mandat du propriétaire, et par conséquent le propriétaire était tenu personnellement, c'est-à-dire indéfiniment envers les cautions. Or l'article 216 distingue précisément entre la gestion d'affaires et le mandat. Le maître de l'affaire gérée n'est-il obligé que par le fait unilatéral du gérant? La responsabilité du propriétaire est limitée par la faculté d'abandon.

On a soutenu que l'article 216 n'était pas opposable aux non-commerçants : un passager, qui avait perdu ses bagages dans un sinistre, prétendait que la compagnie maritime des messageries impériales ne pouvait pas se libérer à son égard par abandon du navire et du fret parce que, « en prenant « passage sur le paquebot, il n'avait pas fait acte de com- « merce et ne pouvait, dès lors, être soumis à la loi com- « merciale. » Cette prétention fut repoussée par la cour de Paris et devait l'être. Puisque « soit en raison des dangers « que court l'armateur..., soit dans l'intérêt des rapports « internationaux et de la puissance maritime du pays, le « législateur a voulu protéger les propriétaires des navires « en substituant une garantie réelle et limitée à la respon- « sabilité du droit commun (2) », il eût été peu logique de faire revivre la règle commune dans les rapports des armateurs et des non-commerçants : la responsabilité indéfinie en faveur des passagers, c'est aussi sûrement et plus sûre-

(1) D. 72. 1. 79. — (2) Paris, 24 mai 1862. D. 62. 2. 175.

ment, dans certains cas, la ruine de l'armateur que la responsabilité indéfinie au profit des chargeurs ordinaires (1).

281. Le code espagnol ne limite expressément, par l'abandon facultatif du navire et du fret, que la responsabilité des indemnités dues aux tiers à raison de la conduite du capitaine dans la garde des effets chargés sur le navire (art. 622). Le code portugais (art. 1344) limite en outre par la même faculté la responsabilité de toutes les dettes contractées pour réparer, ravitailler et approvisionner le navire (2). Le code hollandais (art. 321) et le code brésilien procèdent ici du nôtre. Le code argentin et le code chilien s'inspirent de la législation brésilienne. Les articles 311 du code italien, 30 des codes égyptien et turc sont calqués sur notre article 216.

Après avoir parlé des dommages causés par l'impéritie ou l'infidélité du capitaine (art. 648), le code russe ajoute (art. 649) que « le montant des dommages-intérêts est « évalué eu égard à la valeur du navire, les armateurs « n'étant pas responsables au-delà de cette valeur, lors « même que les dommages seraient plus élevés. » Les armateurs, dit l'art. 17 du code finlandais, peuvent s'affranchir par l'abandon du navire et du fret des obligations suivantes : prêts à la grosse, contributions aux avaries, frais de sauvetage faits sans leur intervention, dommages-intérêts pour avaries arrivées faute d'accomplissement du nolissement ou par suite d'un abordage causé par la faute du capitaine ou de l'équipage, de même que de toutes autres obligations dans lesquelles ceux-ci les engagent par quelque manquement dans le service et des engagements contractés par le capitaine en cette qualité et sans leur consentement. Aux termes de l'article 65 du code norwégien, les propriétaires de la marchandise avariée ou détruite ne peuvent pas demander aux armateurs une indemnité qui excède la va-

(1) Cf. Laurin 1, p. 626. — (2) On lit même dans l'art.1326 de ce code (A. de St-Jos., Concord., p. 58) que les obligations contractées ou la responsabilité encourue à l'occasion du navire ne peuvent jamais excéder *ni comprendre* (?) toute sa valeur et son fret.

leur du navire (1). Le code suédois décide à deux reprises (2) que les propriétaires se libèrent par l'abandon du navire et du fret des engagements du capitaine ou de toute autre personne agissant d'après leurs ordres (3). D'après l'analyse du *compendio di diritto commerciale maltese* faite par Anthoine de Saint-Joseph, la responsabilité des propriétaires de navires cesse encore par l'abandon du navire et du fret (4).

Aux termes de l'article 452 du code allemand, « l'armateur n'est point personnellement tenu des créances des « tiers; sont seulement affectés le navire et le fret : 1° si la « réclamation se fonde sur un acte que le capitaine a conclu « comme tel en vertu de ses attributions légales et non « moyennant procuration spéciale; 2° si elle se base sur « l'inexécution ou sur l'exécution incomplète ou défectueuse « d'un contrat conclu par l'armateur, en tant que l'exécution du contrat rentre dans les attributions du capitaine, « que l'inexécution incomplète ou défectueuse provienne « ou non du fait d'une personne faisant partie de l'équipage; 3° si la réclamation se fonde sur la faute commise « par une personne de l'équipage... » L'article 454 ajoute que les titres suivants déterminent les autres cas dans lesquels l'armateur n'est point personnellement responsable et qui engagent seulement le navire et le fret. En effet le législateur répète au titre III (art. 502) que tout acte conclu par le capitaine en sa qualité de patron affecte le navire et le fret à la garantie des obligations contractées. Il ajoute au titre V (art. 663) que la même solution est applicable aux

(1) Cf. art. 99 du même code aux termes duquel, en cas d'emprunt sur navire, fret ou cargaison, la créance recouvrable est limitée par la valeur de l'objet engagé. — (2) V. Hoechster et Sacré I, p. 120 et 219. — (3) Nous ne trouvons rien de précis sur la faculté d'abandon dans les textes traduits de la législation danoise. Mais le Danemark n'a pas répudié la règle ainsi posée par Wedderkop : *navis eorumque quæ ad eam pertinent cessione liberentur*. — (4) Toutefois, après avoir énoncé ce principe général, l'auteur de la même analyse limite à la valeur du *navire* la créance des chargeurs à raison du dommage causé aux marchandises embarquées par l'incurie du capitaine.

engagements du capitaine à raison des contrats d'affrètement qu'il a conclus et des connaissements qu'il a délivrés (1).

282. Les tribunaux peuvent avoir à se demander, dans certains cas, quel statut ils doivent appliquer. Un navire appartenant à un armateur allemand avait sombré près d'un port irlandais; une maison irlandaise avait fait, sur la demande du capitaine, certaines dépenses à propos de ce sinistre dans l'intérêt du navire. L'armateur était-il tenu personnellement de toutes les dépenses envers le demandeur irlandais conformément au droit irlandais ou seulement sur son navire et sa cargaison conformément au droit allemand ? Le tribunal de Brême adopta cette dernière solution le 5 mars 1877 (2), jugeant avec raison que, à défaut d'une convention expresse, la loi du pays où le mandat a été donné détermine les pouvoirs du mandataire et par suite jusqu'à quel point le mandant est obligé.

La doctrine anglaise et américaine raisonne de même et règle l'étendue des pouvoirs renfermés dans le mandat par la loi sous l'empire de laquelle ce mandat a été donné (3).

283. « Il est pourtant des cas, disait Valin (4), où le « propriétaire ne se libère pas en déclarant faire cet aban- « don... : la raison est que ces dettes sont propres et per- « sonnelles à l'armateur tout comme s'il les eût contractées « lui-même ». Il est universellement reconnu, sous l'empire des lois modernes, que la faculté d'abandon ne peut jamais être invoquée par le propriétaire-armateur pour limiter ses

(1) « En cas de sous-affrètement, poursuit l'art. 664, ce n'est pas « le sous-fréteur, mais l'armateur qui répond avec le navire et le fret « (art. 452), de l'exécution du sous-contrat d'affrètement, en tant « qu'elle rentre dans les attributions du capitaine et que ce dernier « s'en est chargé, notamment en recevant les marchandises et en dé- « livrant le connaissement. La présente disposition ne préjuge point « la question de savoir quand et jusqu'à quel point l'armateur ou le « sous-fréteur peut être poursuivi par le sous-affréteur, et si, dans « ce dernier cas, le sous-fréteur doit répondre indéfiniment de l'exé- « cution ou s'il n'est tenu que de la responsabilité de l'armateur li- « mitée au navire et au fret. » — (2) Aff. Harvey *c.* Engelbert (journ. du droit intern. privé, V, p. 627). — (3) Story, Conflict of laws, 286 b. — (4) I, p. 568.

obligations personnelles. Cette règle est au-dessus de toute controverse et le débat ne peut naître que sur son application.

Il est indubitable que l'armateur ne peut pas s'exonérer par l'abandon du navire et du fret de l'obligation de payer les gens de l'équipage quand il les a engagés lui-même ou même, en thèse générale, lorsque l'équipage a été formé dans le lieu de sa demeure puisque son concours est alors légalement présumé (art. 223). C'est ce qu'a jugé la cour de cassation le 30 août 1859 (1), et la doctrine de cet arrêt n'est pas contestable (2). Mais que décider s'il est démontré que le capitaine a choisi ses hommes sans la participation, même tacite, de l'armateur, quoiqu'au lieu de sa demeure ? Le tribunal de commerce de Marseille (3) assimile à tort les deux hypothèses. Il est sans doute regrettable que les matelots soient privés de leurs salaires et peut-être le législateur eût-il dû déroger, dans ce cas spécial, à la règle posée dans le second paragraphe de l'article 216; mais il n'y a pas dérogé. La faculté d'abandon n'est pas une question de résidence : il s'agit de savoir si l'armateur est ou n'est pas personnellement obligé (4).

« Il ne nous paraît pas même, une fois le principe admis, « dit M. Laurin (5), qu'on doive distinguer entre les salaires « de différents voyages, et c'est à tous, c'est-à-dire aux sa- « laires se référant à un voyage précédent, aussi bien qu'à « ceux de l'expédition présente que la règle de l'article 216 « doit être appliquée... La jurisprudence semble cependant « avoir admis la solution critiquée en décidant d'une façon « absolue que le fret à rapporter dans ce cas par l'ar- « mateur ne peut être grevé des salaires afférents à des

(1) D. 59. 1. 350. — (2) *Sic* Bédarride, 2e éd., n° 298. — (3) 22 juin 1859, 25 mars 1862, 16 octobre 1868 (Rec. de M. 59. 1. 195, 62. 1. 126, 69. 1. 28). *Sic* Filleau, *Engagements des équipages, etc.*, p. 75 s. — (4) L'arrêt du 30 août 1859 semble préjuger la question dans notre sens. « Attendu, dit l'arrêt de cassation, que, *sans contester le con-* « *cours de l'armateur*, le tribunal de commerce de Bordeaux a dé- « cidé que cet armateur était libéré... » — (5) I, p. 628.

« voyages précédents ; conf. Aix 18 juillet 1850 et 9 no-
« vembre 1871. Ceci est vrai et faux à la fois, vrai en ce
« que les gens de mer ne peuvent prétendre en ce cas à
« leur privilège ordinaire, la créance se référant à un
« voyage précédent (art. 191, 6°), mais ce serait faux si
« l'on voulait faire résulter de là pour eux une action per-
« sonnelle indéfinie sur tout le patrimoine de leur débiteur. »
Cette solution est-elle bien pratique ? ne sacrifie-t-elle pas à l'excès les droits des gens de mer ? Les armateurs que j'ai questionnés à ce sujet ne croient pas pouvoir pousser aussi loin la faculté d'abandon. Cela se conçoit. Tout le monde reconnaît que l'abandon ne comprend pas le fret des voyages précédents, mais se limite au fret du voyage en cours d'exécution. N'est-il pas inique que l'armateur garde tout le fret du voyage auquel ont concouru ces matelots, tandis que ceux-ci seront réduits à se faire payer sur un fret affecté par privilége à d'autres créanciers ? L'armateur ne rapporte assurément que le fret net, c'est-à-dire le fret après déduction des dépenses auxquelles il doit pourvoir ; mais imagine-t-on qu'il puisse le grever des salaires affectés à tous les voyages antérieurs, c'est-à-dire de dépenses auxquelles devait naturellement pourvoir une série d'autres frets ? Les tribunaux ne manqueront jamais de décider, en cas pareil, que l'armateur a ratifié, en fait, les engagements du capitaine envers cette catégorie de débiteurs en recouvrant et en gardant les frets antérieurs. C'est à peu près ainsi que la cour d'Aix a très-sagement, selon nous, résolu la difficulté par son arrêt du 9 novembre 1871 (1).

Quand il s'agit de rembourser une dépense faite pour réparer un vice propre, l'armateur garde-t-il la faculté d'abandon ? Il est difficile de comprendre pourquoi MM.

(1) « Attendu que l'armateur qui se libère en abandonnant le fret
« du dernier voyage ne peut pas le grever de dépenses afférant à des
« voyages antérieurs parce qu'autrement il réduirait les sommes
« qu'il doit rapporter par des dépenses qui étaient affectables à des
« frets antérieurs et qu'il a acceptées comme personnelles en recou-
« vrant et en gardant ces frets... » (Rec. d'Aix 1872, p. 362).

Hoechster et Sacré disent à ce propos (1) : « La jurispru-
« dence est constante pour admettre que la disposition de
« l'article 216 est générale et absolue ». « Attendu, disait
« la cour de Bordeaux le 11 mai 1868, que Lopez (proprié-
« taire-armateur) était personnellement obligé par son
« contrat et par la loi de livrer à son affréteur un navire en
« bon état de navigabilité et en mesure de faire le voyage
« convenu ; qu'ainsi donc, s'il est prouvé que ce navire était
« réellement atteint d'un vice propre et hors d'état de navi-
« guer au moment où il a fait voile, les dommages qui en
« sont résultés pour l'armement doivent être considérés
« comme résultant du fait du fréteur Lopez et comme enga-
« geant sa responsabilité personnelle sans qu'il puisse être
« admis à se libérer... par abandon... », et le pourvoi
« dirigé contre cet arrêt fut rejeté le 11 avril 1870 (2). Le
tribunal de commerce de Marseille s'est prononcé dans le
même sens le 25 mars 1873 (3) : « Attendu que c'était aux
« armateurs à entretenir leur bateau et à ne lui laisser
« prendre la mer qu'en état de navigabilité ». Telle doit être
en effet la règle. Il en serait autrement si le vice propre pro-
venait de réparations défectueuses accomplies en cours de
voyage, et c'est dans ce cas exceptionnel qu'un arrêt de
Caen (13 mai 1862) (4), cité par MM. Hoechster et Sacré, a
consacré la faculté d'abandon. Mais, en thèse générale, qui
peut être responsable du vice propre ? L'armateur seul ; il
est donc personnellement, c'est-à-dire indéfiniment obligé.

Le capitaine peut être spécialement chargé de gérer la
cargaison ou de se livrer à des opérations commerciales pour
le compte de ses commettants. Le voilà, dès lors, investi
d'un nouveau mandat, absolument distinct de son mandat
ordinaire qui se borne à la direction et à l'administration du
navire. Le propriétaire-armateur est ici responsable comme
si la gestion de la cargaison avait été déférée au premier
venu. Peu importe que le capitaine ait cumulé les deux qua-

(1) I, p. 60. — (2) D. 72. 1. 54. — (3) Rec. de M. 1873. 1. 165. — (4) Caumont, v° Abandon marit., n° 32.

lités : il s'agit de savoir en quelle qualité il a procédé. S'il a procédé comme gérant de la cargaison, le propriétaire-armateur est tenu non plus dans les termes de l'article 216, mais conformément au droit commun (1).

On peut se demander si le mandat d'assurer le navire rentre dans les attributions normales de l'armateur-gérant, et ce n'est pas sans hésitation que nous avons adopté la solution affirmative. Mais le rôle du capitaine est évidemment plus subalterne et moins large. Quand il assure le navire, le propriétaire peut-il s'affranchir du paiement de la prime par l'abandon ? Nous pensons que l'assurance du navire ne regarde pas le capitaine, mais le propriétaire-armateur : dès lors, si le capitaine agit en vertu d'un ordre formel, il s'acquitte d'un mandat ordinaire qui peut confiner à ses attributions, mais qui ne s'y rattache pas essentiellement. Le propriétaire est donc alors obligé personnellement. Même solution si le capitaine est réputé avoir agi comme gérant d'affaires, quoiqu'en règle générale il n'enchaîne pas ainsi l'armateur d'une manière indéfinie, parce que, l'objet même du contrat dépassant son rôle naturel et légal, il a géré l'affaire dans les termes du droit commun. D'ailleurs, la somme assurée étant acquise au propriétaire assuré même après l'abandon, il est juste que le paiement de la prime reste à sa charge personnelle (2).

284. La faculté d'abandon cesse encore si l'obligation d'abord contractée par le capitaine est ratifiée par le propriétaire. C'est comme si le propriétaire avait agi lui-même. Par exemple l'armateur, informé du sinistre, s'est rendu sur les lieux, a approuvé les réparations, donné ses instructions, reconnu la nécessité d'un emprunt à la grosse; puis, sachant le montant, la forme et les conditions de l'emprunt contracté, il a laissé le capitaine débarquer les marchandises qui en étaient le gage, les remettre au desti-

(1) V. dans ce sens Bédarride (I, n° 285), qui réfute avec beaucoup de force l'opinion contraire d'Emérigon. — (2) Cf. Hoechster et Sacré I, p. 62. *Sic* Marseille, 25 mars 1862 et 7 janvier 1869 (Rec. de M. 62. 1. 126 et 69. 1. 66).

nataire, toucher le fret et a expédié son navire sous le commandement d'un autre capitaine pour un autre voyage (1) : il a ratifié. Il est indéfiniment tenu de cet emprunt.

Il y a des cas où il ne serait pas tenu du tout sans cette ratification, par exemple si le capitaine, excédant son mandat naturel, achète un navire en remplacement du navire expédié (2); mais sa ratification va tout à coup l'obliger indéfiniment. Dans cette hypothèse, pas de moyen terme.

Le propriétaire a-t-il ou n'a-t-il pas ratifié ? C'est là généralement une question de fait dont la solution est abandonnée au pouvoir discrétionnaire du juge.

Cependant on peut se demander si la remise de lettres de crédit faite par l'armateur au capitaine n'astreindrait pas le juge à déclarer que le premier s'est associé aux engagements à contracter par le second. Il nous paraîtrait difficile de trancher autrement cette question (3).

Le capitaine, ainsi que nous l'expliquerons ultérieurement, ne peut pas consentir une hypothèque sans un pouvoir exprès de son commettant. Mais, aux termes de la loi du 10 décembre 1874 (art. 26), le propriétaire qui veut se réserver la faculté de faire hypothéquer le navire pendant le voyage par le capitaine doit déclarer au bureau du receveur des douanes du port d'attache la somme pour laquelle il entend qu'il sera usé de ce droit. Cette déclaration est mentionnée sur l'acte de francisation et les hypothèques consenties ultérieurement par le capitaine prennent rang, au moins au regard des tiers, à dater de cette époque. M. Laurin fait très-justement observer (4) qu'en vertu de cette déclaration et du mandat qui en découle le propriétaire se trouve avoir approuvé d'avance les concessions d'hypothèques : les tribunaux ne seraient donc pas libres de limiter son engagement en niant son adhésion.

(1) C'est l'espèce d'un arrêt rendu par la cour de Rennes le 16 juin 1860 (D. 61. 2. 161). — (2) Req. 7 novembre 1854, S. 54. 1. 797, D. 54, 1. 437. — (3) *Sic* Rouen, 17 janvier 1863. Rec. de Rouen, 63, 69. Cf. Hoechster et Sacré I, p. 60. — (4) I, p. 635.

285. Il est une hypothèse où l'obligation personnelle du propriétaire subsiste sans être indéfinie, je veux parler de celle que prévoient les articles 258, 259 et 260 du code de commerce. Après le naufrage, la créance des matelots pour leurs loyers peut se réduire, car ils ne peuvent s'en faire payer que sur les débris du navire et sur le fret des marchandises, en cas qu'ils en aient sauvé; mais cette disposition, si elle restreint 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 toutefois au-delà de la somme représentant la valeur dûment constatée des débris et du fret. Il n'importerait même d'après un arrêt de la cour de cassation du 2 janvier 1878 (1) que, à la suite du naufrage, l'armateur eût délaissé le navire à un assureur; il résulte bien de l'article 386 co. que la propriété du navire et du fret passe, en ce cas, à l'assureur avec certaines charges qui y sont inhérentes et que notamment les matelots ont contre l'assureur, jusqu'à concurrence de la valeur des objets délaissés, une action réelle en paiement de leurs 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.

286. Toutes les législations qui permettent au propriétaire-armateur de limiter son obligation par l'abandon lui enlèvent cette faculté dès qu'il a transformé l'engagement du capitaine en engagement personnel. Il n'en pouvait être autrement. C'est l'armateur lui-même qui se place sous le joug de la loi commune : comment et pourquoi l'y soustraire ? C'est ainsi que, d'après le code hollandais (art. 322) reproduit par les codes du Portugal (art. 1338), de Buenos-Ayres et du Chili (2), « tout propriétaire ou copropriétaire

(1) B. civ. 1878, p. 5. — (2) Le code chilien est un peu plus explicite ou plus prolixe : « Si le navire se trouve dans le port de sa ma-
« tricule ou de son armement, le propriétaire est personnellement
« responsable des frais de réparation et de tous autres qui peuvent
« être faits lorsqu'il les a ordonnés. Les copropriétaires répondent

« d'un navire est *personnellement* responsable (en propor-
« tion de sa part) pour les frais de radoub du navire et autres
« faits par son ordre ou par ordre de la société » ; que d'après le même code (art. 336), également reproduit par le code argentin, « tous les copropriétaires sont *personnelle-*
« *ment* obligés (en proportion de leur part) pour les répara-
« tions ou autres frais ordonnés par le directeur du navire,
« s'il en a été spécialement chargé ou s'il en a averti l'asso-
« ciation ». Le code portugais dit à peu près la même chose sous une autre forme (1).

Nous venons de dire que, si le capitaine a procédé comme gérant de la cargaison, le propriétaire-armateur est tenu, non plus dans les termes de l'article 216, mais conformément au droit commun. Le code chilien adopte cette solution et l'élargit encore : « L'armateur qui a conféré au capitaine
« des pouvoirs spéciaux pour administrer la cargaison qui
« lui appartient, *pour emprunter à la grosse* ou faire d'au-
« tres actes analogues dans son intérêt, ne peut, dit-il, se
« libérer par l'abandon des engagements que son manda-
« taire a contractés dans les limites de ses pouvoirs ».

L. Borsari, commentant l'article 311 du code italien, fait remarquer que la faculté d'abandon cesse : 1° si le capitaine, administrateur de la cargaison en même temps que maître du navire, s'est engagé dans l'intérêt de la cargaison ; 2° s'il fait lui-même le commerce pour le compte et sur l'ordre de l'armateur ; 3° si l'armateur a transformé par son approbation explicite (esplicita e particolare) les engagements du capitaine en engagements personnels.

L'article 30 § 2 des codes égyptien et turc complète heureusement l'article 216 § 2 du code français : « Il peut, dans

« dans la même forme et jusqu'à concurrence (?) (peut-être faut-il
« lire à proportion) de leur intérêt de tous les frais faits pour le na-
« vire du consentement de la majorité » (traduction de MM. Hoechs-
« ter et Sacré). — (1) Art. 1354 : « Le directeur ne peut faire aucun
« arrangement ni aucune dépense qui oblige personnellement les
« copropriétaires, aux termes de l'art. 1338, sans leur autorisation
« spéciale lors même que les termes généraux de l'acte de parti-
« cipation feraient présumer le contraire. »

« tous les cas, dit-il, s'affranchir des obligations ci-dessus « par l'abandon du navire et du fret, *si elles n'ont été con-* « *tractées expressément par son ordre spécial* ».

Les articles 65 et 99 du code norwégien impliquent la perte de la faculté d'abandon si le propriétaire du navire s'est personnellement engagé (1).

Le code suédois admet également qu'un propriétaire de navire peut transformer par son fait sa responsabilité restreinte en responsabilité personnelle et indéfinie. C'est par application de cette règle qu'un associé ayant cédé sa part dans le navire cesse d'être responsable des engagements antérieurs à la cession concernant le navire, *sauf les cas dans lesquels sa responsabilité personnelle serait engagée.*

Nous nous demandions tout à l'heure si le législateur français n'aurait pas dû proscrire la faculté d'abandon dans le cas où le capitaine a choisi ses hommes sans la participation, même tacite, de l'armateur, quoiqu'au lieu de sa demeure. Les rédacteurs du code finlandais ont, en 1873, envisagé cette question sous son aspect le plus large en la résolvant dans un sens favorable aux matelots. Ils ont déclaré les armateurs personnellement, c'est-à-dire indéfiniment responsables non seulement « pour toutes les obliga- « tions qui affectent le navire et qui résultent de leurs pro- « pres stipulations, de leur consentement ou de leur faute », mais encore « pour les gages et loyers du capitaine et des « gens de l'équipage (2) ».

Enfin le législateur allemand décide que, dans les deux premiers cas prévus par l'article 452 (3), la responsabilité cesse d'être limitée si la faute est imputable à l'armateur

(1) « A moins que les armateurs, par leurs propres agissements, « n'aient occasionné la perte » (art. 65). « A moins que le capitaine, « l'armateur ou le propriétaire de la cargaison ne se soit engagé « personnellement à la suite d'un engagement spécial » (art. 99). — (2) Après la vente d'un navire en totalité ou en partie, dit encore le code finlandais (art. 10), l'ancien propriétaire n'est point libéré des obligations qu'il a contractées comme propriétaire du navire et dont il était personnellement responsable en cette qualité. — (3) V. ci-dessus n° 281.

ou s'il a expressément garanti l'exécution du contrat (1). « L'armateur, ajoute l'art. 453, n'affecte pas seulement le « navire et le fret au paiement des dettes provenant de « l'engagement et des loyers des gens de mer, il en répond « aussi personnellement (2). Toutefois si le navire périt « sans sa faute avant l'accomplissement du voyage, no- « tamment : s'il fait naufrage ; si, condamné comme n'étant « plus susceptible d'être radoubé, il est publiquement vendu « (art. 444); s'il est pris par des pirates ; s'il est capturé et « déclaré de bonne prise, l'armateur n'est point person- « nellement responsable des créances résultant du voyage « non accompli ou, si ce voyage a été fait par escales, de « celles résultant de la dernière escale (3) ».

287. L'abandon doit comprendre le navire et le fret.

Il ne sera pas toujours loisible aux créanciers de toucher le produit entier du navire. Ce produit peut être grevé des frais de sauvetage, de justice, de garde, de magasinage, etc., sans lesquels le gage n'est pas réalisable (4). Après les avoir payés, les créanciers n'auront pas de recours contre l'armateur : s'il en était autrement, celui-ci serait tenu au-delà de sa fortune de mer (5).

S'il y a plusieurs copropriétaires inscrits sur l'acte de francisation, la résolution d'abandon total prise par la ma-

(1) Aux termes de l'art. 452 § 1, on l'a vu, il n'y a pas limitation de responsabilité quand le capitaine a agi en vertu d'une procuration spéciale. — (2) Cf. jugement du trib. de co. de Hambourg du 11 mai 1864 (J. du dr. intern. privé IV, p. 363). Ce jugement affirme énergiquement le caractère personnel de cette dette. L'armateur ne pourrait s'en décharger même par la vente et doit les salaires non-seulement jusqu'au jour où l'équipage est entré au service de l'acheteur, mais encore jusqu'au jour du désarmement. — (3) L'article ajoute : « La dernière escale commence dans le port « où le navire a fait son dernier chargement ou déchargement et « court à dater de l'époque où il a commencé à charger ou fini de « décharger. Un port de relâche forcée n'est pas considéré comme « un port d'escale dans le sens du présent article. » La disposition finale de l'article, si l'on s'en tient à la traduction de M. V. Foucher, est inintelligible : « Dans aucun des cas précités, l'armateur n'est « *tenu* de répéter les arrhes et avances qu'il a pu donner ». On n'est jamais tenu d'exercer une action en répétition. — (4) Cf. Aix, 22 décembre 1860 (Rec. de M. 61. 1. 58). — (5) Laurin, I, p. 629.

jorité lie-t-elle la minorité? Oui, d'après M. Dalloz (1). Nous avons quelque peine à comprendre cette solution. Le pouvoir de la majorité se réduit aux actes d'administration et c'est pourquoi, nous le verrons plus loin, la vente amiable du navire entier ne peut être ordonnée qu'à l'unanimité. L'abandon est-il donc un acte d'administration pur et simple? Il s'agit, au demeurant, d'abdiquer la propriété du navire. Nous ne croyons pas que la majorité puisse ici contraindre la minorité. Mais chacun des copropriétaires peut-il abandonner sa part indivise comme il pourrait la vendre amiablement? La faculté d'abandon partiel n'étant proscrite par aucun texte, nous ne voyons pas comment on pourrait l'interdire. Qu'on ne dise pas : les engagements ont été contractés au nom de la société; donc ils sont exécutoires par elle et l'abandon doit s'étendre à tout le fonds social, c'est-à-dire à tout le navire. Quand la dette est purement personnelle, elle est assurément dette sociale et, nous l'avons dit, solidaire ; mais, par l'abandon, la dette devient plus « réelle que personnelle (2). » Chaque associé s'acquitte alors, quelle que fût auparavant l'étendue de sa dette, en abdiquant tout son droit sur le meuble affecté. De quoi peuvent se plaindre les créanciers? Tant mieux pour eux si l'abandon n'est que partiel et si quelques uns de leurs débiteurs sont encore indéfiniment obligés. La faculté d'abandon partiel a sans doute un inconvénient sérieux, puisqu'elle permet à l'un des quirataires de se soustraire à l'action solidaire et d'en rejeter tout le poids sur ceux qui préfèrent conserver le navire; mais la solution contraire offrirait un inconvénient plus grave encore : un quirataire insolvable pourrait, par sa négligence ou par sa mauvaise volonté, tout empêcher et par là ruiner ses copropriétaires ou bien les forcer à payer très-cher son adhésion. Nous adoptons, quant à la faculté d'abandon partiel du navire, la doctrine de MM. Duvergier (3), Dalloz (4) et Bédarride (5).

(1) Rép., v° droit marit., n° 217; *sic* Ruben de Couder, v° armateur, n. 69. — (2) Emérigon II, p. 454. — (3) Collect. des lois, 1841, p. 322. — (4) *loc. cit.* — (5) I, n. 293.

Le propriétaire-armateur abandonne le navire dans l'état où il se trouve, quand il n'en resterait qu'un débris insignifiant, quand il n'en resterait aucun débris. « Attendu, dit la « cour de Paris (1), que l'abandon noxal, autorisé par la loi, « ne suppose pas que la chose qui doit en être l'objet ait « continué à exister après l'évènement qui a causé le dom- « mage ; qu'il suffit que sa perte ne soit pas le résultat d'un « fait nouveau, imputable au maître. » Le texte ne distinguant pas, il serait absurde de sacrifier l'armateur au moment même où il vient d'être le plus gravement atteint (2). Si le tribunal de La Rochelle a jugé le contraire le 16 mai 1876 (Rec. de M. 1877. 2. 96), c'est *qu'après les poursuites commencées* l'armateur avait exposé de nouveau son navire aux risques de la mer. Les créanciers pouvaient donc soutenir que la perte était le résultat d'un fait nouveau, imputable à leur débiteur. Dans ce cas, l'armateur ne pourrait pas, à son gré, sans courir aucune chance défavorable, conserver la faculté d'option en utilisant le navire qui serait exposé à périr, qui perdrait inévitablement chaque jour une partie de sa valeur et qui ne rentrerait souvent de ses divers voyages que grevé de responsabilités nouvelles. Les tribunaux ne manqueraient pas alors de juger en fait, comme la cour de Poitiers par son arrêt confirmatif du 3 juillet 1876 (Rec. de M. 1878. 2. 26), « que les choses ne « sont plus entières » et que « si certains actes de bon père « de famille, autorisés par l'intérêt commun, ne font pas « obstacle à l'abandon du navire, il n'en saurait être ainsi « lorsqu'il a été par des faits ultérieurs *personnels aux ar-* « *mateurs* avarié à nouveau, compromis et dénaturé. »

Mais il faut au moins, pour que la faculté d'abandon puisse être exercée, que le navire ait accompli un voyage et qu'il ait été commandé par un capitaine apte à contracter en cette qualité. Nous admettons avec le tribunal de

(1) 24 mai 1862. D. 62. 2. 175. Cf. Rouen, 16 décembre 1868 (D. 72. 1. 79) et le Havre, 6 avril 1870 (Rec. de M. 1872. 2. 246). — (2) Cf. Laurin I, p. 636.

commerce de Marseille (10 août 1876) (1) que le propriétaire d'un navire en construction n'ait pas pu s'affranchir par l'abandon de l'obligation de payer le constructeur, quoique la commande eût été faite par un capitaine au long cours, son préposé.

288. Le code espagnol (art. 622) et le code portugais (art. 1345) énoncent simplement que le navire doit être abandonné « avec tous ses agrès et apparaux ». Le code argentin contient la même formule et consacre en outre, d'une manière expresse, la faculté d'abandon partiel. D'après le code chilien, « la majorité des copropriétaires « peut faire l'abandon aux créanciers du navire ; mais si « elle préfère conserver le navire et payer les dettes, la mi- « norité n'est pas tenue de se soumettre à cette résolution « et peut abandonner ses parts d'intérêt. Cette disposition « s'applique notamment au cas où le capitaine est autorisé « par la majorité, contre le vœu de la minorité, à obliger « indéfiniment tous les copropriétaires du navire. » Il serait particulièrement déraisonnable, en effet, que, dans cette dernière hypothèse, la minorité fût liée par la majorité. Le législateur chilien, d'accord avec les tribunaux français, décide en outre que « la perte du navire n'éteint pas « la faculté d'abandon, » et que l'armateur peut en user « en quelque état que le navire se trouve » (art. 883-885).

L. Borsari, commentant l'article 311 du code italien, admet avec Duvergier que la majorité, si elle préfère conserver le navire, ne lie pas la minorité, et regarde la faculté d'abandon partiel comme étant au-dessus de toute controverse (2).

(1) Rec. de M. 1876. 1. 245. « Attendu, dit le jugement, qu'il faut, « d'après l'article 216, deux conditions essentielles, à savoir : un « navire ayant accompli un voyage, ce qui ressort de la nécessité « d'abandonner le fret, et un capitaine commandant ce navire et ayant « pris en cette qualité les engagements, etc.; attendu qu'au moment « où l'obligation de Roman est née, le navire, étant en construction, « n'existait pas encore réellement comme navire et ne pouvait avoir « un capitaine pour le commander et prendre en cette qualité des « obligations pouvant atteindre les propriétaires qui l'auraient « préposé... » (2) n. 1012.

Dans le droit maltais (1), la responsabilité même du propriétaire cesse par la perte du navire.

289. Quel fret doit être abandonné ? Le seul qui puisse être regardé comme l'accessoire du navire, c'est-à-dire le fret qui se rapporte au dernier voyage (2). Les frets acquis se confondent avec la fortune générale de l'armateur. Ce dernier voyage, ainsi que l'explique très-bien M. Laurin, est celui à raison duquel le fret est encore dû, que ce fret ait été ou non perçu d'avance, qu'il soit ou non restituable en cas d'accident (il y a là en effet une convention étrangère aux créanciers et qui ne doit pas plus leur nuire que leur profiter).

L'éminent professeur tire de ces prémisses une série de déductions auxquelles nous nous associons. La même expédition comprend-elle à la fois deux trajets différents, l'aller et le retour, avec un fret distinct à raison de ces deux trajets ? Le fret de retour seul sera rapportable, car c'est lui seul qui reste encore uni au navire au moment de l'abandon. Le voyage se compose-t-il de traversées multiples, un fret distinct étant affecté à chacune d'elles ? Le fret relatif à la traversée en cours d'exécution au moment de l'abandon est seul rapportable. Enfin s'il s'agit d'un affrètement *en travers*, c'est-à-dire avec la condition que les marchandises de retour seules seront soumises au paiement d'un fret, il n'y aura pas de fret rapportable ou le fret sera rapportable en entier suivant que l'abandon aura lieu pendant l'aller ou pendant le retour (Cf. le Havre, 6 juin 1870, Aix, 9 novembre 1871, Rec. de M. 72. 2. 246; Rec. d'Aix 1872, p. 362) (3).

(1) A. de St-Joseph, p. 303. — (2) Le Havre, 30 décembre 1830, Bordeaux, 14 novembre 1850 (Rec. de Marseille, t. 11. 2. 105 et t. 29. 2. 145); Hoechster et Sacré I, p. 65; Laurin I, p. 628; Ruben de Couder, Dict. v° armateur, n° 101. — (3) Ces lignes étaient écrites quand la cour de cassation (chambre civile) a rendu ses deux arrêts du 10 juin 1879 (admin. de la mar. c. Franceschi et admin. de la mar. c. Pellolio). Dans l'une et l'autre espèce, il était allégué par l'administration de la marine et la cour d'appel n'avait pas contesté que les navires avaient quitté leur port d'armement avec un chargement de

Il s'agit ici du fret net, c'est-à-dire déduction faite des dépenses auxquelles il est destiné à pourvoir. Le tribunal de commerce de Marseille a très-bien jugé dans l'affaire Aube contre cap. Rykmans et consignataires (22 jan-

marchandises, étaient arrivés heureusement à leur destination et avaient péri dans le trajet de retour, accompli avec un nouveau chargement. Or, d'après une jurisprudence que nous apprécierons ultérieurement (civ. rej. 27 février 1867), la disposition de l'art. 258 co., qui prive les matelots de tout loyer en cas de naufrage avec perte entière, est inapplicable aux loyers dus pour les diverses traversées « antérieurement accomplies par le navire depuis son départ du « port d'armement et productives d'autant de frets qu'il y a eu de « chargements et de transports successivement opérés avant le der- « nier voyage, interrompu par le naufrage. » La cour d'Aix, sans heurter directement cette jurisprudence, avait déclaré le 18 décembre 1876 que les navires étaient partis sous l'empire d'une convention qui ne leur donnait droit à aucun fret d'aller : or, disait-elle, les loyers des matelots et les frais de rapatriement ne sont dus que sur les débris des navires et le fret des marchandises sauvées ; puisqu'il n'y a a ici ni fret d'aller (par suite de la convention) ni fret de retour (par suite du sinistre), ni sauvetage quelconque, l'armateur ne peut être tenu de rien. La cour de cassation a répondu « qu'en prin- « cipe toute marchandise transportée par mer doit un fret et « que ce fret, formant l'une des sûretés affectées par la loi à la « subsistance des marins naufragés et à leur rapatriement, il ne « pouvait dépendre de l'armateur de les en priver par son fait et à « leur insu ; que c'est cependant ce qui arriverait si une convention « *contenant une répartition arbitraire du fret* pouvait être oppo- « sée à l'équipage et par suite au trésor public ; que le principe gé- « néral écrit dans l'art. 1165 c. civ. devait trouver ici son application « et limiter l'effet de la convention aux rapports de l'armateur et du « chargeur, d'où il suit que, à l'égard de l'administration de la ma- « rine, le fret devait être considéré comme dû. »

On aperçoit aisément la portée de ces arrêts. Le sinistre, je le suppose, s'est produit pendant l'aller, et des marchandises ont été sauvées. Le propriétaire-armateur, en faisant abandon du fret, prétendra sans doute n'avoir, à ce point de vue, rien à rapporter, puisque son chargeur ne lui paie aucun fret. Mais les tiers ne pourront-ils pas venir reprendre la thèse des arrêts du 10 juin 1879 en soutenant à leur tour que toute marchandise transportée par mer doit, en principe, un fret, qu'ils ont compté sur cette sûreté, qu'il ne peut pas dépendre de l'armateur de les en priver par son fait et à leur insu, que c'est cependant ce qui arriverait si une convention contenant une répartition arbitraire du fret pouvait leur être imposée ; que si l'équipage a le droit d'invoquer l'art. 1165 c. civ., ils peuvent aussi s'en prévaloir ? Que répondre à cette argumentation ?

Cependant si l'absolue *gratuité* du transport d'aller était affirmée, en fait, par la cour d'appel, il y aurait là une constatation souveraine des conventions qui échapperait au contrôle de la cour suprême.

vier 1866) (1) que l'armateur avait pu déduire du fret abandonné les droits de passage payés pour le rapatriement de marins embarqués en pays étranger par l'autorité consulaire. Si l'armateur avait été obligé d'abandonner le fret intégral et de supporter en outre les frais de retour auxquels le fret est affecté (ord. du 1er mars 1743), il aurait été tenu au-delà de sa fortune maritime d'un engagement qui, d'après le vœu de la loi, doit grever exclusivement, en cas d'abandon, sa fortune maritime.

L'abandon partiel du navire implique l'abandon partiel du fret. A ce premier point de vue, nous n'admettons pàs qu'il faille nécessairement, pour s'affranchir des engagements du capitaine, abandonner l'intégralité du fret.

Quand les gens de l'équipage sont engagés au profit ou au fret, l'armateur peut-il, pour limiter son obligation, limiter son abandon à la portion du fret que les accords lui attribuent ? Non, d'après M. Laurin, parce que le matelot engagé dans ces conditions est un associé : l'abandon ne pourrait donc comprendre que le fonds social, c'est-à-dire, en ce qui concerne le fret, les parts réunies de tous les associés. Mais d'abord il est clair que l'armateur ne pourrait abandonner les parts des matelots sans leur aveu : il n'en est pas propriétaire ; comment en disposerait-il ? Il faudra donc obtenir le consentement des matelots; mais comment l'obtenir ? Les portions de fret ou parts *etant considérées comme salaires* ne sont pas affectées aux frais de subsistance, d'entretien et de conduite des hommes de l'équipage dans leurs quartiers (civ. cass. 28 novembre 1866) : la part que la liquidation même alloue à chaque matelot représente son salaire pour ses services à bord et est par conséquent insaisissable (civ. cass. 14 mai 1873) : quand ces parts de fret leur sont ainsi garanties par la loi, comment s'en dépouilleraient-ils pour limiter les pertes de l'armateur à sa fortune maritime ? On ne peut pas même admettre que l'armateur commence par abandonner le fret entier, sauf à dédommager ultérieu-

(1) Rec. de M. 1866. 1. 54.

rement les matelots par le paiement d'une somme équivalente à leur part dans la liquidation ; outre qu'il serait ainsi tenu au-delà de sa fortune maritime, il peut devenir insolvable et les matelots doivent toucher le prix intégral de leur travail à bord. L'armateur, au demeurant, fait ce qu'il peut en abandonnant toute sa fortune de mer, et l'on ne déduit du fret que la somme représentative des salaires : or les créanciers ne peuvent réclamer que le fret net.

Le propriétaire du navire peut l'être aussi de la cargaison. Dans ce cas, il n'y a pas de fret stipulé. Mais en répudiant les charges de l'expédition maritime, il ne peut pas s'en attribuer les bénéfices. Il devra payer une somme équivalente à la valeur approximative du fret (1).

Si le propriétaire-armateur n'a pas encore touché le fret et qu'aucune faute ne lui soit imputable, il lui suffira d'abandonner, avec le navire, sa créance contre l'affréteur (2). Mais que décider si le fret a été touché par le capitaine ? Le propriétaire-armateur sera-t-il libéré en abandonnant avec le navire son action contre ce capitaine ? Nous le croyons. On aurait tort d'assimiler ici le capitaine au consignataire. C'est bien comme capitaine, en vertu du mandat nécessaire et spécial qu'il tient de sa qualité et de la loi, qu'il a touché le fret : s'il en est ainsi, les règles du mandat ordinaire ne sont pas applicables : au lieu d'engager son mandant indéfiniment dans les termes de la loi civile, le capitaine ne l'a engagé que limitativement dans les termes de la loi commerciale. La cour de cassation a donc pu juger (3) que « l'article 216 n'excepte pas le cas où le capitaine a touché « le fret sans en tenir compte au propriétaire... et que, « pour s'exonérer de la responsabilité de ce fait comme de « tous autres faits du capitaine..., il satisfait à son obliga- « tion en abandonnant aux créanciers tous les droits qu'il

(1) « Le prix de ce fret serait facilement établi par le cours de la « place au moment du chargement » (Bédarride I, nº 294). — (2) *Sic* Demangeat IV, p. 156. — (3) Civ. rej. 17 avril 1872. D. 72. 1. 186. Cf. Rev. crit. de législ. et de jurispr., nouvelle série, t. I, p. 417 (article de M. Gonse).

« peut avoir contre le capitaine pour le recouvrement du « fret ».

Toutefois n'exagérons pas la portée de cette jurisprudence : si le montant de la créance de l'armateur était diminué par son propre fait, par exemple si le fret avait été, sur son ordre, employé à l'acquit de ses dépenses personnelles, il ne pourrait pas se débarrasser de ses créances par un abandon qu'il aurait rendu lui-même illusoire. Ce fret qu'il rapporte aux créanciers, il ne peut pas à la fois l'abandonner et se l'approprier par un moyen détourné.

De même que si, le navire ayant péri, la cargaison a été sauvée en tout ou partie, le propriétaire s'affranchit en abandonnant le fret afférent aux marchandises sauvées, il s'affranchit encore, si le navire est sauvé seul et sans aucune portion des marchandises, en abandonnant le navire. L'armateur se dépouille de toute sa fortune maritime; on ne peut pas lui demander davantage (1).

290. Le propriétaire-armateur, dit le code espagnol (art. 622), peut se libérer par l'abandon du fret gagné dans le voyage. Sa responsabilité, dit le code brésilien, cesse par l'abandon du fret gagné ou à gagner dans le voyage auquel se rapportent les créances donnant lieu à l'abandon. On retrouve une formule analogue dans les codes de Buenos-Ayres et du Chili. Le code chilien ajoute que, « si la cargaison appartient à l'armateur, il n'est pas tenu de la « comprendre dans l'abandon; mais il doit tenir compte « aux créanciers du fret correspondant à cette cargaison, « suivant estimation par experts. »

291. Il n'y a pas lieu de comprendre l'indemnité d'assurance dans l'abandon. La controverse était possible au dix-huitième siècle, alors que les jurisconsultes agitaient la question de savoir « si les effets perdus étaient représentés « par la somme assurée (2). » Elle ne peut plus l'être de-

(1) Il n'y a aucune analogie entre cette espèce et celle du jugement du tribunal de commerce de Marseille du 10 août 1876 (v. le numéro 287) : quand il s'agissait du navire en construction, il n'y avait pas d'abandon de fret possible. — (2) V. notre tome I, n. 144.

puis la promulgation de la loi du 14 juin 1841 : « Quelques « cours royales, au nombre de trois, dit le rapport de « M. Dalloz à la chambre des députés (13 mai 1841), ont « demandé qu'indépendamment du navire et du fret l'ar- « mateur fût tenu d'abandonner le montant de l'assurance « qu'il aurait contractée, et cette demande a été reproduite « avec force dans le sein de votre commission par l'un de « ses membres, qui a présenté l'abandon du montant de « l'assurance comme un moyen de préserver les prêteurs « et les chargeurs des conséquences d'un concert entre le « capitaine et l'armateur désintéressé par l'assurance, pour « emprunter et vendre des marchandises à l'effet de réparer « un bâtiment sans valeur réelle. L'honorable membre a « toutefois subordonné cet abandon du montant de l'assu- « rance à la restitution de la prime payée par le propriétaire « du navire. Votre commission a très-attentivement exa- « miné cette proposition, mais elle n'a pu l'admettre, même « avec le correctif dont on vient de parler. Il lui a semblé « que les rapports établis par la loi entre le propriétaire de « navire et le prêteur ou chargeur devaient demeurer tout « à fait indépendants des contrats d'assurance que chacun « d'eux pouvait passer. Lorsque l'armateur n'a pas cru « convenable de faire assurer son navire, il suffit qu'il l'aban- « donne avec le fret pour s'affranchir de toute responsabilité « des engagements du capitaine; on ne lui demande rien « de plus. Pourquoi donc, si l'armateur a jugé prudent de « se faire assurer moyennant une prime plus ou moins « élevée qu'il a payée, pourquoi les prêteurs et les char- « geurs viendraient-ils lui ravir les fruits d'une sage pré- « voyance et recueillir l'avantage d'un contrat auquel ils « sont demeurés étrangers ? Une telle obligation ne tendrait « à rien moins qu'à interdire l'assurance du navire à l'arma- « teur déjà privé du droit de faire assurer le fret; car ce « serait bien lui interdire réellement cette assurance que de « lui en retirer le bénéfice. Sous ce rapport, on disait avec « raison dans une autre enceinte, où déjà cette idée s'est « produite sans succès, qu'avec un tel système la loi nou-

« velle deviendrait entièrement stérile pour les propriétaires de navires. Quant à la crainte d'un concert coupable entre le capitaine et l'armateur, elle a paru peu fondée à votre commission. D'une part, en effet, le propriétaire du navire qui ne peut faire assurer le fret ni les gages des gens de mer n'est pas complètement désintéressé par l'assurance ; le fût-il en faisant assurer le fret à l'étranger, il ne faut pas oublier que le concert frauduleux qu'on redoute ici entraînerait, pour l'armateur, une responsabilité personnelle dont il ne lui serait pas permis de s'affranchir par l'abandon du navire ; car la fraude, on le sait, fait exception à toutes les règles. » C'est très-clair, et le code réformé n'est pas susceptible de deux interprétations.

Mais il ne faut pas oublier qu'aux termes de la loi du 10 décembre 1874 (art. 17) les droits des créanciers hypothécaires s'exercent « sur le produit des assurances qui » auraient été faites par l'emprunteur sur le navire hypothéqué. » Donc, s'il y avait des créanciers hypothécaires parmi ceux auxquels il est fait abandon, leur droit s'étendrait à l'indemnité d'assurance, puisque l'indemnité d'assurance est, à leur égard, « la représentation du navire (1). »

Au contraire l'indemnité à laquelle l'abordeur est condamné envers l'abordé est, à l'égard de tous les créanciers sans distinction, la représentation du navire. Elle doit être évidemment comprise *erga omnes* dans l'abandon (2).

292. On a fait, en Belgique, une loi (19 juin 1855) tout exprès pour décider que « le recours du propriétaire ou des copropriétaires contre l'assureur ne sera pas compris dans l'abandon. » Telle était déjà la solution formellement consacrée par le code hollandais (art. 321), auquel l'ont empruntée les codes de Buenos-Ayres et du Chili. La question de savoir si le recours contre l'assureur est compris dans

(1) V. notre tome I, n. 70. Cf. Laurin I, p. 633. — (2) Bordeaux 14 nov. 1850, et trib. civ. de Marseille, 8 avr. 1870 (Rec. de Mars. t. 29. 2. 145 et 1872. 2. 128). Cf. Laurin I, p. 634, Ruben de Couder, v° Armateur, n° 103.

l'abandon n'a pas été résolue par le code allemand ; mais elle est tranchée négativement par la jurisprudence (1). Elle est tranchée de la même manière par l'article 17 du code finlandais.

L. Borsari, commentant l'article 311 du code italien (2), fait observer que le recours contre l'assureur est une créance personnelle et patrimoniale (*personale e patrimoniale)* du propriétaire-armateur : cette créance ne se confond donc pas avec la fortune de mer et, par conséquent, ne doit pas être comprise dans l'abandon.

293. Dans quelle forme l'abandon doit-il être fait ? Le code de commerce ne l'assujettit à aucune procédure. La cour du Sénégal a pu dire le 5 mai 1854 (3) que, « la loi n'ayant tracé « aucune forme spéciale pour l'abandon, il peut être fait « soit par acte notarié, soit par exploit d'huissier, soit enfin « par des conclusions prises à l'audience. » MM. Hoechster et Sacré (4) citent un jugement du tribunal de commerce de Nantes du 30 août 1862, d'après lequel il pourrait être fait par correspondance. On n'aperçoit pas, en effet, pourquoi l'article 109 du code de commerce cesserait d'être appliqué.

L'abandon peut-il être proposé en tout état de cause ? La chambre des requêtes n'a pas, ainsi que paraît l'indiquer M. Ruben de Couder (5), tranché la question par son arrêt du 31 décembre 1856. On soutint sans doute alors que l'armateur était déchu, parce qu'il avait contesté la demande du chargeur en elle-même au lieu d'opposer son exception *in limine litis* ; mais l'arrêt répondit purement et simplement que d'après les qualités « ledit abandon avait « été proposé par les mêmes conclusions que les moyens « du fond. » La cour de Paris s'est plus nettement expliquée en jugeant le 9 juillet 1872 (6), comme l'avaient déjà fait la cour d'Aix le 2 mars 1865 (7) et le tribunal civil de

(1) V. le jugement du trib. de co. de Hambourg dans l'affaire des créanciers Simour *c.* Pieper (Journ. du droit intern. privé IV, p. 357). — (2) n. 1013. — (3) D. 57. 1. 189. — (4) I, p. 68. — (5) V° Armateur n. 90. — (6) D. 74. 2. 193. — (7) S. 66. 2. 86.

Marseille le 8 avril 1870 (1), que l'offre d'abandonner et navire et le fret ne constitue pas une demande nouvelle, qu'elle peut donc être proposée pour la première fois en cause d'appel et même après toutes conclusions au fond. J'adhère à cette doctrine. La faculté d'abandon est un mode de libération dont le propriétaire-armateur peut toujours user à sa guise, à son heure, tant qu'un résultat contraire n'est pas irrévocablement acquis (2).

Je reconnais d'ailleurs que, si la faculté d'abandon est invoquée pour la première fois en cause d'appel, tous les dépens, y compris ceux de l'arrêt qui tient lieu de l'acte d'abandon doivent être, en principe, mis à la charge de l'armateur (3). Bien plus et d'une manière générale, le jugement qui condamne un armateur à une indemnité et qui le déclare libéré de cette condamnation par l'abandon du navire et du fret, constituant un titre de libération, il n'y a rien que de juridique à mettre à la charge de l'armateur les frais de ce jugement et de l'instance qui l'a précédé (4).

Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 15 juin 1869 (5) qu'une condamnation pure et simple et *définitive* était un obstacle à l'abandon, en dépit des réserves contenues dans les conclusions de l'armateur, parce que celui-ci avait été condamné personnellement et que l'engagement était devenu son fait personnel. Il ne faudrait pas ériger cette solution en règle doctrinale. Est-ce que l'armateur, quand il conteste absolument non-seulement le chiffre, mais l'existence de la dette, peut faire abandon avant d'avoir été condamné ? Il ne peut pas abandonner en connaissance de cause avant de savoir s'il est réellement débiteur et même ce dont il est débiteur. « Il ne peut être contraint, dit très-« bien l'arrêt précité du 9 juillet 1872, d'invoquer ce moyen

(1) Rec. de M. 1872. 2. 128. — (2) Arrêt précité du 9 juillet 1872. Cf. Laurin I, p. 636. — (3) Rouen, 1er janvier 1841, et Bordeaux, 27 décembre 1860 (Rec. de M., t. 20. 2. 86 et 1861. 2. 48). Cf. Ruben de Couder, v° Armateur, n° 91. — (4) Jugement précité du tribunal civil de Marseille (8 avril 1870). — (5) Rec. de M. 1869. 1. 209.

« libératoire tant que l'étendue de son obligation n'a pas « été déterminée. »

294. Les législations étrangères sont généralement muettes, comme la nôtre, sur la forme de l'abandon. Toutefois le code hollandais (art. 321) exige qu'il soit déclaré dans un acte notarié. « L'abandon, dit aussi le code ar- « gentin, doit être constaté par un acte public. » Aux termes de l'article 888 du code chilien, l'abandon doit être fait par acte public et notifié aux créanciers.

295. Comment se perd la faculté d'abandon ?

Par une renonciation formelle, rien de plus clair.

La renonciation peut être tacite. Elle ne se présume pas plus ici qu'en toute autre matière. « L'abandon peut être « admis, a dit la chambre des requêtes le 31 décembre 1856, « tant qu'il n'est intervenu aucun fait duquel on puisse in- « duire que le propriétaire du navire a renoncé à faire usage « de son droit. » La renonciation ne peut résulter que d'un fait précis, ajoute la cour de Rennes (28 mars 1873) (1). Il suffit, mais il faut, disons-nous, qu'elle résulte d'actes impliquant, de la part du propriétaire, l'intention d'acquitter personnellement la dette. La ratification des engagements pris par le capitaine est un mode de renonciation tacite (2).

Mais il ne faut pas confondre la ratification et la simple connaissance des engagements pris par le capitaine. La cour de Rennes (même arrêt) insiste à bon droit sur cette distinction nécessaire.

Quels actes impliqueront la volonté d'acquitter personnellement la dette ? On n'en saurait essayer l'énumération, et le juge du fait se déterminera le plus souvent d'après les circonstances. Une cour a pu décider (3) que la renonciation

(1) Rec. de M. 1874. 2. 127. Dans l'espèce, l'armateur avait donné au capitaine un conseil ou des indications concernant un emprunt à la grosse au lieu de la relâche, mais en déclarant vouloir rester étranger à toute mesure prise par le capitaine. — (2) V. ci-dessus n° 284. — (3) La cour du Sénégal (arrêt précité du 5 mai 1854) : le pourvoi dirigé contre cet arrêt a été rejeté le 31 décembre 1856.

ne saurait s'induire de nouvelles expéditions auxquelles l'armateur a employé son navire, et d'autres circonstances de fait ont pu permettre à d'autres juges de résoudre autrement une question analogue (1). La cour de Rennes a pu juger que la vente judiciaire du navire n'excluait pas la faculté d'abandon, alors et parce qu'elle était « opérée sans la participation » de l'armateur (2). Mais la cour d'Aix a pu très-bien juger qu'un armateur avait renoncé à l'abandon en laissant sciemment poursuivre *contre lui* cette vente judiciaire (3).

Nous admettons toutefois avec M. Bédarride (4) que la saisie seule, opérant la séquestration et non l'expropriation, n'est pas, en général, un obstacle à l'abandon. *A fortiori* nous ne comprendrions pas qu'un simple règlement d'avaries communes provoqué par le capitaine et opéré au lieu de décharge pût impliquer la renonciation de l'armateur, alors que celui-ci n'a pas figuré dans l'instance. C'est d'ailleurs seulement à l'issue de cette instance, ainsi que l'a fait observer le tribunal de commerce de Marseille (5), qu'on peut connaître le véritable état des choses et prendre parti en connaissance de cause. *A contrario,* il me semblerait impossible de nier que l'armateur eût renoncé à la faculté d'abandon s'il avait laissé opérer contradictoirement et sans contestation la distribution du prix du navire, et l'on ne conçoit pas même qu'une question de ce genre ait pu être déférée à un tribunal d'appel (6).

(1) Marseille, 28 décembre 1864. V. Hoechster et Sacré I, p. 67. — (2) Même arrêt. Le tribunal de Marseille s'est placé dans le même ordre d'idées en jugeant, le 14 juillet 1875, que la faculté d'abandon s'étendait même à des engagements contractés par le capitaine après la vente du navire en cours de voyage. Le produit de cette vente n'avait pas suffi à couvrir les dépenses et il avait fallu emprunter « soit pour la nourriture et le rapatriement des hommes de l'équipage, « soit pour le capitaine lui-même » (Rec. de M. 1875. 1. 287). Mais cette décision est bien hardie; elle tend à permettre l'abandon du navire à propos de dettes contractées au moment où celui qui fait l'abandon n'est plus le propriétaire du navire. — (3) Aix, 26 mars 1825. Rec. de M., t. 6. 1. 60. Cf. Ruben de Couder, v° Armateur, n. 92 et 93. — (4) I, n. 290. — (5) 30 juin 1828, t. 9. 1. 193. — (6) Aix, 25 février 1832, Rec. de M., t. 13. 1. 65.

L'abandon est-il incompatible avec le délaissement fait aux assureurs ? Non, sans doute. Mais comment procéder ? D'une part en effet, ainsi que l'a dit Valin, « aussitôt que « le délaissement est signé, les effets assurés sont dévolus « et acquis aux assureurs qui, par conséquent, en peuvent « disposer (1) » : d'autre part, comme l'a dit Emérigon (2), la dette de l'armateur devient, par l'abandon, « plus réelle « que personnelle ». C'est pourquoi M. Cauvet (3) a pu, de nos jours, écrire que « l'abandon et le délaissement sont en « eux-mêmes deux transferts de propriété ». En définitive est-ce aux créanciers ou aux assureurs que doit être réellement transférée la propriété des objets abandonnés et délaissés ?

Non seulement les créanciers sont étrangers à l'assurance, opération facultative faite en dehors d'eux par l'armateur, et par conséquent celle-ci ne peut leur nuire puisqu'elle ne leur profite pas, mais les chances de l'abandon sont prévues par la loi, et font, à ce titre, partie de celles qu'acceptent les assureurs en vertu de leur contrat aléatoire (4). Il me semble donc bien difficile de ne pas reconnaître avec MM. Cauvet et de Courcy que l'abandon autorisé par l'article 216 doit être effectif (autrement il ne serait pas libératoire) et que les créanciers ont droit, sans partage avec les assureurs, au navire et au fret. De là plusieurs conséquences.

D'abord, quoique les assureurs puissent en principe « disposer » des effets délaissés, ils ne peuvent pas, dans ce cas spécial, se livrer à une exploitation du navire.

Toutefois ils restent subrogés aux droits de l'assuré. Cette subrogation les autorise à révoquer l'abandon non accepté, à la charge d'acquitter toutes les dettes de l'assuré, et à contester les prétentions des créanciers qui leur causeraient un grief (5). Elle les autorise également à faire eux-mêmes l'abandon s'il n'est déjà fait.

(1) II, p. 143. — (2) II, p. 454. — (3) Traité sur les assurances maritimes, II, n. 327. — (4) Cf. Cauvet, *loc. cit.* — (5) Cf. Cauvet, *ib.*

En outre, l'abandon, n'étant pas une cause de délaissement, ne doit pas aggraver la situation des assureurs. Ce qui leur importe, c'est de n'en être pas lésés. Il leur est donc, ainsi que l'explique très-bien M. Cauvet, tenu compte du fret et du prix du navire comme s'ils devenaient propriétaires du navire et du fret; c'est-à-dire que le prix du sauvetage de débris ou de fret se déduit sur le montant de l'assurance qu'ils ont à payer, dans les proportions où ce prix et ce fret ne sont pas absorbés par des dettes à leur charge (1). Pour eux, cela revient au même que si le délaissement était effectif (2) : de quoi se plaindraient-ils (3) ?

296. J'ai déjà expliqué comment, d'après les différentes législations de l'Europe et de l'Amérique, le propriétaire-armateur était déchu de la faculté d'abandon s'il s'était engagé personnellement ou s'il avait ratifié les engagements du capitaine.

Le code chilien décide en outre que l'armateur peut faire l'abandon du navire, même après son départ et en quelque état qu'il se trouve, tant qu'il n'a pas renoncé formellement à cette faculté et que l'abandon est fait avant la vente judiciaire. Le même code ajoute que le délaissement du navire et du fret aux assureurs n'empêche pas l'abandon (4).

D'après le code finlandais (art. 18), toute réclamation

(1) « Il est à remarquer que si l'action des créanciers a pour « principe un évènement de mer, comme un abordage, survenu *pen-* « *dant les risques des assureurs*, l'assuré n'aura pas à supporter « cette réduction. Il ne devra la supporter que si le principe de la « créance est antérieur ou étranger aux risques des assureurs » (De Courcy, questions, 2e série, p. 199). — (2) Si ce n'est, comme je viens de le dire, qu'ils ne pourraient se livrer à une exploitation de navire ; mais, ainsi que le fait observer M. Cauvet *(loc. cit.)*, ils useraient bien rarement de cette faculté, les assureurs n'ayant en général intérêt qu'à vendre le navire pour liquider et se répartir le sauvetage. — (3) MM. Bédarride (I, n. 291 et 292), Demangeat (IV, p. 158), Caumont (vo Abandon marit., n. 60 s.), Laurin (I, p. 637), Ruben de Couder (vo Armateur, n. 88) reconnaissent comme nous que l'abandon est compatible avec le délaissement. *Sic* Aix, 22 décembre 1860; Le Havre, 6 avril 1870 (Rec. de M. 1861. 1. 58, 1872. 2. 246). — (4) V. Hoechster et Sacré I, p. 141.

ayant trait à quelqu'une des obligations dont l'armateur peut s'affranchir par l'abandon du navire et du fret doit être présentée dans les deux ans après que le voyage à l'occasion duquel la dette a été contractée s'est terminée par un déchargement définitif dans un port finlandais.

Le tribunal d'Amsterdam a jugé le 10 janvier 1873 (1) que la faculté d'abandon n'est pas perdue, en principe, si le navire équipé entreprend un nouveau voyage.

297. Les frais de conservation et de garde sont-ils à la charge du propriétaire-armateur ou à celle du navire, jusqu'à ce que l'abandon ait été accepté ou jugé valable ? A la charge du navire, pensons-nous : l'abandon est libératoire et non translatif, mais il doit produire tout son effet libératoire à partir du moment où il a été opéré (2) : les créanciers ne peuvent d'ailleurs faire subir à l'armateur les conséquences de leurs propres lenteurs.

« Sa responsabilité, dit M. Caumont, ne saurait être éten-
« due, en ce qui concerne les soins à donner et les mesures
« à prendre depuis le moment où l'abandon est proposé
« jusqu'au moment où il est admis, au-delà des limites de
« celle d'un dépositaire tenu seulement de sa faute lourde
« (Nantes, 30 décembre 1865. Rec. de N. 66. 1. 17.) ».
Mais d'abord le dépositaire n'est pas tenu seulement de sa faute lourde; sa responsabilité se règle sur ses habitudes personnelles (art. 1927 c. civ.) : en outre l'assimilation n'est-elle pas téméraire ? Ce qu'on dit du déposant : *Debet sibi imputare quod talem elegerit* doit-il s'appliquer aux créanciers ? Peut-on oublier que l'article 1927 c. civ. déroge à une règle générale et que l'article 1137, en posant la règle moderne, a relégué dans le domaine de l'histoire soit la théorie des trois fautes, soit celle de la faute considérée *in abstracto* ou *in concreto* (3) ? J'incline à penser que le propriétaire-armateur est tenu d'apporter dans

(1) Journal du droit intern. privé II, p. 146. — (2) Cf. Caumont, v° Abandon marit., n° 104. — (3) Cf. Pont, comm. traité des petits contrats, I, n° 424 s.

cette période les soins d'un bon père de famille à la conservation du navire.

298. Le code chilien décide expressément que, l'abandon n'étant pas translatif de propriété, le reliquat du prix après le paiement des créances devrait être, le cas échéant, remis à l'armateur (**1**).

299. L'article 216 § 2 est-il applicable aux bâtiments de rivière ? C'est dans l'article 15 de ses « règlements de la navigation des rivières » que Cleirac reconnaît au bourgeois ou propriétaire du batel la faculté de renoncer ou délaisser son bateau naufragé au marchand.

Mais il est bien certain que notre code ne s'occupe pas de la navigation fluviale, et la cour de Bordeaux ne s'est pas trompée en jugeant le 5 juillet 1870 que l'article 216 ne s'y appliquait pas (2).

Il en est autrement dans le code hollandais (3), dont l'article 751 est ainsi conçu : « Les dispositions du second « titre de ce livre ne seront applicables aux propriétaires de « navires et bateaux naviguant à l'intérieur que pour ce « qui est prescrit par les art. 320 à 323, 325 à 330, 332 à « 337 (4) ».

300. En thèse générale, il appartient exclusivement aux tribunaux de droit commun de décider si l'article 216 est applicable et comment il doit être appliqué.

Cependant si c'est le gouvernement qu'on actionne ; s'il s'agit, par exemple, de régler les suites d'un abordage et que le bâtiment abordeur appartienne à l'Etat, la juridiction administrative est compétente. L'aviso le *Latouche-Tréville* avait abordé un paquebot de la compagnie Valéry et le cuisinier de ce paquebot avait péri : la veuve actionna le capitaine et les sieurs Valéry comme civilement responsables du fait de leur préposé ; ceux-ci appelèrent l'Etat en

(1) V. Hoechster et Sacré I, p. 141. — (2) D. 1871. 2. 138. Cf. notre t. I, n. 32. — (3) V. notre t. I, n. 34. — (4) L'article 321 règle la faculté d'abandon, les articles 322 et 323 déterminent la responsabilité proportionnelle des copropriétaires en cas d'équipement, de radoub, etc.

cause pour le faire condamner à les garantir des condamnations prononcées contre eux. Le Conseil d'Etat, confirmant un arrêté de conflt pris par le Préfet des Bouches-du-Rhône, déclara la juridiction administrative compétente pour connaître de l'action en garantie, parce qu'elle avait pour objet de faire déclarer l'Etat responsable et de le constituer débiteur (1).

Dans une autre affaire, un paquebot de la même compagnie, chargé du transport des dépêches entre la Corse et Marseille, avait sombré : trois lettres chargées s'étaient perdues, et les destinataires avaient actionné l'administration des postes devant le tribunal de la Seine ; celle-ci avait mis en cause les sieurs Valéry qui appelèrent à leur tour en garantie le ministre de la marine, comme responsable de l'accident causé par un navire de l'Etat. Les sieurs Valéry déclarèrent qu'ils entendaient dégager leur responsabilité personnelle par l'abandon, conformément à l'article 216 § 2. Le préfet de la Seine éleva le conflit, revendiquant pour l'autorité administrative le droit de décider si la compagnie Valéry n'avait pas renoncé au bénéfice du l'article 216 quant au transport des dépêches. Or, aux termes de l'article 14 du décret du 11 juin 1806, « toutes contestations ou demandes relatives aux marchés « passés avec les ministres » sont déférées au Conseil d'Etat et l'article 53 du marché, législativement approuvé le 10 juillet 1850, déférait à la juridiction administrative toutes les difficultés relatives à l'exécution ou à l'interprétation du cahier des charges. Par ce double motif, l'arrêté préfectoral revendiquait à juste titre pour la juridiction administrative le droit de décider si le marché excluait ou réservait pour le concessionnaire la faculté de s'affranchir de sa responsabilité envers l'administration par l'abandon du navire et du fret. Le tribunal des conflits put donc juger (1er février 1873) (2) qu'il appartenait à l'autorité adminis-

(1) D. 71. 3. 62. Cf. C. d'Etat 15 février 1872, 1er février et 15 avril 1873. D. 73. 3. 57. — (2) D. 73. 3. 58.

trative d'apprécier la responsabilité des concessionnaires en ce qui concernait le transport des dépêches dont ils avaient l'entreprise et de reconnaître si le traité les autorisait à user « vis-à-vis de l'administration des postes » de la faculté accordée aux propriétaires de navires par l'article 216. Il en serait ainsi toutes les fois qu'il s'agirait d'interpréter un marché du même genre.

301. Il nous reste à commenter le troisième paragraphe de l'article 216, ainsi conçu : « Toutefois, la faculté de faire « abandon n'est point accordée à celui qui est en même « temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du « navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, « il ne sera responsable des engagements contractés par « lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, « que dans la proportion de son intérêt. »

Cette disposition finale ne date que de 1841.

Première hypothèse. Le capitaine est propriétaire unique.

Cleirac avait fait cette distinction dès l'année 1647 ; « Mais s'il a entreprins la conduite à faire par luy mesme, « et que sous luy le dommage arrive, il ne sera pas rece- « vable à guerpir et faire le delaissement ».

Rien de plus logique. Il eût été contraire « à la raison, à « l'équité et aux vrais intérêts du commerce maritime » de laisser le propriétaire indéfiniment engagé sur toute sa fortune des engagements contractés par un mandataire dont il ne pouvait pas contrôler la conduite. Mais pourquoi limiter l'obligation quand c'est l'armateur lui-même qui est capitaine du navire et qui a contracté en connaissance de cause ? Il s'agit alors d'un véritable engagement personnel, et la loi ne pouvait placer sur la même ligne deux situations aussi profondément dissemblables (1).

Mais que décider si le capitaine-propriétaire s'est substitué un autre capitaine ? Nous supposons, bien entendu, qu'il s'agit d'une substitution sérieuse, opérée de bonne foi.

Les tribunaux auront avant tout une question de fait à

(1) V. le rapport de M. Dalloz (13 mai 1841).

résoudre : les actes à propos desquels est intenté le procès se rattachent-ils à la gestion du capitaine-propriétaire ou à à celle du capitaine substitué ? L'abandon est évidemment impossible dans le premier cas ; mais pourquoi le proscrire dans le second ? L'armateur avait le droit de congédier son capitaine ; il s'est pour ainsi dire congédié lui-même. Peut-on lui dire : puisque vous avez un instant cumulé les qualités de capitaine et de propriétaire, vous serez réputé les cumuler jusqu'au bout, même quand vous auriez expressément abdiqué la première pour ne garder que la seconde (1)?

Deuxième hypothèse. Le capitaine n'est que copropriétaire.

Il n'a pas davantage la faculté d'abandon, mais il n'est tenu que dans la proportion de son intérêt. Cela veut dire que si le capitaine est, par exemple, propriétaire d'un tiers dans le navire, il sera responsable d'un tiers dans la dette, alors que par l'abandon il aurait pu se libérer en ne payant qu'un cinquième ou un dixième de la somme due (2).

Pour le surplus de la propriété du navire, dit le rapport de M. Dalloz à la chambre des députés, il n'est que le mandataire de ses cointéressés, il ne traite que comme capitaine, et il ne peut être tenu indéfiniment qu'autant qu'il se serait personnellement engagé pour le tout.

302. Le code brésilien décide, comme le nôtre, que l'abandon n'est pas permis au propriétaire ou au copropriétaire, s'il est en même temps capitaine du navire. Le code argentin reproduit cette prohibition. Le code chilien adopte un système différent : c'est l'*armateur* (copropriétaire ou non) qui, s'il est en même temps capitaine, ne peut se libérer par l'abandon de la responsabilité, à raison de ses propres faits ou de ses propres engagements. Celui qui n'est que copropriétaire et capitaine « ne répond que *jusqu'à concur-* « *rence* de son intérêt dans le navire et non sur tous ses

(1) V. toutefois Aix, 7 juin 1858, Rec. de M. t. 36. 284. MM. Hoechster et Sacré recommandent avec raison (I, p. 59) de ne pas généraliser cette décision particulière. — (2) Cf. **Laurin I, p. 638.**

« biens des obligations contractées pour l'utilité du navire « ou de l'expédition » (1). Tout autre est encore le système du code finlandais : « Si le navire, dit l'article 17 § 3, est « conduit par l'un des copropriétaires, celui-ci jouira « comme les autres armateurs de tous les privilèges énoncés « ci-dessus (faculté d'abandon), à moins que les enga- « gements contractés ne résultent de sa propre faute ». « La faculté de faire abandon, dit l'article 30 des codes « égyptien et turc, n'est point accordée à celui qui est en « même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du « navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, « il ne sera personnellement responsable des engagements « contractés par lui pour ce qui est relatif au navire et à « l'expédition que *dans la proportion* de son intérêt ». Enfin le dernier paragraphe de l'article 311 du code italien est calqué sur le troisième paragraphe de notre article 216. Le code allemand ne contient aucune disposition de ce genre.

303. Le projet d'août 1867 remaniait cette partie de notre code.

L'article 225 § 1 était ainsi rédigé : « Les propriétaires « de navires sont civilement responsables des faits du « capitaine et tenus des engagements contractés par lui « *dans l'exercice de ses fonctions* ». C'est la thèse même que nous avons développée : le nouveau texte se bornait à préciser ce que sous-entend le texte actuel.

« Ils peuvent, disait le paragraphe suivant, par l'aban- « don du navire et du fret déjà perçu ou à percevoir, « s'affranchir de ces obligations, à l'exception des loyers « et gages de l'équipage. » En décidant que l'abandon doit comprendre tout le fret relatif au voyage pendant lequel l'obligation est née, perçu ou a percevoir, le nouveau texte se bornait encore à préciser. Il innovait, au contraire, et, selon nous, innovait heureusement en ordonnant que le propriétaire ne pourrait, dans aucun cas, s'exonérer des gages et loyers. Cette dette envers l'équipage est la condi-

(1) Traduction de MM. Hoechster et Sacré, I, p. 141.

tion nécessaire de toute expédition et mérite d'ailleurs, par sa nature, toutes les faveurs de la loi (1).

Il innovait encore en ajoutant (art. 225 § 3) : « Toutefois « la faculté d'abandon n'est accordée ni au propriétaire « ni à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire « ou copropriétaire du navire, s'ils se sont personnelle- « ment engagés ». Les réformateurs de 1867 défaisaient, en ce qui touche le capitaine-propriétaire, l'œuvre de 1841. « La situation actuelle, dit à ce sujet la note explicative « (p. 43) présente de sérieux inconvénients.... Car enfin « il est impossible que le capitaine ne se préoccupe pas, au « moment de prendre un engagement utile au navire, des « conséquences particulières qu'il entraînera pour lui; et « lorsque l'intérêt bien entendu de l'expédition lui comman- « derait de contracter une dette qui est sans danger pour « ceux qui ont la faculté d'abandon, on ne saurait s'étonner « de le voir hésiter devant la responsabilité personnelle « et indéfinie qu'il va faire peser sur lui-mème. Il semble « donc qu'il faudrait au moins excepter de la prohibition « de l'article 216 actuel le cas où le capitaine n'est que « copropriétaire. Supposons maintenant que le capitaine est « propriétaire de la totalité du navire. Dans cette hypothèse, « le danger paraît moindre. En tout cas, il ne menace pas « les copropriétaires du navire, puisqu'il n'y en a point. « Mais il menace d'autres intérets qui ne sont pas moins « recommandables : ce sont ceux des chargeurs à qui il « importe beaucoup qu'un capitaine n'hésite pas, lorsqu'il « y a nécessité, à engager son navire et même leur propre « chose pour terminer le voyage. » Ces raisons ne nous paraissent pas concluantes. D'abord en fait et dans la pratique, comment imaginer que le propriétaire unique, capitaine de son propre bâtiment, ne s'engage pas personnellement? La ligne de démarcation qu'on essaie de tracer entre ces deux personnages qui n'en font qu'un est purement idéale. Ne fût-il que copropriétaire, ce personnage à

(1) Cf. note explicat., p. 45.

double face pourra-t-il dire aux tiers que le propriétaire sommeillait tandis que le capitaine agissait et contractait? Est-il d'ailleurs si regrettable que, dans un certain nombre de cas, le capitaine se garde de certains engagements hardis pour ne pas encourir une trop lourde responsabilité? Il ne nous paraît démontré que la loi du 14 juin 1841 dût être réformée.

La commission avait enfin jugé convenable de règlementer la forme et les effets du droit d'abandon. De là les articles 226 et 227 du projet, ainsi conçus : « L'abandon « peut être pur et simple ou conditionnel, fait à tous les « créanciers ou à quelques-uns seulement. Il peut être fait « avant toutes poursuites au greffe du tribunal de commerce. « S'il y a poursuites, le propriétaire qui veut faire abandon « est tenu de le notifier par acte d'huissier, huit jours au « plus tard après le commandement ou la demande en « justice dirigée contre lui. Les créanciers à qui l'abandon « a été tardivement notifié conservent tous leurs droits sur « le navire et contre le propriétaire (art 226). » Il ne nous paraît pas démontré qu'il fût opportun d'obliger le propriétaire à se prononcer si vite, quelquefois avant qu'il lui fût loisible de le faire en connaissance de cause. « En cas « d'abandon, tout créancier peut prendre le navire pour son « compte, à la charge de payer les autres créanciers privilégiés. Si aucun créancier ne prend le navire à son « compte, il est vendu à la requête du créancier le plus « diligent. Le prix est distribué entre les créanciers; « l'excédant, s'il y en a un, appartient au débiteur qui a « fait abandon (art 227). »

304. La chambre des députés est actuellement saisie d'un projet de loi, voté par le Sénat, qui ajoute à l'article 216 les deux paragraphes suivants : « En cas de naufrage du « navire dans un port maritime ou havre ou dans les eaux « qui lui servent d'accès, comme aussi en cas d'avaries « causées par le navire aux ouvrages d'un port, le propriétaire du navire peut se libérer, même envers l'Etat, de « toute dépense d'extraction ou de réparation, ainsi que de

« tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du « fret des marchandises à bord. La même faculté appartient « au capitaine qui est propriétaire ou copropriétaire du na- « vire, à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été « occasionné par sa faute. »

Il peut arriver qu'un navire soit coulé à fond soit dans un port, soit dans les eaux qui lui servent d'accès par accident fortuit ou par impéritie du capitaine. L'épave créant alors un obstacle gênant ou dangereux pour la navigation, l'administration des ponts et chaussées exige qu'il soit procédé à son extraction, et s'adresse au propriétaire qui, à raison du droit qu'il conserve sur les débris formant écueil, est tenu de les enlever en vertu des règlements généraux sur la voirie. Dans ce cas, l'abandon n'est pas possible, et le propriétaire poursuivi par l'administration en recouvrement des dépenses d'extraction essaierait inutilement de se libérer en invoquant la disposition de l'article 216. Telle est la jurisprudence du Conseil d'Etat. Cependant ces travaux d'extraction peuvent être fort coûteux (1). Les armateurs s'émurent d'un pareil danger. Leurs appréhensions étaient d'autant mieux justifiées qu'un risque de ce genre ne rentre pas dans les prévisions des polices d'assurances et que la pratique commerciale n'offre aucun moyen de s'en préserver. Le Sénat, adoptant les vues de sa commission, pensa qu'il était bien rigoureux d'imposer aux propriétaires de navires une obligation sans limite à raison d'un accident de navigation. D'autre part ces accidents sont assez rares pour qu'on n'eût point à craindre une aggravation sensible des dépenses d'entretien des ports à la charge de l'administration des ponts et chaussées (2). La faculté d'abandon à l'Etat fut donc admise par la première des deux dispositions additionnelles.

On voulut, en outre, prévoir l'hypothèse dans laquelle le navire appartient en tout ou en partie au capitaine. « Lorsque

(1) On peut citer l'exemple d'une extraction d'épave qui n'a pas coûté moins de 400,000 fr. » (Rapport de M. Grivart). — (2) Même rapport.

« ce dernier est exempt de faute, lit-on dans le rapport de « M. Grivart, il n'y a aucun motif de lui refuser le bénéfice « de l'abandon. Il en est autrement quand l'évènement « dommageable peut être attribué à sa négligence et à son « impéritie. Dans ce cas, le droit d'abandon n'existe plus ; « on ne saurait, en effet, sans excès d'indulgence et sans « affaiblir d'une manière périlleuse le principe de la respon- « sabilité, l'accorder à celui qui n'est appelé à répondre que « de ses faits personnels. De là la disposition qui termine « l'article..... La faute personnelle du capitaine faisant « seule obstacle à ce qu'il use de la faculté accordée par « l'article 216, les représentants de l'Etat qui, pour repous- « ser l'abandon, voudront s'en prévaloir, seront tenus d'en « apporter la justification. Demandeurs en exception, ils « auront la charge de la preuve..... (2) »

APPENDICE.

TABLEAU DU DROIT ANGLAIS.

305. Nous croyons devoir présenter un tableau distinct de la législation anglaise en cette matière, non-seulement parce que le commerce maritime de l'Angleterre dépasse en importance celui de toutes les autres nations, mais encore parce que le parlement tend chaque jour davantage à régler d'après le statut britannique la responsabilité des propriétaires de tous les bâtiments, étrangers ou nationaux.

Les propriétaires de navires sont, d'après le droit anglais, assujettis à des responsabilités différentes, selon qu'ils sont associés *(partners)* ou simplement communistes *(part-*

(2) Annexe au procès-verbal de la séance du Sénat du 11 déc. 1876.

owners) (1). Dans le premier cas, ils encourent une responsabilité collective *(they are jointly liable)* à raison des contrats que chacun d'eux fait au nom et dans l'intérêt de l'association. Dans le second cas qui, d'après Maclachlan, est de beaucoup le plus fréquent (2), ils sont séparément responsables *(severally liable)*, chacun à raison des engagements qu'il a contractés lui-même ou par l'organe d'un agent dûment autorisé (3). C'est ainsi qu'un contrat d'assurance du navire conclu par un *part-owner* sans le consentement des autres communistes ne les lie pas (4).

306. Les propriétaires sont responsables des engagements licites contractés par le capitaine conformément à la destination habituelle du navire *(relative to the usual employment of the ship)* (5).

Il est d'ailleurs bien certain que le capitaine répond aussi des suites de son engagement; car le législateur, soucieux des intérêts du commerce maritime, n'oblige pas les tiers à diriger leur action contre le propriétaire; il le leur permet (6): ils peuvent poursuivre l'un ou l'autre, mais non pas l'un et l'autre (7).

En thèse abstraite, une action directe contre le propriétaire ne peut pas naître d'une charte partie dans laquelle le capitaine figure en son nom personnel. Mais quand ce contrat

(1) Abstraction faite des données du droit anglais et, à un point de vue théorique général, nous ne partageons pas cette opinion des juristes anglais. — (2) V. ci-dessous pour de plus amples développements n. 322 et n. 333. — (3) Brodie *v.* Howard, 17 C. B. 109; Mitcheson *v.* Oliver, 5 E and B. 419; Helme *v.* Smith, 7 Bing. 709; Young *v.* Brander, 8 East, 10; Briggs *v.* Wilkinson, 7 B and C. 30, etc. — (4) Bell. *v.* Humphries, 2 Stark. R. 345 — (5) D'après deux arrêts que cite Maclachlan (Boson *v.* Sandford, Carth. 63, Green *v.* Briggs, 6 Hare, 395), le copropriétaire qui a refusé de s'associer à une expédition ne serait pas lié par les engagements contractés durant l'expédition, parce qu'il n'emploie pas alors ce bâtiment et n'en profite pas *(he neither employs the ship on that voyage nor profits by its employment)*. — (6) Priestley *v.* Fernie, 34 L. J. (Ex.) 172, Curtis *v.* Williamson, L. R. 109. B. 57, 60. — (7) Ils devront veiller à assigner l'un ou l'autre en sa vraie qualité, car dans l'affaire Richwood *v.* Footmer (V. Maclachlan, p. 124), le demandeur fut déclaré non recevable pour avoir actionné son adversaire en qualité de capitaine, tandis qu'il aurait fallu l'actionner comme propriétaire.

est passé dans un port étranger pour assurer l'expédition et sans soupçon possible de fraude, ou quand il est conclu au port même d'attache, dans des circonstances qui impliquent l'assentiment des propriétaires, il est équitable et nécessaire que ceux-ci soient responsables (1). En pareil cas, il faut d'abord, on le conçoit, pour décider si la responsabilité peut être admise, trancher une question de fait. On se demande, avant tout, si le navire a été employé conformément à sa destination. Par exemple, dans l'affaire Boucher *v.* Lawson (2), un tiers avait chargé le capitaine de transporter à Londres une somme en monnaie portugaise; or le navire n'était pas affecté au transport des marchandises et le capitaine n'avait aucun mandat de recevoir une cargaison quelconque moyennant un fret : il fut jugé que le propriétaire n'était pas responsable (3). Dans l'affaire Ellis *v.* Turner (4), le capitaine n'était pas autorisé à prendre des marchandises pour les conduire à Gainsborough; mais il avait un mandat général de recevoir et de transporter des marchandises, moyennant le fret habituel, de Hull à Stockwith et Gainsborough : cela suffit pour que le propriétaire fût déclaré responsable.

« Cette grande responsabilité que les lois des nations « commerçantes imposent aux propriétaires à raison des « engagements du capitaine, dans ce cas et dans d'autres,

(1) « Nous ne retrouvons pas en droit anglais, disent MM. Hoech- « ster et Sacré (I, p. 114), les règles du droit français sur la « responsabilité des propriétaires de navires, limitée au na- « vire et au fret. » En effet, en ce qui touche la responsabilité dérivant *des contrats*, nous n'apercevons aucun document législatif qui limite cette responsabilité. La chambre de commerce de la Rochelle, analysant dans son mémoire du 9 août 1876 cette partie de la législation anglaise, fait observer comme MM. Hoechster et Sacré que, « sous la loi anglaise, le propriétaire d'un navire est indéfini- « ment responsable des engagements *contractés* par le capitaine « pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. » — (2) Rep. temp. Hardwicke, 85, 194. — (3) Il importait peu d'ailleurs que le capitaine reçût un salaire fixe ou fût engagé au fret : cette circonstance, aux yeux de la cour, ne pouvait exercer aucune influence sur la solution du procès (v. Maclachlan, p. 127). — (4) 8 T. R. 531.

« semble être, dit Maclachlan (1), empreinte d'une extrême « rigueur...; mais il faut se rappeler que le capitaine est « choisi et préposé par les propriétaires. Ceux-ci, en lui « donnant un poste de confiance, le présentent au public « comme un personnage digne de sa confiance; les tiers, « trompés dans leur attente, s'ils ne pouvaient pas s'adresser « aux préposants, auraient le plus souvent un juste motif « de soutenir que la négligence ou l'erreur des propriétaires « leur ont causé un préjudice irréparable : il en est d'autant « plus ainsi que le capitaine, s'il faut payer une somme im- « portante, est rarement à même d'indemniser les tiers sur « ses propres biens. »

Les propriétaires sont responsables des engagements contractés par le capitaine pour procurer au navire les réparations et les fournitures nécessaires, comme ils le sont de ceux qu'il a pris pour lui procurer un fret. En thèse, le capitaine est personnellement lié par un contrat de ce genre, à moins qu'il n'ait pris le soin d'engager exclusivement les propriétaires : mais il doit, dans la pratique, échapper à toute action, si les circonstances de la cause démontrent que les créanciers ont entendu n'avoir pour obligés que les propriétaires (2). Au demeurant, en règle générale, les créanciers peuvent procéder contre le capitaine ou contre le propriétaire, mais non les assigner à la fois (3).

Le capitaine, étant chargé par les propriétaires de mener à bonne fin l'expédition, a naturellement qualité pour les lier par tous les engagements qu'implique un tel mandat. Ce mandat embrasse logiquement tous les marchés pour fournitures, radoub et autres, nécessaires au bon achèvement du voyage. Nous examinerons dans le chapitre suivant jusqu'où s'étendent, dans cet ordre d'idées, les pouvoirs du capitaine.

J'ait dit plus haut (n° 272) que la responsabilité du propriétaire s'étendait, en droit français, aux actes du capitaine

(1) p. 130. — (2) Hoskins *c.* Slayton (arrêt cité par Maclachlan, p. 131). — (3) Priestley *c.* Fernie, 34 L. J. (Ex.) 172.

substitué. Tel est aussi le système anglais. Quoique le second soit naturellement désigné pour remplacer le capitaine, celui qu'auront désigné, abstraction faite du second, le consignataire de la cargaison, le consul ou le vice-consul anglais dans certains cas, dans d'autres un officier de la marine royale, etc., engagera valablement l'armateur, pourvu que cette mesure ait été nécessaire et que les actes passés en conséquence soient à l'abri du soupçon. Ainsi furent validés à l'encontre des armateurs des emprunts à la grosse ou autres contrats conclus par un capitaine qu'avaient substitué tantôt le consignataire de la cargaison (1), tantôt le consul (2) ou le vice-consul (3) anglais ou un officier de la marine militaire (4) ou même un directeur des postes (il s'agissait d'un paquebot-poste) (5) au capitaine déserteur ou décédé.

Si le bâtiment change de propriétaire, il y a présomption que l'ancien capitaine reste, pour tout ce qui concerne les besoins du navire et de l'expédition, l'agent du nouveau propriétaire, jusqu'à ce que celui-ci ait été à même de le maintenir en fonctions ou de le remplacer, la preuve contraire étant toutefois réservée (6). Durant cette période et sous l'empire de cette présomption, il engage le nouveau propriétaire comme il eût engagé l'ancien (7).

Quand il s'agit d'apprécier la responsabilité dérivant des engagements contractés par le capitaine, les tribunaux anglais appliquent la loi du pavillon, fût-elle contraire au droit commun des nations commerçantes. Le capitaine ne tient ses pouvoirs que de son propre statut, et ce statut, qui les crée, peut seul les délimiter. C'est ce qu'a jugé, en 1864, la cour du Banc de la Reine dans l'affaire du Lloyd *v.* Guibert, et cet arrêt a fait jurisprudence.

(1) The Alexander, Tate, I Dod. Ad. 278; The Wakefield, 3 Hagg., I, 8; The Rubicon, 3 Hagg. Ad. 9. — (2) The Zodiac, Scott, 1 Hagg. Ad. 320. — (3) The Cynthia, 16 Jur. 748. — (4) The Eliza Cornish, 17 Jur. 738; I Ecc. and. Ad. Rep. 36 S. C. — (5) Stokes *c.* Carne, 2 Campb. 339. — (6) Trewhella *c.* Rowe, 11 East, 435; Chapman *c.* Callis, 30 L. J. (C. P.) 241; Young *c.* Brander, 8 East, 10. — (7) Robins *c.* Power, 27 L. J. (C. P.).

307. D'après le droit commun de l'Angleterre *(common law)*, les armateurs sont, comme propriétaires du navire, responsables de l'accident occasionné par la négligence du capitaine et de l'équipage, au cours de leur service légal, jusqu'à concurrence du préjudice subi par les personnes et les choses et par le navire. Si la victime de l'accident meurt de ses suites, sa famille et ses ayant cause ont qualité pour actionner le propriétaire du navire (1). Mais le préposant ne répond pas de la faute intentionnelle commise par son préposé, même dans l'exercice de ses fonctions (2). Or quand le dommage résulte de l'inobservation de certains règlements maritimes, il est présumé, à défaut d'autres preuves, avoir été causé par la faute intentionnelle de l'officier de quart sur le pont au moment de l'accident (3).

Comme transporteurs de marchandises moyennant un fret, les armateurs se sont, aux termes du droit commun, constitués, pour ainsi dire, assureurs *(in nature of insurers)* de ces marchandises (4) contre l'incendie, le vol et tout autre sinistre qui ne serait le fait ni de Dieu ni des ennemis de la Reine (5). Mais ils usent habituellement du

(1) Seymour *c.* Greenwood, 30 L. J. (Ex.) 189, 327; Limpus *c.* Lon. Gen. Omnibus Co. 32 L. J. (Ex.) 34, the Thetis, L. R. 2. Ad. 365. — (2) Mc Manus *c.* Crickett, 1 East, 106; Ellis *c.* Turner, 8 T. R. 531, 533; The Druid, Newton, 1 W. Rob. Ad. 391; Bowcher *c.* Nordstrom, 1 Taunt. 568 etc. — (3) L'application de ce principe est faite par l'article 28 de l'*act* du 29 juillet 1862, ainsi conçu : « Au cas où un « dommage aux personnes ou aux choses serait causé par l'inob- « servation d'une des prescriptions réglementaires du présent acte « (concernant les feux, les signaux de brume, les règles à obser- « ver par les navires en marche, etc.), ce dommage sera présumé avoir « été causé par la faute de l'officier de quart sur le pont au moment de « l'accident *(in charge of the deck of such ship)*, à moins qu'il ne soit « prouvé qu'il y avait lieu, eu égard aux circonstances, de s'écarter du « règlement. » — (4) Telle est du moins la théorie que nous trouvons exposée dans l'ouvrage du jurisconsulte anglais Maclachlan. Rien ne nous paraît plus bizarre, plus contraire aux principes du droit français (et nous dirions volontiers du droit en général) que cette assimilation du transporteur et de l'assureur. Le fret n'est pas une prime. Le contrat de transport n'est pas un contrat d'assurance. — (5) Macklin *v.* Waterhouse, and Riley *v.* Horne, 5, Bing. 212, 217; Forward *v.* Pittard, 1 T. R. 27 etc.

droit qu'ils ont de limiter leur responsabilité en insérant dans la charte partie une clause restrictive par laquelle ils promettent de transporter et délivrer en bon état les marchandises du chargement « le fait de Dieu, des ennemis « du Roi, l'incendie, tous les dangers et accidents de la « navigation maritime et fluviale de toute espèce et de « toute nature, durant ledit voyage, étant toujours exceptés « *(The act of God, the king's ennemies, fire and all and* « *every other dangers and accidents of the seas, rivers and* « *navigation, of whatever nature and kind soever, during* « *the said voyage always excepted)* ». On conçoit qu'un pareil usage se soit depuis longtemps introduit et généralisé dans la pratique anglaise : c'était un correctif de la loi commune qui assujettissait à une responsabilité indéfinie les armateurs envisagés comme transporteurs.

308. Mais, depuis l'année 1734, le statut maritime anglais a souvent modifié la loi commune.

En 1733, un procès à la suite duquel les propriétaires d'un navire avaient été condamnés à rembourser la valeur intégrale d'une cargaison détournée *(embezzled)* par le capitaine alarma les armateurs de Londres, qui adressèrent une pétition à la chambre des communes. Une loi (1) fit droit à leurs réclamations. La responsabilité de l'armateur-propriétaire, en cas de détournement *(embezzlement)* total ou partiel des marchandises à bord, commis par le capitaine ou par les gens de l'équipage (sans la participation et à l'insu de cet armateur), fut limitée à la valeur du navire et du fret. Cinquante ans après, en octobre 1784, un vol d'espèces fut, à l'aide de violences, commis à bord d'un navire : les propriétaires furent assignés : quoique la complicité d'un des matelots fût démontrée, lord Mansfield (2), exprimant un doute sur le point de savoir si le fait pouvait être regardé comme un cas d'*embezzlement* et, par conséquent, était prévu par le statut de 1734, prononça un jugement qui déclarait les armateurs indéfiniment respon-

(1) 7 Geo. 2, c. 15. — (2) Affaire Sutton *c.* Mitchell, 1 T. R. 18.

sables. Nouvelle émotion à Londres, nouvelle pétition à la chambre des communes ; nouveau statut (1) qui étendit la responsabilité limitée au cas de vol sans la participation du capitaine ou des gens de l'équipage. Les armateurs parvinrent à faire voter en 1811 une troisième loi (2), qui les protégeait contre de nouvelles éventualités. Mais ces différents statuts sont aujourd'hui remplacés par les *acts* de 1854 et de 1862.

309. D'après *l'act* de 1854 (art 503), « aucun propriétaire « ou copropriétaire d'un bâtiment naviguant sur mer (*sea-* « *going*) ne sera responsable d'une perte ou avarie quel- « conque qui pourrait atteindre, sans sa faute ou participa- « tion actuelle, un des objets suivants : 1° les effets, « marchandises ou objets généralement quelconques em- « barqués ou placés à bord, par suite d'un incendie « survenant à bord ; 2° l'or, l'argent, les diamants, mon- « tres, joyaux, pierres précieuses, embarqués ou placés à « bord, qui se trouveraient volés, détournés, déplacés ou « celés, à moins que l'intéressé n'ait, au moment même du « chargement, inséré dans le connaissement ou déclaré par « écrit soit au capitaine, soit au propriétaire du navire, la « nature et la véritable valeur de ces objets. »

Cet article a été interprété comme exclusivement applicable aux bâtiments anglais (3), et Maclachlan (4) pense, à tort où à raison, que les tribunaux anglais ne se départiront pas de cette jurisprudence.

Nous ne saurions trop recommander aux chargeurs de tous les pays de décrire avec une minutieuse exactitude les objets précieux qu'ils embarquent à bord des navires anglais. Une boîte avait été déclarée comme « contenant « environ deux cent quarante-huit onces de poudre d'or » ; il a été jugé que cette déclaration était insuffisante et ne répondait pas aux exigences de l'article 503 § 2 (5).

(1) 26 Geo. 3, c. 86. — (2) 53 Geo. 3, c. 159. — (3) Gen. Screw Collier Co. (Limited) *v.* Schurmanns, 29 L. J. (Ch.) 877; Cope *v.* Doherty, 4 K. and J. 367; The Girolamo, 3 Hagg. Ad. 187; The Carl Johann, cited 1 Hagg. Ad. 113. — (4) p. 113. — (5) Williams *v.* The African Steam Ship co., 1 H. and N. 300.

L'*act* de 1854 décidait ensuite (art. 504) que dans le cas où, sans faute du propriétaire, des morts d'homme, des blessures aux personnes, des avaries ou pertes de marchandises surviendraient soit à bord de son navire, soit à bord d'un autre navire avec lequel il a pu se trouver en collision, le propriétaire est seulement responsable jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret, estimés ensemble à quinze livres sterl. par tonneau. Mais cette disposition législative a été remplacée par l'article 54 du *merchant shipping act* de 1862, ainsi conçu : « Les propriétaires de bâtiments anglais ou étrangers (*whether British or Foreign*) ne seront point, au cas où se produiraient sans leur faute ou participation actuelle les évènements suivants : 1° Mort d'une personne transportée par le bâtiment, blessures ou lésions (*personal injury*); 2° Perte ou avarie des effets, marchandises ou objets quelconques embarqués à bord du bâtiment; 3° Mort, blessures ou lésions occasionnées par la mauvaise direction du bâtiment à une personne placée sur un autre bâtiment; 4° Perte ou avarie provenant de la même cause et subies par un autre bâtiment ou par les effets, marchandises, objets quelconques à bord de cet autre bâtiment, responsables du préjudice au-delà de quinze livres par tonneau (du tonnage de leur propre navire), à raison (*in respect of*) des morts, blessures, etc. (qu'elles soient ou non compliquées d'un dommage causé à un navire où à une cargaison) et au-delà de huit livres par tonneau à raison de la perte ou des avaries subies par un bâtiment ou par ses effets, marchandises, etc. (qu'elles soient ou non accompagnées de morts d'hommes, de blessures aux personnes (1), etc.) ».

Maclachlan regarde l'article 506 du *merchant shipping act*

(1) Le reste de l'article a trait à la façon de calculer le tonnage selon qu'il s'agit de navires à voiles ou de navires à vapeur, et, si les bâtiments n'appartiennent pas à la nationalité anglaise, selon qu'ils ont été jaugés d'après le système Moorson ou d'après un autre système.

de 1854 comme toujours applicable. En conséquence la responsabilité s'étend même depuis l'*act* de 1862, quoique plus favorable aux armateurs, à chaque mort d'hommes, blessure aux personnes ou dommage aux marchandises, provenant de cas distincts *(arising on distinct occasions)*, comme si aucun autre accident n'avait eu lieu *(as if no other Loss, Injury or Damage had arisen)* (1), ce qui veut dire que, si le capitaine est l'auteur de deux sinistres successifs, le propriétaire sera tenu jusqu'à concurrence de deux fois la valeur, fixée à forfait, du navire et du fret (2), tandis qu'il aurait pu, sous l'empire de la loi française, s'affranchir des conséquences du double sinistre par l'abandon pur et simple de ce navire et de ce fret.

Un quirataire ne perdrait pas le bénéfice de l'article 54 (*act* de 1862) parce que la perte ou l'avarie serait survenue par la faute ou avec la participation de son copropriétaire (3). La présence à bord d'un des quirataires n'implique pas nécessairement cette faute ou cette participation. Si la faute est prouvée, la responsabilité doit être réglée d'après le droit commun *(common law)* (4).

En cas de procès intenté par la famille d'un passager mort, un débat peut s'élever sur la question de savoir si ce passager se trouvait réellement à bord au moment du sinistre. Jusqu'à preuve contraire, la présence des passagers à bord est établie par la production de la liste qui doit se trouver entre les mains du capitaine ou du double qui doit être remis à la douane en conformité de l'article 16 du *Passengers act* de 1855 (5). La présence des matelots à bord peut être établie par les listes qu'on trouve dans certains dépôts publics *(custody of the Registrar general of seamen, Board of Trade)* ou par des certificats que déli-

(1) V. dans ce sens The Rajah, L. R. 3 Ad. 539. — (2) Ainsi l'a très-bien compris et traduit dans son mémoire du 19 août 1876 la chambre de commerce de la Rochelle. — (3) Wilson *v.* Dickson, 2 B and Ald. 2; Spirit of the Ocean, Br. and Lush. 336. — (4) The Obey, L. R. 1 Ad. 102. — (5) Cette importante loi du 14 août 1855 est reproduite en entier dans l'ouvrage de Maclachlan (p. 802-832).

vrent les consuls ou d'autres officiers publics attachés à certains ports (1).

Les frais du procès ne sont pas compris dans le montant des indemnités tarifées par l'*act* de 1862, et l'armateur en est personnellement responsable : une autre règle eût encouragé d'injustes résistances aux plus justes réclamations (2).

Les compagnies de chemins de fer qui possèdent des bâtiments de mer et s'engagent à transporter des voyageurs ou des marchandises par terre et par mer sont admises à se prévaloir des dispositions favorables aux armateurs que peuvent contenir les lois sur la marine marchande (3).

Le quirataire qui est en même temps capitaine ou homme de l'équipage ne peut pas invoquer les *acts* de 1854 et de 1862 pour se dégager de la responsabilité qu'il aurait encourue comme patron ou comme matelot *(in his capacity of master or seaman)* (art. 516 de l'*act* de 1854).

310. Le système des deux *acts* combinés a soulevé de vives critiques, même chez nos voisins d'Outre-Manche. Il n'y a, dit M. Wendt (4), qu'une façon logique de concevoir en pareille matière, le principe de la responsabilité limitée. J'achète moyennant cent livres un soixante-quatrième du navire : je dois être assuré de ne pouvoir rien perdre au-delà de ma part dans la propriété du navire. En d'autres termes, les propriétaires du bâtiment qui a causé le préjudice doivent pouvoir tenir le langage suivant : voici notre navire, nous vous l'abandonnons, payez-vous et laissez-nous tranquilles. Mais il n'en est pas ainsi ! Ces propriétaires peuvent être condamnés à payer huit livres par tonneau du tonnage enregistré, quand même leur bâtiment ne vaudrait presque plus rien, ou aurait été détruit

(1) V. les articles 56 et 21 de l'*act* de 1862. — (2) The Dundee, Holmes, 1 Hagg. Ad. 109; The John Dunn, Place, 1 W. Rob. 159; The Volant, Merchant 1 W. Rob. 390. — (3) Lon. and South West. Ry. Co. *v.* James, L. R. 8 Ch. 241; Le Couteur *v.* Lon. and South West. Ry. Co., L. R. 1 Q. B. 54; Pianciani *v.* Lon. and South West Ry. Co., 18 C. B. 226. — (4) Papers on maritime legislation (1871).

par quelque sinistre. En vain n'aura-t-il jadis coûté que quatre livres par tonne (et ce prix n'a rien d'extraordinaire), en vain ne vaudra-t-il plus une livre par tonne après l'accident, l'indemnité peut être de huit ou de quinze livres par tonne suivant les cas (1). En fait les petits navires sont sacrifiés aux grands. On peut ruiner un petit armateur en lui demandant deux fois la valeur de son pauvre navire ; on exonère le riche propriétaire d'un grand et beau bâtiment en limitant son sacrifice au quart de cette valeur, contrairement au droit commun de toutes les nations commerçantes. Cette première critique nous paraît juste.

La seconde n'est pas moins fondée. La jurisprudence des tribunaux anglais décide que l'article 54 de l'*act* de 1862, débutant par ces mots « les propriétaires de tout bâtiment anglais ou étranger », est applicable indistinctement aux navires de toutes les nations. Le navire belge *Marie de Brabant* ayant été coulé par le vapeur anglais *Amalia* et la valeur de ce dernier bâtiment excédant le montant de la perte (38,377 livres), les armateurs belges qui eussent été complètement indemnisés s'ils avaient pu s'adresser aux juges d'un autre pays, ne purent obtenir que 14.600 livres parce que, le *steamer* étant arrivé à Liverpool, ils avaient dû s'adresser à un tribunal anglais (2). M. Wendt signale cet abandon des règles internationales consacrées depuis de longues années par les décisions des plus illustres magistrats anglais : « Ainsi donc, dit-il, les étrangers qui « voudront plaider chez nous comme demandeurs ou comme « défendeurs devront subir ce système de responsabilité « fixée à forfait, tandis qu'un armateur anglais, s'il plaide « devant un tribunal étranger, pourra se faire indemniser « entièrement (3). Mais supposons que le demandeur belge

(1) C'est ainsi que dans l'affaire du *comte de Leicester* les propriétaires furent condamnés à une indemnité très-supérieure à la valeur de leur navire, et que dans l'affaire de la *Mindora* ils durent payer 8 livres par tonneau quoique leur navire fût au fond de la mer. — (2) The Amalia, 1 Moore, P. C. C. N. S. 471 ; 32 L. J. (Ad.) 191. — (3) En supposant, bien entendu, que le montant du préjudice ne dépasse pas la valeur du navire et du fret.

« ainsi privé de ses droits internationaux naturels *(of his* « *natural international rights*) par arrêt d'une de nos cours, « découvre plus tard dans un port belge le bâtiment auquel « le préjudice est imputable, qu'est-ce qui peut l'empêcher « de le faire saisir et d'obtenir des tribunaux de son pays « natal le complément de la créance que lui attribue la loi « de son propre pavillon ? » Voilà donc une perspective de difficultés interminables, pouvant entraver les rapports commerciaux des deux peuples.

311. Le parlement anglais a néanmoins persévéré dans cette voie. L'*act* de 1876 (1) impose sous une sanction pénale un certain nombre d'obligations aux armateurs étrangers comme aux armateurs anglais.

D'après M. Plimsoll, il aurait fallu, pour prévenir les naufrages et d'autres accidents, conférer au gouvernement une tutelle extrêmement étendue sur tous les bâtiments prenant la mer. On demandait que le *board of trade* fût tenu de faire l'inspection de ces navires sur la demande des armateurs comme il la fait quand elle est réclamée par le quart des hommes d'un équipage; mais cette proposition fût repoussée : on ne voulut pas permettre aux propriétaires de se décharger indirectement par là d'une responsabilité que doit assumer tout armateur consciencieux. On prétendit encore, à raison des épidémies de scorbut qui se sont développées depuis quelques années à bord des navires, obtenir une inspection sur les approvisionnements de vivres et de médicaments embarqués pour les marins; comme elle se pratique pour les émigrants; mais le parlement n'admit pas davantage que le gouvernement s'ingérât, à cet autre point de vue, dans les devoirs des armateurs.

L'article 4 de l'*act* de 1876 déclare coupable de délit *(misdemeanour)* tout individu (2) qui envoie ou tente d'envoyer ou qui contribue à envoyer où à tenter d'envoyer

(1) Cf. notre t. I, n. 41. — (2) Au premier plan les propriétaires du navire ou le *ship's husband*, mais aussi le capitaine ou tout agent chargé de l'affrètement, de la mise en état ou de l'envoi en mer.

en mer un navire anglais *(british ship)* innavigable, à moins qu'il ne prouve qu'il a usé de tous les moyens possibles pour s'assurer de sa navigabilité ou que son envoi à la mer était raisonnable et justifiable par les circonstances. Cette partie du projet, quoique vivement attaquée dans les assemblées d'armateurs, fut néanmoins adoptée par les deux chambres. L'article suivant étendit en outre la responsabilité civile des armateurs. Jusqu'à la promulgation de cette dernière loi, l'engagement des gens de mer n'impliquait à leur égard aucune garantie du bon état de navigabilité (1). Désormais « dans toute convention de service « entre l'armateur et le capitaine ou tout autre marin sera « impliquée nonobstant toute disposition contraire l'obli- « gation *pour le propriétaire du navire* que lui-même, le « capitaine ou tout agent chargé de l'affrètement, de la « mise en état du navire pour la mer ou de son envoi en « mer emploieront tous les moyens raisonnables pour assu- « rer le bon état de navigabilité du navire pour le voyage « au moment même où commence ce voyage ainsi que pour « le tenir tel pendant toute la durée du voyage. Cependant « rien dans cet article n'assujettit le propriétaire du navire « à une responsabilité pour envoi en mer d'un navire en « mauvais état de navigabilité, si des raisons et des cir- « constances spéciales justifient sa mise en mer. » Maclachlan insiste avec raison sur ces mots : *on the owner of the ship*, et fait observer que la responsabilité pèse ici sur le propriétaire seul, non pas sur tel ou tel parce qu'il aurait été chargé de la direction ou parce qu'il aurait participé à la faute, mais sur tous, en leur qualité de copropriétaires. Chacun d'eux est responsable non seulement de sa propre faute, mais de la faute commise par tous ou par l'un d'eux ou par le capitaine (qui dans ce cas, bien entendu, perdrait son recours) ou par les agents qu'énumère le texte.

(1) Couch *c.* Steel, 3 E. and B. 402; Gallagher *c.* Piper, 33 L. J. (C. P.), 331 (arrêts cités par Maclachlan dans son récent commentaire du *merchant shipping act* de 1876, p. 7).

L'article 13 de l'*act* déclare applicable aux navires étrangers ayant pris tout ou partie de leur chargement dans un port du Royaume-Uni et qui se trouveront dans une situation périlleuse par suite d'un changement excessif ou irrégulier *(by reason of overloading or improper loading)* les dispositions relatives à la détention provisoire des navires anglais en mauvais état de navigabilité (art. 6 s.). Nous reviendrons ultérieurement sur les dispositions de cet article 13, signalé aux armateurs français par la circulaire ministérielle du 30 octobre 1876.

L'*act* impose une responsabilité pénale aux armateurs 1° lorsque leur vapeur pour passagers ou leur navire pour émigrants n'est pas muni de moyens propres à faire les signaux de détresse pendant la nuit et d'une quantité suffisante de lumières inextinguibles dans l'eau (1) ; 2° lorsqu'il permettent sciemment qu'une cargaison de grains (blé, riz, haricots, fèves, pois, graines, noix ou amandes) soit prise à bord sans que les graines soient enfermées dans des sacs ou des barils ou de manière à ne pouvoir heurter les bords ou les cloisons (2) ; 3° si, un navire anglais *ou étranger* étant arrivé (pour le déchargement de sa cargaison) d'un port situé en dehors du Royaume-Uni dans un port du Royaume-Uni avec un chargement sur le pont de bois marchand pris en dehors des prescriptions de l'art. 24, ils sont complices de cette contravention (3) ; 4° s'ils ont négligé de faire marquer leur navire *(british ship)* conformément aux articles 25 et suivants de l'*act* ou de le conserver ainsi marqué ou s'ils l'ont marqué assez incomplètement pour induire en erreur ou s'ils l'ont chargé au point de submerger le centre du disque qui doit (art 27) indiquer le *maximum* de la ligne de chargement (4). En outre, aux termes de l'article 36, le nom et l'adresse du propriétaire directeur *(managing owner)* de tout navire an-

(1) 100 livres d'amende (art. 21). —(2) 300 livres (art. 22). — (3) L'amende ne peut excéder cinq livres pour chaque centaine de pieds cubes de bois pris en contravention (2 m. 8 cubes). Art. 24. — (4) Amende n'excédant pas 100 livres (art. 28.)

glais enregistré doivent être inscrits à la douane au port d'enregistrement; à défaut de *managing owner*, ceux du *ship's husband* (v. ci-dessus, n° 263) ou de la personne quelconque à qui la direction du navire est confiée par le propriétaire ou en son nom, et celui dont le nom est ainsi enregistré sera soumis à toutes les responsabilités que le statut maritime anglais impose au propriétaire-gérant : le propriétaire qui aura manqué à cette prescription (ou, s'il y a plusieurs copropriétaires, chacun d'eux proportionnellement à sa part) sera condamné à une amende n'excédant pas cent livres autant de fois que le navire aura quitté un port anglais.

Enfin (et ce n'est pas la moindre innovation), outre un certain nombre de dispositions de plein droit applicables aux bâtiments étrangers, le nouvel *act* en contient une qui donne au gouvernement anglais le droit d'appliquer par simple ordonnance les dispositions du statut maritime anglais promulguées depuis 1854 aux navires, armateurs, capitaines, matelots et mousses étrangers, toutes les fois que Sa Majesté appréciera que le gouvernement de cet Etat étranger est désireux de voir appliquer à ses propres bâtiments certaines dispositions de ce statut (art. 37).

312. Les règles introduites dans le droit maritime anglais par l'*act* de 1854 et par les lois qui l'ont amendé n'ont pas été adoptées par les Etats-Unis d'Amérique.

Dixon (1) se pose la question suivante : « D'après la loi « civile et commune (*civil and common law*), le propriétaire « n'est-il pas entièrement responsable de tous les engage- « ments du maître, qu'ils dérivent d'un contrat ou d'un « délit ? » Oui, répond-il ; mais d'après la loi maritime générale de l'Europe, quand l'engagement dérive d'un délit, cette responsabilité est limitée par l'abandon facultatif du navire et du fret. La loi particulière de l'Etat du Maine a fixé la même limite à la responsabilité du propriétaire (V. Lois du Maine, vol. I, c. 14, art. 8).

(1) p. 42.

Les propriétaires sont responsables des fautes du capitaine quand elles ont été commises dans le cercle de ses attributions. Le capitaine doit aux armateurs une certaine dose d'expérience et de soin : s'il ne la leur donne pas, ceux-ci sont engagés (comme il est engagé lui-même) envers tous ceux auxquels a nui son impéritie ou sa négligence. Mais il est bien entendu que ceux-ci ne sont pas responsables si le capitaine commet un délit absolument étranger à l'exercice de ses fonctions (1).

Jusqu'à la loi du 3 mars 1851, cette responsabilité avait été indéfinie; mais le congrès, à cette date, vota une loi ainsi conçue : « La responsabilité du propriétaire ou des « propriétaires d'un navire à raison de détournement, perte « ou destruction par le capitaine, les officiers, les mate- « lots, les passagers ou toute autre personne, de toute pro- « priété, de tous effets ou marchandises, embarqués ou « placés à bord dudit navire, ou à raison de perte, dommage « ou avarie résultant d'une collision ou de tout autre évè- « nement, ou à raison de perte, dommage ou confiscation « occasionnés ou subis sans la participation ou la connais- « sance du propriétaire ou des propriétaires n'excèdera en « aucun cas la valeur du navire (ou de la part d'un des co- « propriétaires dans ce navire) et du fret alors y afférent. »

Mais à quel moment devra-t-on se placer pour évaluer le navire et le fret? Immédiatement avant la faute qui cause le préjudice, conformément à la règle acceptée en Angleterre (2). Cette règle a prévalu dans l'affaire Pope *v.* Nickerson (3), quoique le navire eût, plus tard, entièrement péri. A la suite d'un abordage, il est presqu'inévitable que le bâtiment abordeur soit lui-même endommagé : l'évaluer au lendemain de la faute qu'il a lui-même commise, ce se-

(1) The Druid, 6 Jurist, 144; Wright *v.* Wilcox, 19 Wend. 343; Dusar *v.* Murgatroyd, 1 Wash. C. C. R., 13; Stone *v.* Ketland, ibid. 142. — (2) Ainsi s'exprime (p. 46) Dixon, qui cite les arrêts suivants : Wilson *v.* Dickson, 2 B and Ald. 2; Brown *v.* Wilkinson, 15 M. and W., 397; The Mary Caroline, 3 W. Rob., 101. — (3) 3 Story R. 498.

rait un vrai déni de justice : aussi, dans l'affaire Walter *v.* Boston and Hope Ins. Co's (1), la valeur du bâtiment abordeur a-t-elle été fixée d'après son état avant le sinistre. Au cas d'abordage, il est équitable et juridique d'accorder à titre d'indemnité le montant des réparations (2) : mais on peut aussi tenir compte de l'inaction forcée à laquelle sera réduit le navire et calculer cette partie des dommages-intérêts d après le fret qu'il aurait gagné (3). Il faut alors, bien entendu, déduire de ce fret le montant présumable des dépenses qu'aurait faites le navire, s'il était heureusement parvenu au terme de son voyage (4).

D'après la plus récente jurisprudence américaine, le statut de 1851 ne s'applique pas seulement aux navires américains, mais encore aux navires étrangers, cette limitation de la responsabilité étant une règle générale du commerce et non une disposition locale (5).

En règle générale et sauf convention contraire, le capitaine et le propriétaire sont l'un et l'autre engagés à raison des travaux de radoub et des fournitures commandés par le capitaine : celui-ci parce qu'on a suivi sa foi, le propriétaire parce qu'on a contracté pour son compte (6). Il est clair que, si les travaux et les fournitures ont été commandés par l'armateur, le capitaine échappe à toute responsabilité (7).

Enfin Dixon se pose la question suivante : le capitaine, lorsqu'il excède ses pouvoirs, a-t-il qualité pour engager le propriétaire ? Non, répond le jurisconsulte américain. Quant à ces pouvoirs, ils sont limités par des instructions explicites ou implicites, ou par la loi du pays auquel le bâtiment appartient et dans lequel résident les armateurs (8).

(1) 14 Grey, 309. — (2) The Granite State, 3 Wallace, 310. — (3) Williamson *v.* Barrett, 13 Howard's R. 101 ; Vantine *v.* The Lake, 2 Wallace, Jr. C. C. 52 ; The Rhode Island, 1 Abbott's Adm. Reps. 100. — (4) The Heroine, 1 Benedict's Reps. 226 ; S. C. 6 Blatchford's C. C. R. 138. — (5) Levinson *v.* The Oceanic Steam Navigation co. — Cour de Circuit, New-York, Alb. L.-J. vol. XVII, p. 285. Cf. Journ. du droit intern. privé, V, p. 529. — (6) Leonard *v.* Huntington, 15 Johns. 298 ; Marquand *v.* Webb, 16 Johns. 89 ; James *v.* Bixby, 11 Mass. 34 ; Stewart *v.* Hull, 2 Dow, 29. — (7) Farmer *v.* Davis, 1 Term. R. 108. — (8) Pope *v.* Nickerson, 3 Story C. C. 465.

SECTION IV.

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES ÉQUIPÉS EN GUERRE.

313. « Mon nepveu, écrivait en 1607 Henri IV au duc « de Guise (1), pour les frequentes depredations qui se « commettent es costes de Levant, j'ay faict faire l'ordon- « nance que je vous envoye, portant deffense à tous mes « subjects et aultres d'armer doresnavant vaisseaux à « Marseille et aultre port de mon pays de Provence pour « aller en course sans au prealable bailler bonne et suffi- « sante caution. » C'était une grande et sage innovation, car on s'était contenté jusque-là (ordonnances de 1400, art. 2 et 3, de 1517, art. 1 et 2, de 1543, art. 17, de 1584, art. 29) d'exiger une caution juratoire (2) : encore les deux dernières ordonnances, pour activer les armements en course, avaient-elles déchargé de toute responsabilité les armateurs non participants. Toutefois Valin ne mentionne pas cette ordonnance à laquelle se réfère la lettre de 1607, et la mesure ne paraît avoir été généralisée qu'en 1674. On tomba d'un excès dans l'autre : le cautionnement embrassa tout, amende et dommages-intérêts. Cela ne dura pas plus de quatre ans, les armements en course s'étant immédiatement ralentis : l'article 25 du traité de Nimègue (10 juin 1678) fixa le cautionnement à 15,000 francs.

L'ordonnance de 1681 (l. II, titre VIII, art. 3) s'exprimait en ces termes : « Ne seront toutefois les propriétaires des « navires équipés en guerre responsables des délits et « déprédations commises en mer par les gens de guerre, « étant sur leurs vaisseaux, ou par les équipages, sinon « jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront

(1) Rec. de lettres miss., t. VII, p. 436. — (2) L'armateur, le maître et ses quatre compagnons de quartier juraient de « le gouverner (le navire) bien et à droit, sans porter dommage à nos sujets, amis et alliés ou bienveillans. »

« donné caution, si ce n'est qu'ils en soient participans ou « complices ». L'article 2 du titre IX du livre III maintenait le chiffre fixé en 1678.

Mais cette législation fut promptement modifiée. Il fut décidé de nouveau par le règlement du 23 juillet 1704 (art. 13) qu'en cas de contravention par rapport aux vaisseaux des alliés ou des neutres les armateurs pourraient être condamnés à des dommages-intérêts illimités (1). Valin (2) faisait remarquer que cette extension ne concernait pas seulement les prises indument faites des vaisseaux amis ou neutres ou les malversations commises envers eux. « Il serait « absurde, en effet, que la réparation fût moindre par « rapport aux vaisseaux français auxquels on aurait fait « essuyer de pareilles avanies. Ces règlemens ne peuvent « donc souffrir aucune exception dès qu'il s'agira de quelque « délit commis en faisant la course ». Six ans après, un règlement danois (5 avril 1710) assujettit à la même responsabilité les propriétaires des navires équipés en guerre. Enfin le règlement de 1704 fut expressément confirmé sur ce point par le règlement du 21 octobre 1744 (art. 17).

314. Les rédacteurs du code avaient un choix à faire entre ces deux systèmes. Ils copièrent l'ordonnance de 1681. L'article 217 est ainsi conçu : « Les propriétaires des navires « équipés en guerre ne seront toutefois responsables des « délits et déprédations commis en mer par les gens de « guerre qui sont sur leurs navires ou par les équipages que « jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront « donné caution, à moins qu'ils n'en soient participants ou « complices ». L'arrêté du 2 prairial an XI (art. 20) avait fixé le montant du cautionnement : « Tout armateur de bâti- « ments armés en course ou en guerre et marchandises sera

(1) « En cas de contravention par les armateurs françois aux dé- « fenses à eux faites par le présent règlement, veut S. M. qu'il soit « fait main-levée aux sujets des princes neutres des vaisseaux à eux « appartenans et des marchandises du chargement, dans les cas où « elles ne sont pas sujettes à confiscation, et que les armateurs soient « condamnés en leurs dommages et intérêts. » — (2) II, p. 223.

« tenu de fournir un cautionnement par écrit de la somme « de trente-sept mille francs. — Et si l'état-major et la « mestrance, l'équipage et la garnison comprennent en tout « plus de deux cent cinquante hommes, le cautionnement « sera de soixante-quatorze mille francs. — Dans ce dernier « cas, le cautionnement sera fourni solidairement par l'ar- « mateur, deux cautions non intéressées dans l'armement « et par le capitaine ».

Cresp (1) a fait observer qu' « il y a une très-grande « différence entre répondre indéfiniment des faits ou actes « des équipages marchands et répondre indéfiniment des « délits et déprédations des équipages de guerre ». Les armateurs peuvent choisir à leur aise leur équipage, et rien ne les oblige à le recruter parmi des gens mal famés : les trois quarts des matelots devant être français, inscrits et classés, on peut toujours vérifier leurs antécédents. Au contraire les armateurs de corsaires ont la faculté d'employer deux cinquièmes de marins étrangers, et, sauf autorisation spéciale du ministre de la marine, ne peuvent embarquer qu'un huitième de matelots inscrits, en état de servir sur les bâtiments de la République (2). Par quelques épithètes pompeuses qu'Emérigon cherche à relever de métier de corsaire (3), il faut reconnaître que les sept huitièmes de l'équipage sont ordinairement des gens indociles et d'humeur belliqueuse. Le législateur, pensant que les armements en course étaient utiles à l'Etat, n'en pouvait détourner les armateurs en les accablant, dans de telles circonstances, sous le poids d'une responsabilité indéfinie : il est allé plus loin et a limité leur responsabilité avec plus de précision qu'il n'avait fait pour les autres armateurs.

Je lis dans le code de commerce annoté par MM. Edouard Dalloz et Vergé (4) que « l'article 217 est devenu sans

(1) I, p. 446. — (2) Art 10 et 9 de l'arrêté de l'an XI. — (3) « Le « métier des pirates est aussi infâme que celui des corsaires est « honnête et même glorieux. » (Traité des assurances, ch. XII, sect. 37.) — (4) p. 389.

« objet depuis la déclaration du 16 avril 1856, d'après laquelle la course *est et demeure abolie* ». Les rédacteurs du projet de réforme imprimé en 1867 pensaient sans doute de même, puisqu'on lit dans la *note explicative :* « La sup- « pression de la course, proclamée par le traité de Paris de « 1856, a fait disparaître du projet l'article 217 du code « actuel ». Tel n'est pas notre avis. Il est certain que la déclaration de 1856 a restreint la portée pratique de l'article 217 ; mais je répète ici ce que j'ai dit plus haut (1) : la déclaration de 1856 a rallié la très-grande majorité, non l'unanimité des puissances. Si quelque guerre éclatait entre la France et les Etats-Unis, ceux-ci lanceraient probablement contre nos bâtiments de commerce des navires armés en course et nous pourrions alors recourir aux mêmes moyens d'attaque. C'est un droit que le sous-secrétaire d'Etat Bourke, prévoyant l'hypothèse d'une guerre entre son pays et les Etats-Unis, reconnaissait expressément à l'Angleterre (discours du 3 mars 1877) (2).

315. Le législateur a restreint la responsabilité des propriétaires de navires équipés en guerre, mais en prenant des précautions pour qu'elle ne fût pas un leurre. D'après l'article 21 de l'arrêté du 2 prairial an XI, « la « même personne ne peut servir de caution pour plus de « trois armements non liquidés ; et, à chaque acte de cau- « tionnement, la personne qui le souscrira sera tenue de « déclarer ceux qu'elle aurait pu souscrire pour la même « cause. Lorsque les cautions ne seront pas domiciliées « dans le port de l'armement, l'armateur sera tenu de pro- « duire un certificat du tribunal connaissant des affaires de « commerce dans le lieu où seront domiciliées les cautions « présentées, lequel certificat constatera leur solvabilité, « et une copie légalisée du pouvoir donné par la caution « absente à celui qui la représentera restera annexé à l'acte « de cautionnement. — Les noms, professions et demeures « des personnes qui auront cautionné des armateurs de

(1) T. I, n. 21. — (2) Cf. M. Massé, 3e éd., t. I, n. 159.

« corsaires seront désignés sur un tableau qui restera affiché « dans le bureau de l'inscription maritime du port où les ar- « mements auront eu lieu. — Les actes de cautionnement se- « ront déposés audit bureau et enregistrés à celui de l'inspec- « tion de la marine du chef-lieu de la préfecture maritime. »

En outre si le propriétaire est participant ou complice, il sera tenu « par action civile solidaire, » ainsi que le faisait observer déjà Valin (1), de tous les dommages et intérêts.

La complicité des faits délictueux sera déterminée, au point de vue pénal, par les règles ordinaires de notre droit pénal. Mais pour déterminer, quant aux conséquences purement civiles, la participation à des actes illicites, il ne faut plus s'attacher à ces règles. La rédaction même de la phrase finale « à moins qu'ils n'en soient *participans* ou complices, » ne peut laisser subsister aucun doute, à ce point de vue, sur le sens de l'article 217. Valin a déjà mis en relief cette distinction entre la poursuite à l'extraordinaire et l'action civile (2).

316. L'article 217 débute par ces mots « *Les propriétaires* des navires, » tandis que l'article 216 dit : « Tout « propriétaire, etc., » et l'article 218 : « *Le propriétaire* peut congédier, etc. »

C'est qu'en effet, lorsqu'il s'agit d'armement en course, la copropriété est la règle. Le chapitre premier de l'arrêté du 2 prairial an XI est intitulé *Des sociétés pour la course.*

Les sociétés pour la course, s'il n'y a pas de convention contraire, sont réputées en commandite, que les intéressés se soient associés par des quotités fixes ou par actions (art. 1). On n'aperçoit pas clairement pourquoi le législateur de l'an XI, abandonnant le système de 1681, a caractérisé ainsi ce genre d'associations. Quoi qu'il en soit, le

(1) I, p. 570. — (2) Le grand jurisconsulte allait jusqu'à soumettre à l'action civile l'armateur qui n'avait « pas fait la révélation « sinon aussitôt qu'il aurait eu connaissance, au moins avant qu'il « fût porté des plaintes. » Bien qu'on puisse être responsable de son inaction comme de ses actes, il semblerait difficile d'admettre en thèse, aujourd'hui, cette participation par le simple défaut de révélation.

gérant de cette singulière société en commandite ne sera jamais tenu que jusqu'à concurrence du cautionnement fourni, et les commanditaires, qui ne devraient jamais être tenus au-delà de leur intérêt, vont être, comme le gérant, responsables jusqu'à concurrence de ce même cautionnement. Dans les sociétés en commandite ordinaires, le gérant ne peut pas exiger de ses intéressés ou actionnaires des suppléments de mise ou d'apport : l'arrêté de prairial, après avoir décidé que l'armateur pourra, « par l'acte de « société ou par les actions, » fixer le capital de l'entreprise à une somme déterminée pour régler la répartition des profits ou la contribution aux pertes, et que si, d'après les comptes qui seront fournis, la construction et la mise hors ne montent pas à la somme déterminée, le surplus sera employé aux dépenses des relâches ou, en cas de prise du corsaire, sera rendu aux actionnaires proportionnellement à leurs mises, déclare (art. 2) que si les dépenses de la construction et mise hors excèdent la somme fixée, l'armateur prélèvera ses avances sur le produit de ses premières prises et qu' « en cas d'insuffisance, il en sera éga- « lement remboursé par les actionnaires proportionnelle- « ment à leurs mises ; ce qui aura lieu pareillement pour « les dépenses des relâches lorsque le produit des prises ne « sera pas suffisant. » On n'a pas voulu que des entreprises jugées, au commencement du siècle, utiles à l'Etat, fussent tout à coup suspendues par insuffisance de fonds.

Mais pour empêcher, autant que possible, que la gestion n'excède abusivement le capital annoncé et souscrit (1), l'arrêté de prairial (art. 4) oblige l'armateur à déposer dans la quinzaine (2) du départ du navire, au greffe du tribunal

(1) « Les armateurs seront tenus, dans les actions qu'ils délivre- « ront aux intéressés, de faire une mention sommaire des dimensions « du bâtiment qu'ils se proposeront d'armer en course, du nombre « et de la force de son équipage et de ses canons, ainsi que du « montant présumé de la construction et mise hors » (art. 3). —
(2) « Il pourra néanmoins être accordé à l'armateur, sur sa demande, « un second délai de dix jours pour déposer le compte mentionné « en l'article précédent (art. 5). »

de commerce, le compte de la construction et de l'armement, avec les pièces justificatives (sauf à n'employer que par évaluation les articles de dépense qui, à cette époque, ne pourront pas être liquidés, lesquels seront ensuite alloués, dans le compte de construction et mise hors, pour leur vraie valeur, sur les pièces justificatives qui seront rapportées).

Dans les sociétés en commandite ordinaires, l'associé commanditaire ne peut faire aucun acte de gestion, même en vertu de procuration. Sans doute ici l'armateur, chef de l'entreprise, joue bien le rôle de gérant ; il construit, arme, administre les prises, et l'arrêté de prairial (art. 7) lui attribue même à cette occasion une commission de 2 °/₀, que la convention sociale peut élever ; mais les autres associés peuvent aussi prendre part à la gestion et, pour attirer des actionnaires, les armateurs ne manquaient pas de leur promettre qu'ils seraient préposés pour gérer les prises conduites dans les ports de leur résidence, gestion également rémunérée par une commission de 2 °/₀ (même article) (1).

Si alicujus rei contracta societas sit, disent les Institutes, *et finis negotio impositus est, finitur societas.* Notre code civil répète que la société finit « par la consommation de la « négociation. » L'arrêté de prairial déroge à cette règle. « Lorsque la course aura produit des sommes suffisantes « pour réarmer, la société sera continuée *de droit* s'il n'y « a pas de convention contraire ; et il sera loisible à l'arma- « teur de s'occuper sur le champ d'un réarmement pour le « compte des intéressés, qui *ne pourront,* dans ce cas, être « remboursés du principal de leur mise ni en demander le « remboursement que de gré à gré » (art. 8). Chose plus étrange encore ! alors que, l'impossibilité de réarmer entraînant la dissolution de la société, le navire est licité et vendu aux enchères (même article), si l'armateur-gérant s'en rend adjudicataire pour réarmer en course, les anciens actionnaires « sont libres d'y conserver leur intérêt en le décla-

(1) Cf. Cresp, I, p. 452.

« rant dans un mois du jour de l'adjudication : » en d'autres termes ils peuvent à leur guise, ainsi que le fait observer Cresp (1), ressusciter une société qui n'existait plus.

317. Aux Etats-Unis, où la course est maintenue, les tribunaux ont, à diverses reprises, déterminé la responsabilité des propriétaires de navires équipés en guerre. Ceux-ci sont responsables des fautes du capitaine et de l'équipage, conformément au droit commun des Etats-Unis (2), c'est-à-dire des fautes commises par le bâtiment corsaire en tant que corsaire et dans l'accomplissement normal de son expédition (3). Mais ils ne sont pas responsables des actes de piraterie imputables à l'équipage, car ces actes échappent à leurs prévisions, et l'équipage a méconnu le but qu'ils lui avaient assigné (4). Dixon (5) distingue entre les conséquences des prises improprement faites *(improperly made)* et les conséquences des prises non autorisées *(unauthorized)*; l'armateur n'est responsable que des premières (6). Par exemple le corsaire s'empare sans motif d'un bâtiment neutre; c'est une voie de fait étrangère à l'expédition qui ne regarde pas l'armateur : il saisit à bord d'un bâtiment neutre une marchandise qu'il classe à tort parmi les articles de contrebande; l'armateur est responsable.

Quoique le code italien soit postérieur à la déclaration d'avril 1856, il reproduit exactement notre article 217. Rien de plus logique. Si la course est abolie en principe (7), les armements en course sont toujours autorisés par le code spécial de la marine marchande (art. 208) « contre les « puissances qui n'auraient pas adhéré au traité de Paris « ou qui s'en départiraient, à titre de représailles et pour « compenser le dommage souffert par la marine marchande

(1) p. 453. — (2) V. ci-dessus, nº 312. — (3) St-Jean Baptista, 3 Rob. 33; Karasan, 5 Rob. 291; Talbot and Owners of Three Brigs, 1 Dall. 95; The Amelia Nancy, 3 Wheaton, 546; The Mary, 1 Mason, 365. — (4) Dias *v.* The Owners of the Revenge, 3 Wash. C. C, 262. — (5) p. 44. — (6) 2 Gilpin's R. 48. — (7) Code de la marine marchande (art. 207 et 208).

« nationale. » Quand nous contestons que l'article 217 soit devenu sans objet, nous pouvons donc nous appuyer non seulement sur les déclarations du gouvernement anglais, mais encore sur le texte précis de la législation italienne.

On lit enfin dans le code turc de 1864 et dans le code égyptien de 1875 (art. 31) : « les propriétaires des navires « équipés en guerre par autorisation du gouvernement, ne « seront toutefois responsables des délits et déprédations « commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs « navires ou par les équipages que jusqu'à concurrence « de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à « moins qu'ils n'en soient participants ou complices. Cette « caution sera de 200.000 piastres pour tout navire dont « l'équipage, y compris l'état-major et la garnison, est de « cent cinquante hommes et au dessous ; de 400.000 piastres « pour les autres. »

SECTION V.

ADMINISTRATION ET LICITATION DU NAVIRE APPARTENANT A PLUSIEURS PROPRIÉTAIRES.

318. J'ai dit plus haut (1) que la propriété du navire se décompose, d'après nos usages maritimes, en vingt-quatre parts ou quirats, que ces parts sont elles mêmes divisibles, et que ce fractionnement a existé dans tous les temps.

L'article 220 de notre code de commerce détermine certaines conséquences juridiques de cette copropriété.

Il ne s'agit pas expressément, au moins dans le code français, d'une autre communauté qui pourrait exister entre des navires divers. Cette autre société nautique est aussi fort ancienne. Les rôles d'Oléron prévoient que « deux « bateaux font compagnie et vont aux harans et aux ma- « quereaulx et debvent mettre autretant d'engins l'un comme

(1) T. I, n. 68.

« l'autre, et sont à gré de partir leur gaing par moitié entre « eulx (1), » et la cour de Rennes attestait le 26 février 1867 (2) que ce mode d'association est encore pratiqué universellement sur les côtes de Bretagne pour les navires pêcheurs de Terre-Neuve. Il s'agit encore moins de ces grandes compagnies qui mettent en commun des bâtiments soit pour l'exploitation de quelque branche de commerce dans une partie plus ou moins éloignée du globe, comme la compagnie des Indes occidentales, fondée par Richelieu en mai 1628, ou pour transporter dans certaines contrées des passagers, des marchandises et des dépêches, comme les *Messageries maritimes*, les *Transports maritimes*, etc.: ce ne sont là que des sociétés commerciales ordinaires (3), abstraction faite du monopole ou des privilèges qui leur sont conférés. Il s'agit de la communauté qui existe entre divers individus intéressés au même navire.

319. On a cherché, de tout temps, à déterminer les conséquences juridiques de cette copropriété. « Dans « le cas où un ou plusieurs co-intéressés, dit le recès « hanséatique de 1591 (art. 57), ne consentiraient pas à « expédier le navire pour un certain port, espérant trouver « de plus grands avantages dans un autre, on se confor- « mera à l'ancien usage qui établit que ceux qui auront la « moindre part et le moins de voix suivront l'avis de la « majorité; et si le récalcitrant persiste dans son refus, « le patron, en prenant le conseil et le consentement des « autres co-intéressés, sera autorisé à emprunter à la « grosse sur le navire jusqu'à concurrence du montant de « la part de cet associé, lequel, après le voyage, paiera le « principal et les intérêts sur sa part, sans recours contre « les autres. » Les statuts de Hambourg de 1276 (art. 25) et de Lubeck de 1299 (art. 25), l'article 143 du troisième code de la même ville, publié par Brokes, contenaient déjà des dispositions analogues. « S'il arrivait, répète avec plus

(1) Art. 27 (28 dans l'édition de Cleirac). — (2) D. 69. 1. 138. — (3) V. Cresp et Laurin I, p. 335.

« de précision le recès de 1614 (art. 7 du titre V), qu'un « ou plusieurs des armateurs ne voulussent point consentir « à l'armement, alors on se conformera à cet égard aux « anciens usages de la mer d'après lesquels la minorité des « intérêts, bien qu'ils appartiennent à la majorité des per- « sonnes, doit céder à la majorité des intérêts, bien qu'elle « constitue la minorité quant au nombre des personnes, « etc. » Le même recès (art. 5 du titre I) exige toutefois le consentement unanime des intéressés dans le cas où « les cointéressés et armateurs » voudraient « fournir et porter « en compte pour la construction du navire des matériaux « et victuailles à eux appartenant. »

Entre deux copropriétaires qui ne s'entendaient point, le vieux droit islandais (Gragas, sect. X, ch. 2), favorable au développement du commerce maritime, préférait celui qui voulait entreprendre une expédition : « Lorsqu'un « navire de commerce appartient à deux personnes, disait- « il, si l'une veut l'équiper pour naviguer, tandis que « l'autre s'y refuse, celle qui veut expédier le navire doit « aller trouver son copropriétaire et, en présence de « témoins, le requérir de se trouver au navire dans le délai « de quatorze nuits, afin de s'accorder sur l'estimation « qu'en feront des voisins et sur la licitation. Il convoquera « cinq habitants voisins à l'effet d'estimer le navire. L'esti- « mation achevée, celui qui a l'intention d'entreprendre le « voyage aura le choix de garder le navire ou de recevoir « sa part du prix. » Mais on pouvait vouloir faire voyager le navire sans s'accorder sur le voyage même : « S'ils ne « sont pas d'accord du lieu où il faut aller, ajoutait le « Gragas (ou s'ils ne veulent plus rester en communauté « encore bien qu'ils n'aient ni l'un ni l'autre l'intention de « faire un voyage), l'estimation aura lieu ainsi qu'il vient « d'être dit; mais le sort décidera à qui le navire sera « attribué, à la charge de payer l'autre. » Le *Biarkeyarrett* norwégien du douzième siècle était moins complet : « Lorsqu'un navire, lit-on dans le chapitre 18 du VIII^e li- « vre, appartient à plusieurs personnes et qu'aucune d'elles

« n'est en état de l'acheter seule, celle qui voudra s'en « servir pour en tirer profit en aura le droit, à la charge « de payer à l'un de ses copropriétaires leur part dans le « fret, déduction préalablement faite à son profit des « dépenses causées par le navire. » Le *Jons-Bog* islandais de 1281 (1) (ch. 25 du livre VIII) entre dans les plus minutieux détails. : « Lorsqu'un navire destiné à la navigation « en pleine mer, y lit-on, appartient à plusieurs copro- « priétaires, si quelques-uns veulent faire partir le navire « et que les autres s'y refusent, ceux qui veulent expédier « ce navire doivent assigner les autres assez longtemps « d'avance pour qu'ils puissent arriver à terme, à l'effet de « procéder à un partage de la manière qui est prescrite par « le code pour le partage des terres et des autres choses « précieuses dans le livre *des achats et ventes*. » (Suit un paragraphe qui reproduit exactement l'article précité de la loi municipale norwégienne.) « Il en sera de même, pour- « suit le code islandais, lorsque des hommes ayant en « commun une embarcation moins grande qu'un navire « destiné à la pleine mer, l'un voudra l'employer à la pêche « ou quelqu'autre gain et l'autre s'y refusera : on se con- « formera à ce qui est dit pour les navires destinés à la « pleine mer. Lorsque tous les copropriétaires veulent « employer le navire à la pêche ou à tout autre gain, mais « chacun d'une manière différente et qu'aucun d'eux ne « veut céder à l'autre, des arbitres jetteront le sort pour « décider qui gardera le navire et qui n'en aura que le prix, « à moins qu'à cet égard les parties ne s'accordent. Si l'un, « à l'insu de l'autre, emploie le navire commun à la pêche « ou à tout autre usage lucratif, il en sera seul responsable, « et l'autre jouira de sa part du produit ou touchera le fret « que six experts décideront être dû, si le navire avait été « chargé; mais si l'usage du navire commun a été consenti « par l'autre, les risques seront à la charge commune, en « proportion de l'intérêt de chacun. Celui qui ne sera pas

(1) « Il régit encore l'Islande » (Pardessus III, p. 53).

« payé de sa part dans le prix d'estimation du navire peut « la réclamer en justice comme dette liquide... Celui qui « lance de ses étais le navire d'un autre ou dont un autre « est copropriétaire sans sa permission... doit payer un « dédommagement fixé par six experts légalement nommés « par le juge. »

Il existait une grande affinité entre les anciennes législations norwégienne, islandaise, hanséatique et danoise. L'article 61 du code danois de 1561 reproduit par l'article 35 (l. IV, c. I) du code de 1683, dispose que « s'il survient « quelque contestation entre le patron et ses armateurs de « sorte qu'il ne puisse plus commander leur navire, ou « entre les propriétaires, de façon qu'une partie veuille « que le navire fasse voile, l'autre non, le navire ne doit « pas rester au port et être abandonné; mais la minorité « des armateurs doit fixer une somme pour laquelle elle « veut vendre ou garder le navire. Ceux qui en resteront « propriétaires paieront les autres dans l'espace de six « semaines sans autre forme de procès, et feront ensuite « partir le navire sans aucun empêchement. Cependant s'ils « ne peuvent convenir du prix, le navire ne doit pas encore « demeurer pour cela dans le port, la majorité des arma- « teurs l'équipera pour son avantage; il partira aux risques « de tous les propriétaires sans que ceux qui ne prennent « pas part à l'équipement puissent exiger un fret pour le « chargement. »

Le code suédois de Charles XI, comme les derniers recès hanséatiques, ordonne (III^e^ partie, c. 4) que « dans toutes « les délibérations prises par les armateurs concernant la « construction ou l'usage du navire la pluralité des voix « décidera, à moins que ceux qui forment cette pluralité « ne se trouvent pas réunir un intérêt de plus de moitié « dans le navire; auquel cas l'avis de ceux qui y ont la « plus grande part prévaudra. » Il ajoute (c. 2) que « tous « les copropriétaires doivent faire et procurer toutes les « avances nécessaires pour la construction, la réparation, « l'armement ou toute autre nécessité. Si quelqu'un refuse

« de payer ce que ses co-armateurs croient juste et utile, il « sera permis au patron et aux autres armateurs d'avancer « eux-mêmes ou d'emprunter ce qui est nécessaire pour « former la part du refusant; et ce dernier sera tenu de « rembourser cette avance ou cet emprunt, avec l'intérêt « d'un pour cent par mois, dans le délai de quatre mois « après que le compte aura été liquidé. S'il ne le fait pas, les « copropriétaires pourront le traduire en justice pour le « capital et les intérets, et ils auront le choix de se payer « soit en prenant sa part du navire d'après l'estimation de « six hommes probes, soit sur les autres propriétés de cet « associé jusqu'au parfait paiement. »

Stypmanus (1), résumant au dix-septième siècle les usages maritimes de l'Europe septentrionale, n'hésitait pas à penser que « l'avis de ceux qui ont la plus grande part » devait prévaloir.

Le régime de la copropriété des navires était encore plus complètement réglé par le Consulat de la mer. « Commen- « çons, dit le chapitre II : quand un patron entreprendra « de construire un navire, grand ou petit, s'il veut donner « des parts d'intérêt, il doit dire et faire entendre aux ac- « tionnaires *(ils personers)* en combien de parts il le divi- « sera, quelle en sera la capacité, etc. » Le chapitre III s'occupe de l'actionnaire qui ne pourra ou ne voudra pas fournir son contingent et décide que le patron a droit de l'y contraindre ou d'emprunter sur la part que cet actionnaire a promis de prendre. Le chapitre IV suppose que l'action- naire meurt après avoir commencé ou promis de fournir son contingent, et détermine les obligations de ses héritiers. Aux termes du chapitre X, « les actionnaires ne peuvent « pas provoquer la licitation du navire contre le patron « jusqu'à ce qu'il ait achevé le voyage; alors seulement il « peut être licité entre un actionnaire et le patron, à la de- « mande de l'un ou de l'autre : l'actionnaire doit d'ailleurs « toujours donner au patron le choix de prendre sa part ou

(1) C. V., n. 103.

« de lui abandonner la sienne, et ce choix est laissé à la « volonté du patron, à moins qu'il n'y ait enchère pu- « blique. » Mais, reprend le chapitre XI, « quand le navire « aura terminé son voyage, si la majorité *(la maior partida)* « des actionnaires veut le mettre aux enchères, elle peut « contraindre le patron par justice à l'enchère publique (à « moins qu'il n'y eût quelque convention contraire entre « eux et lui), parce qu'il est conforme au droit, à la raison « et à la coutume qu'en quelque chose que ce soit où une « discordance d'avis se manifeste, la volonté de la majorité « l'emporte : c'est elle qu'on doit suivre, et jamais celle de « la minorité. Cependant si tous ou la majeure partie des « actionnaires ne mettent pas ou ne veulent pas mettre aux « enchères, le patron n'est pas tenu de liciter avec les « autres, si ce n'est de plein gré. Néanmoins il faut savoir « que si un, deux ou trois actionnaires veulent vendre leur « part au patron ou le forcer à leur céder la sienne, ils doi- « vent lui dire : *ou bien vous nous donnerez telle somme* « *pour nos parts ou bien nous vous donnerons telle somme* « *pour les vôtres* (1). Les actionnaires peuvent y contraindre « le patron, qu'il le veuille ou non ; mais il a, sauf conven- « tion contraire, la faculté d'option... Mais si c'est une « enchère publique qui a lieu entre le patron et les action- « naires, il ne doit y avoir aucune préférence ; car on doit « les considérer tous comme simples actionnaires (à moins « de convention contraire préalable) (2). »

On retrouve dans l'ancien droit maritime de Gênes (chapitre 98 du statut de l'office de Gazarie de 1441) la règle qui soumet, en cas de dissentiment, le moins grand nombre au plus grand nombre (3). Telle semble être aussi la décision

(1) Cf. la coutume inédite de l'île d'Oléron citée par Pardessus II, p. 65, note 1. — (2) *Adde* le chap. 194, qui prévoit le cas où quelque actionnaire ne voudrait pas payer ce qu'il devrait pour sa part dans l'achat des choses nécessaires au navire et le chapitre 242, intitulé *Du navire confié à quelqu'un par des actionnaires*. — (3) *Si contigerit navem... facere... expensas aliquas cliqua occasione, et majore voluntate mercatorum placuerit... expensas facere, ... illæ expensæ possint fieri.*

du *Constitutum usus* de Pise, de 1160 (rubr. XIII) (1), quoiqu'on y réserve dans certains cas les droits de la minorité. Au contraire le statut anconitain de 1397 substitue, comme le droit hanséatique et le droit suédois, la majorité des intérêts à la pluralité des voix : « ... celui ou ceux « d'entre les copropriétaires, dit la rubrique I, qui auront « la plus forte part dans le navire pourront le faire aller en « quelque lieu que bon leur semblera ; et les autres copro- « priétaires dont la part n'est pas aussi considérable seront « tenus de suivre le même voyage (2). » Toutefois il est statué dans la rubrique V que « si un navire appartient à « plusieurs et a été affrété, ces copropriétaires doivent choi- « sir un d'entre eux ou une autre personne, d'un commun « accord ou à la majorité *(la maggiore parte de loro)*, char- « gée de faire et de tenir les comptes de ce navire. »

Enfin l'article 25 de l'ordonnance aragonaise de 1340 s'exprime en ces termes : « Tout copropriétaire de navire « peut, en vertu de son intérêt, provoquer la licitation du « navire avec ses agrès et les faire vendre publiquement à « celui qui en donnera le plus, en recevoir le prix et en « prendre sa part sans que le patron ait droit de s'y opposer ; « au contraire celui-ci, s'il en est requis, sera tenu d'ap- « prouver la vente et d'en recevoir le prix, distraction faite « de la part du copropriétaire ; ce qui aura lieu partout où « un copropriétaire l'exigera, sauf cependant dans le terri- « toire sarrasin. Mais l'acheteur du navire devra suivre et « accomplir le voyage qui aura été convenu avant que le « navire fût mis en vente. »

(1) *Navis quæ a pluribus comparata* (acheté) *vel ad naulum accepta, si communi concordia in aliquo taxedio* (voyage) *ab eis firmata fuerit et postea major pars, impedimento non interveniente, in aliud taxedium ire voluerit et minor pars ire noluerit, ire non teneatur ; sed totum damnum quod pars quæ taxedium mutare non vult, sive unus, sive plures sint, inde habebit, illi qui taxedium mutant, quia fidem fallunt, ei restaurent.* — (2) *Adde* rubr. III où il est statué que si l'un des copropriétaires refuse de payer sa part dans les dépenses pour la mise en état du navire et autres, il pourra être emprunté sur sa part et cette part pourra être finalement vendue.

320. L'ordonnance de 1681 (l. II, tit. VIII, art. 5) s'appropria la règle adoptée par les nations maritimes de l'Europe septentrionale : « En tout ce qui concerne l'intérêt « commun des propriétaires, dit-elle, l'avis du plus grand « nombre sera suivi; et sera réputé le plus grand nombre « celui des intéressés qui auront la plus grande part du « vaisseau. » Telle était d'ailleurs, en matière de faillite, la règle écrite dans l'article 6, tit. II de l'ordonnance de 1673.

Le sens naturel de cet article, dit Valin, est que l'avis de ceux des propriétaires qui ont le plus fort intérêt dans le navire doit l'emporter sur celui des autres; de manière que le plus grand nombre a droit de régler l'entreprise et la destination du voyage du navire; de choisir le capitaine et le reste de l'équipage; de fixer leurs gages et de dresser les instructions convenables au voyage, à l'effet duquel voyage il est fondé à contraindre les autres intéressés de fournir leur contingent pour le radoub, l'armement et la mise hors du navire; sur leur refus, de prendre des deniers à la grosse aventure pour leur compte et risque, après avoir fait rendre un jugement contre eux pour y être autorisé.

« Aucun, poursuit l'ordonnance (art. 6 du même titre), « ne pourra contraindre son associé de procéder à la « licitation d'un navire commun, si ce n'est que les avis « soient également partagés sur l'entreprise de quelque « voyage. »

Le code de 1807, sans être calqué sur l'ordonnance, en procède directement : « En tout ce qui concerne l'intérêt « commun des propriétaires d'un navire, dit notre article 220, « l'avis de la majorité est suivi. La majorité se détermine « par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié « de sa valeur. La licitation du navire ne peut être accordée « que sur la demande des propriétaires formant ensemble « la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par « écrit, convention contraire. »

321. I. Quelle est la nature de cette copropriété? II. Comment s'administre-t-elle? III. Comment se dissout-elle?

I. Quelle est la nature de cette copropriété ? Cette question est diversement résolue.

Cependant les anciens auteurs donnaient généralement à ces copropriétaires la qualification d'associés. Tel est le langage de Straccha (1), tel est celui de Valin (2). Pothier fait mieux : pour démontrer que, si le maître du navire est préposé par plusieurs, chacun des préposants est tenu solidairement de l'action exercitoire, il invoque, on le sait déjà, l'ordonnance de 1673 qui déclare les associés de commerce obligés solidairement à toutes les dettes de leur société. Ce n'est pas sans raison que Pardessus a traduit le mot *personers* qu'on rencontre sans cesse dans le Consulat de la mer par le mot actionnaires.

Mais plusieurs juriconsultes modernes ont répudié cette tradition. J'ai dit (3) que les copropriétaires paraissaient être au juriconsulte italien L. Borsari plutôt des communistes que des associés *(communisti che socii)*. M. Bédarride avait depuis longtemps professé cette opinion. « Tout « ce que cette copropriéte offre de commun avec la société, « dit-il, c'est la communion de droits et d'intérêts sur une « même chose (4). » Ces copropriétaires, dit encore M. Démangeat (5), ne sont pas à proprement parler des associés. M. Boistel admet aussi que, du moins en thèse générale, on ne trouve aucun des caractères des sociétés dans la copropriété des navires (6). Cette doctrine est très-vigoureusement réfutée par Cresp : « Voyez, dit-il (7), les cas « les plus communs qui se présentent ; plusieurs se réunis- « sent pour *faire construire* un navire ; ou plusieurs se « réunissent pour *acheter* un navire déjà construit ; ou « bien un seul propriétaire cède *une partie* de son navire « à un tiers ou à plusieurs. Peut-on méconnaître là une « société, c'est-à-dire la volonté, la convention de mettre « une chose en commun *en vue de partager le bénéfice*

(1) *De navibus, pars* II, n. 6. — (2) Sur l'art. 5, l. II, tit. VIII de l'ordonnance. — (3) N° 271. — (4) I, n° 318. — (5) IV, p. 166. — (6) n. 1172. Cf. Alauzet, III, n. 1127; Caumont, v° Armateur, n. 8. — (7) I, p. 339.

« *qu'elle pourra donner ?* » Le savant professeur développe longuement cette thèse.

En vérité ces copropriétaires sont tantôt des communistes, tantôt des associés, mais plus souvent des associés que des communistes. Voici par exemple un navire qui vient d'être construit et qu'on va lancer : son propriétaire décède ; les héritiers de ce propriétaire unique, avant toute résolution prise en commun, ne sont que des communistes (1).

Mais cette copropriété constitue généralement un état actif. Il importe assez peu que les parts soient cessibles, car nul ne prétend qu'il s'agisse ici d'une société civile. Le Consulat de la mer (chapitre IV) allait jusqu'à proclamer, au moins dans certains cas, la rupture de l'association par la mort d'un des associés : il n'en plus ainsi ; mais est-ce que l'article 1865 du code civil est applicable aux sociétés commerciales ? En général, ainsi que l'a fait ressortir Cresp, il y a réunion formée en vue des bénéfices à partager. C'est pourquoi l'ordonnance de 1681 elle-même, statuant *de eo quod plerumque fit*, disait, on vient de le voir : « Aucun ne pourra contraindre son *associé*, etc. » Croit-on que le code ait voulu contredire l'ordonnance ? En l'an II, le législateur français, arrêtant la formule du serment à prêter avant la délivrance des congés et actes de francisation qualifiait encore « associés » les copropriétaires de navires (2). Nous croyons donc que, si le navire est employé à la navigation maritime, les copropriétaires, soit qu'ils l'aient armé eux-mêmes directement, soit qu'ils en aient confié l'armement à un tiers, leur représentant, sont des associés (3).

Il y a là une société commerciale qui n'est pas l'association en participation, « cette société *anonyme ou inconnue* « par laquelle deux ou plusieurs personnes conviennent « d'être de part dans une certaine négociation qui sera faite

(1) Cf. Cresp, *loc. cit.* et les conclusions de M. le prem. av. général Bédarrides, D. 77. I. 211. — (2) Décr. 27 vendém. an II, art. 13. — (3) Cf. Civ. rej. 27 fév. 1877, D. 77. I. 214.

« par l'une d'elles en son nom seul (1), » mais une société *sui generis*, gouvernée par des règles particulières.

322. Les jurisconsultes anglais et américains ne se sont pas mieux accordés que les jurisconsultes français quand il s'est agi de caractériser la copropriété des navires.

Lord Hardwicke (affaire Doddington *v.* Hallet) (2) assimila complètement les copropriétaires *(part-owners)* à des associés *(partners)* et, par une déduction logique, les déclara solidairement responsables envers les tiers. Un bâtiment de mer, pensait-il, peut être mis en société comme n'importe quel autre objet : quand plusieurs personnes s'entendent pour l'employer, c'est-à-dire pour en tirer un bénéfice, elles forment évidemment une association : ce qu'on trouve à la base de cette association, c'est le navire, qui constitue, à proprement parler, le fonds social. Abbott paraît s'être rangé à cette opinion (3). Mais elle a été plusieurs fois repoussée par lord Eldon, et la jurisprudence anglaise a cessé de la sanctionner (4). La conséquence pratique, c'est que, si l'état de société n'est pas prouvé, les *part-owners* ne sont pas réputés de plein droit agir au nom de tous et dans l'intérêt commun. Aux yeux de Maclachlan comme aux yeux de M. Boistel, la communauté, je l'ai dit plus haut, est la règle, l'état de *partnership* est l'exception.

Maclachlan fait néanmoins observer que la thèse de lord Hardwicke a été très-récemment admise par les plus hautes juridictions de l'Amérique septentrionale et que le principe sur lequel elle repose fait loi, de nos jours, dans plusieurs Etats de l'Union (New-York, Kentucky, Massachussets). Il cite à ce propos plusieurs sentences des tribunaux amé-

(1) Pothier, contrat de société, n. 61. — (2) 1 Ves. sen. 497. — (3) « En ce qui touche les réparations d'un navire et les autres fournitures, dit il, un copropriétaire peut en général, pour tout ce « qui a été fait à crédit, engager ses copropriétaires. » Cette proposition, dit Maclachan (p. 91, note 2), n'est soutenable que si les propriétaires sont réputés s'être investis d'un mandat réciproque, ce qui impliquerait l'état de société. — (4) Maclachlan (édition de 1876) I, p. 91. *Sic* Helme *v.* Smith, 7 Bing. 709, Brodie *v.* Howard, 17 C. B. 109, Mitcheson *v.* Oliver, 5 E and B. 419, etc.

ricains (1). Nous comprenons sans peine que les Américains, gens pratiques, arrivent à cette solution, quoiqu'elle étonne le jurisconsulte anglais.

Mais Dixon, dans sa troisième édition, qui date de 1873, n'en est pas encore là. Les copropriétaires, dit-il (2), peuvent être des communistes ou des associés ; or, l'état de communauté étant la règle, quand on prétend qu'il y a société, il faut le démontrer. Transformer en dehors de tout contrat les *part-owners* en associés, a dit le juge Woodbury, ce n'est pas seulement violer les principes légaux de la copropriété, c'est encore habiliter tout copropriétaire, quand il n'aurait qu'un centième dans le navire, à l'aliéner, ce qui n'est ni conforme à l'usage ni raisonnable. En effet, ainsi que l'enseigne le chancelier Kent, le *part-owner* ne peut disposer que de sa part, tandis que le *partner* est réputé avoir reçu des autres associés le mandat le plus étendu. Or, d'après ce jurisconsulte, la question de savoir si le copropriétaire est un communiste ou un associé est sans doute une question de pur fait que le juge résoudra d'après les circonstances ; mais, en définitive, l'état de société ne se présume pas.

Toutefois le chancelier Kent restreint lui-même la portée de cette proposition en s'appropriant le passage suivant de Holt *(law of shipping*, Introd. 33) : « Il faut présumer « que les copropriétaires d'un bien ayant une valeur « vénale tendent à l'accomplissement de tout ce qui est « nécessaire à la conservation et à l'utile emploi de la pro- « priété commune : ils ont donc, dans le cas présent, un « mandat implicite des autres co-propriétaires absents pour « ordonner, dans l'intérêt commun, tout ce qui est néces- « saire à la conservation et à l'utile emploi du navire. Ils « sont dès lors assimilables aux associés *(analogous to* « *partners)* et responsables du prix des réparations néces-

(1) Nicoll *c.* Mumford, 20 Johns. N. Y. Rep. 611 ; Hewitt *c.* Sturdevant, 4 B. Monroe, Ky. Rep. 458, 459 ; Lamb *c.* Durant, 12 Mass. Rep. 54. — (2) p. 16.

« saires et des provisions commandées par l'un d'eux, en « vertu du mandat qu'ils sont censés lui avoir donné : là « est le principe et la limite de leur responsabilité. » Maclachlan cite à son tour ce passage, et précisément pour démontrer qu'on s'est écarté, aux Etats-Unis, de la doctrine adoptée par les tribunaux anglais.

L'article 320 du code hollandais débute ainsi : « Si deux « ou plusieurs personnes ayant des droits de propriété sur « le même navire en font usage en commun, il se forme « une *association* dont les intérêts sont réglés, etc. »

Le titre II (deuxième partie, livre unique) du code portugais est intitulé *De la participation maritime*. On appelle participation *(parceria)* maritime une association que forment les armateurs d'un navire ou ceux qui l'équipent soit entre eux, soit avec les propriétaires du chargement. Il y a trois modes de participation maritime. Le premier est réglé par les articles 1322-1328. Il y a participation maritime, dit l'article 1322, entre les armateurs ou les propriétaires d'un navire entre eux. Ce contrat doit être rédigé par écrit et transcrit sur le registre du commerce dans les termes prescrits pour les actes de société. Néanmoins ce n'est pas là, nécessairement au moins, un contrat de société. Les copropriétaires, ajoute en effet l'article 1327, peuvent former entre eux un contrat régulier de société qui cependant, dans le doute, ne se présume pas : si ce contrat existe, il sera régi par les dispositions relatives aux sociétés commerciales. Il y a également participation maritime, poursuit le code portugais (art. 1329), dans un contrat de navigation ayant pour objet un bénéfice commun. Cette fois, il s'agit bien d'une société. Cette *association* a lieu, ajoute en effet l'article 1329, quand les gens de l'équipage renoncent à leurs salaires dans le but de mettre en société avec les armateurs leur travail et leurs soins pour percevoir sur le fret et les bénéfices du navire un gain proportionné aux salaires qu'ils abandonnent. Ce contrat, dit l'article 1330, doit être fait par écrit, en présence de tous les associés, signé de chacun d'eux et inscrit sur le registre général du

commerce. Le troisième mode de participation maritime est encore une société. « On appelle encore participation ma-« ritime, dit l'article 1333, un contrat qui se conclut entre « les co-propriétaires d'un navire, les gens de l'équipage « et les propriétaires du chargement, les premiers en expo-« sant leur navire aux chances de la mer, les seconds en « abandonnant leurs honoraires et les derniers en risquant « leurs marchandises et leurs fonds sous la condition de la « répartition des bénéfices en proportion de leurs capitaux. « A cet effet (art. 1334), le capital se compose : 1° de la « valeur du navire au moment de l'acte ; 2° de l'importance « des appointements respectifs de chaque homme de l'équi-« page, déterminés pour chacun sur le contrat ; 3° de la « valeur des fonds ou des marchandises apportés par les « chargeurs sur le navire à la même époque. A défaut de « convention écrite qui établisse les droits des co-intéressés « ou des tiers (art. 1335), le plus fort intéressé qui est à « bord, ou son commissaire et, à leur défaut, le capitaine « représente la *société*. Tous les intéressés sont liés pour « leur part et portion, mais non solidairement. »

« Quand un navire est possédé par plusieurs co-proprié-« taires qui l'exploitent en commun, dit l'article 485 du « code brésilien, cette société ou participation maritime est « soumise aux règles particulières du droit maritime. » Ce code ajoute que la participation maritime « est administrée « par un ou plusieurs armateurs qui représentent les inté-« ressés tant judiciairement qu'extrajudiciairement et exer-« cent leurs droits sous les réserves contenues dans l'*acte* « *de société* (1). » On se rappelle que la législation brésilienne admet la responsabilité solidaire des co-propriétaires (2).

Au contraire l'article 849 du code chilien s'exprime ainsi : « Les copropriétaires d'un navire forment entre eux « une *communauté*, etc. »

Le code argentin parle aussi d'une communauté existant entre les copropriétaires d'un navire, mais ajoute qu'elle est

(1) « Ou dans leur procuration dûment enregistrée. » — (2) V. ci-dessus n° 271.

soumise aux règles générales sur les sociétés, sauf certaines dispositions spéciales (1).

On sait que L. Borsari, dans son commentaire du code italien, répute les copropriétaires communistes plutôt qu'associés. Cependant l'art. 33 de la loi italienne du 24 mai 1877 débute ainsi : « Celui qui, après avoir commandé la cons-« truction d'un navire, voudra prendre des associés, devra « déclarer à l'officier de port les nouveaux participants, « etc. » (2).

Le titre II du livre IV du code allemand est intitulé *Des armateurs et des armements collectifs*. « Il y a armement « collectif, dit l'article 456, si plusieurs personnes emploient « un navire qui leur appartient en commun pour exploiter « la navigation maritime dans un intérêt commun (3). » L'armement collectif ainsi défini constitue, à notre avis, une société de commerce (4).

Le code norwégien de 1860 emploie dans tout son premier chapitre l'expression *coarmateurs*. Toutefois, d'après une traduction faite pour notre usage personnel et que nous croyons exacte, l'article 8 désigne expressément cette com-

(1) Traduction de MM. Hoechster et Sacré I, p. 129. — (2) « En « Italie, disait Vincens en 1821 *(exposition raisonnée de la légis-« lation commerciale*, l. XII, sect. I, c. 3), un grand nombre de « bâtiments sont construits par actions. Dans quelques lieux de la « rivière de Gênes, de temps immémorial, quiconque annonce la « construction d'un navire est tenu de recevoir pour actionnaires « tous ceux qui se présentent, et cette faculté réciproque a lié tout « le pays dans des intérêts communs. On ouvre aussi pour chaque « bâtiment une seconde souscription; celle-ci a pour but de lui « fournir une dotation appelée la *Colonne* avec laquelle le capitaine « est autorisé à faire le négoce pour le compte des bailleurs de fonds « quand il ne trouve pas à noliser le bâtiment à des conditions « avantageuses. Au retour, il rend compte à la double société ou « plutôt à la triple, car l'équipage voyage *à la part*, c'est-à-dire qu'il « n'a de salaire assuré que la nourriture et qu'il est associé au profit « du voyage... Il est assez fréquent qu'une action sans mise de fonds « soit attribuée à la Madone. » — (3) L'article 456 ajoute : « Les dis-« positions relatives à l'armement collectif ne s'appliquent pas au « cas où un bâtiment appartient à une société de commerce »; mais c'est là une tout autre hypothèse (v. ci-dessus n. 318). — (4) L'association formée, dit l'article 476 du code allemand, entre une ou plusieurs personnes à l'effet de faire construire un navire à compte commun et de l'employer pour la navigation maritime est réglée par les art. 457, 458 et 467.

munauté sous le nom de *société* (1). Tel est aussi le langage du nouveau code suédois (2). Enfin aucun texte du code finlandais ne dénomme les copropriètaires « communistes »; on lit au contraire dans l'art. 19 : « Si plusieurs personnes « s'associent pour équiper un navire, elles devront exac- « tement rédiger par écrit toutes les stipulations convenues « sur la mise de chacun et sa part dans les bénéfices, sur « le but et l'administration de la société. » L'article 20 ajoute que les associés, à moins de stipulations contraires, se réuniront en assemblée générale toutes les fois que l'armateur-gérant les convoquera et, dans tout le titre des armateurs, il n'est plus question que des *associés* et de la *société*.

323. II. Nous allons maintenant étudier le mode d'administration du navire commun.

Le code a décidé : 1° que l'avis de la majorité était toujours suivi ; 2° que la majorité se déterminait par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur.

Il eût été tout-à-fait regrettable qu'un armateur, propriétaire de vingt-trois quirats, fût à la discrétion de ses associés, propriétaires du vingt-quatrième. Aussi ne songea-t-on pas un instant, en 1867, à modifier sur ce point le code de commerce.

Mais ces deux règles législatives ne sont pas d'ordre public. Le code allemand, par exemple, prend soin de spécifier avant tout que « le droit des copropriétaires se règle « par le contrat passé entre eux » (art. 457) et ne commence à légiférer que « s'il n'y a pas de convention parti- « culière. » C'était inutile à dire, « notre article, comme le « remarquait Valin (sur l'article 4, l. II, tit. 8 de l'ordon- « nance) ne pouvant être entendu que sauf les conventions « contraires. »

Une clause quelconque de cette convention ne pourrait

(1) « Si quelqu'un des armateurs se trouve lésé par la manière « dont le navire est administré, le tribunal pourra, si la plainte est « fondée et si l'on présume que la *société* ne pourra continuer pour « l'utilité de tous, etc ». — (2) V. art. 5 à 12 et art. 22.

être d'ailleurs, comme le dit encore Valin sur le même article, modifiée que du consentement de tous (sauf, bien entendu, stipulation contraire sur ce point précis), « chacun « ne s'étant engagé que sur la foi de l'exécution de ces con- « ditions. »

324. Ces mots « la majorité se détermine » impliquent-ils la nécessité d'une délibération préalable ? La question me semble délicate. Exiger cette délibération quand un des intéressés a plus de la moitié du navire, n'est-ce pas ajouter à la loi ? Cependant il me semblerait contraire à l'équité comme à l'intérêt général d'écraser la minorité sans l'entendre et qu'un propriétaire de treize quirats imposât, par exemple, ses fantaisies à tous ses copropriétaires sans les consulter. J'incline à penser que la minorité doit toujours être entendue. La cour de Caen a regardé le 9 décembre 1861 (1), cette minorité comme recevable à faire annuler toute mesure (notamment le choix d'un armateur pour le navire) sur laquelle elle n'aurait pas été consultée. « Par cela même, a-t-elle dit, que l'article 220 exige l'avis « de la majorité, il suppose nécessairement et exige qu'on « consulte tous les propriétaires, et qu'on mette chacun « d'eux à portée d'exprimer son avis pour savoir définitive- « ment dans quel sens la majorité se décidera ; car il est « fort ordinaire que, dans une délibération, les opinions « que quelques-uns avaient eues d'abord se modifient par « les motifs qui sont donnés par d'autres, et véritablement « il n'y a de majorité éclairée et définitive qu'après que « tous les intéressés qui ont cru devoir se faire entendre « ont été entendus. »

325. Mais que faire si les avis se sont partagés à la suite de la délibération ? Ici pas de voix prépondérante.

Les anciens auteurs distinguaient deux hypothèses.

Première hypothèse. Douze quirataires veulent entreprendre telle ou telle navigation et douze autres veulent

(1) Dans l'affaire Debon c. Belliard Delisle (Rec. de M. 1862. 2. I et S. 162. 2. 263). *Sic* Laurin I, p. 352.

laisser le navire *sans aucune sorte de navigation*. Il n'est pas douteux, disait Valin (1), que l'avis favorable à la navigation ne doive l'emporter, sauf à discuter le projet de navigation (2). Quelques commentateurs du code ont gardé cette opinion (3). Nous croyons qu'ils se sont trompés.

L'opinion de Valin concordait avec le texte de l'ordonnance : « Aucun, disait-elle, ne pourra contraindre son « associé de procéder à la licitation d'un navire commun, « si ce n'est que les avis soient également partagés sur « l'entreprise de quelque voyage ». L'ordonnance semblait donc n'autoriser la licitation qu'au seul cas où il y avait partage égal sur l'*entreprise d'un voyage*. Le code, au contraire, permet dans tous les cas, et quoiqu'on ne soit en contestation sur aucune entreprise, à ceux qui réunissent la moitié de l'intérêt total de demander la licitation. Donc on pourrait y recourir, même dans notre première hypothèse. D'ailleurs il s'en faut que « l'activité de la navigation » soit toujours et nécessairement, comme l'a dit Cresp (4), d'intérêt public et d'intérêt privé. Dans certaines conjectures, l'intérêt public et l'intérêt privé peuvent au contraire exiger le désarmement du navire. Il peut être utile de le laisser momentanément oisif, par exemple s'il faut braver certains périls, ou si le fret offert est manifestement inférieur aux dépenses présumées (5).

Deuxième hypothèse. L'entreprise conçue par une moitié des intéressés est repoussée par l'autre moitié. C'est *a fortiori* qu'il faut aboutir à la licitation. « Dans le cas du « partage d'avis sur l'entreprise du voyage, disait Valin (6), « il est d'autant plus juste de permettre la demande en « licitation soit à celui des associés qui ne peut faire « goûter son projet à l'autre, soit à cet autre qui se croit « bien fondé à le désavouer, qu'il n'y a pas naturellement

(1) I, p. 585. — (2) Emérigon (Contrats à la grosse, ch. IV, sect. 4) cite à ce proposla loi 12 § 1 ff. *De usuf.* : *Navis enim ad hoc paratur ut naviget.* — (3) Delaporte I, p. 436; Boulay-Paty, p. 346 et 347, Dageville. — (4) I, p. 355. — (5) *Sic* Bédarride I, n. 324; Laurin I, p. 355; Marseille, 31 mai 1836 (Rec. de M. t. XVI, 1. 153). — (6) I, p. 586.

« d'autre voie pour faire cesser la contrariété d'avis, car « enfin ce n'est pas en pareille hypothèse que la justice « peut prendre connaissance du fond de la contestation. »

326. On s'est demandé si la majorité doit faire loi tout à la fois *activement* et *passivement*, c'est-à-dire non seulement quand elle veut employer le navire, mais encore quand elle veut le laisser oisif pendant un certain temps.

J'ai tranché d'avance cette question puisque je n'admets pas même que, si les voix sont partagées, l'avis favorable à la navigation doive l'emporter.

Mais on ne conçoit pas comment Cresp, qui penche « pour l'opinion des anciens docteurs » invoque à l'appui de la solution que nous repoussons l'autorité de Valin.

Kuricke disait sans doute : *certe eum prævalere debere qui navim navigare quam otiosam domi manere mavult* (1) et Straccha (2) : *socium, invito socio, si utiliter agit, re communi uti posse ad rem paratam.* Mais Valin disait à son tour : « Ce n'est qu'en cas de partage d'avis que celui « de la navigation doit l'emporter... Il serait d'une très- « dangereuse conséquence d'autoriser de pareilles entre- « prises de la part du plus petit nombre, non seulement à « cause du trouble que cela ne manquerait pas de jeter dans « les sociétés concernant les navires, mais encore parce « que ce serait donner occasion à un étourdi, qui n'aurait « qu'un très-modique intérêt dans un navire, et qui par « conséquent s'embarrasserait peu des risques d'exposer « les autres à souffrir des pertes que la prudence leur « suggère d'éviter ; de sorte qu'en pareil cas il ne s'agirait « pas même d'entrer dans l'examen du projet formé par le « plus petit nombre ni de faire attention à l'offre qu'il « pourrait faire de garantir le plus grand nombre des « inconvénients qui pourraient en résulter. Je conclus donc « qu'en quelque circonstance que ce soit le plus petit « nombre des intéressés dans un navire ne peut jamais être

(1) Sur le droit hanséatique, tit. V, art. 7, p. 759. — (2) *De navibus, pars* II, n. 6.

« reçu à présenter en justice aucun projet de navigation « contre l'avis du plus grand nombre, et que sans autre « examen, il doit être absolument débouté, quelque offre « qu'il fasse... » On ne saurait mieux dire, et je n'ai pas même à compléter la démonstration.

327. J'ai supposé que la majorité voulait laisser le navire oisif pendant un certain temps. Mais elle peut aussi décider qu'il ne reprendra jamais la mer, par exemple qu'il sera transformé en hôpital, en moulin, etc. Je crois avec MM. Bédarride (1) et Demangeat (2) que la minorité pourrait alors en appeler à la justice. Le législateur n'a pas confié à la minorité l'administration du navire pour lui donner le pouvoir de le mettre à mort, si je puis m'exprimer ainsi, par une fausse déclaration d'innavigabilité. Ce fait dépasserait évidemment les prévisions du pacte social. D'ailleurs si la justice réforme la décision de la majorité, celle-ci peut toujours provoquer la licitation (3).

328. Nous commençons à dégager un principe. La majorité peut tout, mais dans sa sphère naturelle d'action. Elle peut tout, quand il s'agit de pourvoir à l'exploitation du navire. C'est ainsi qu'il faut entendre les mots « en tout « ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires. » Elle règlera donc, ainsi que le disait déjà Valin (4), l'entreprise et la destination du voyage ; elle choisira le capitaine et le reste de l'équipage ; elle fixera leurs gages et dressera les instructions convenables au voyage (5). Par une conséquence logique la minorité, liée par le vote, devra concourir aux dépenses que peut entraîner la mise en état du navire : la majorité hypothèquera, s'il y a lieu, la part des récalcitrants

(1) I, n. 334. — (2) IV, p. 170. — (3) M. Bédarride (*loc. cit.*) va jusqu'à dire : « Dans tous les cas, l'innavigabilité constitue la perte « du navire et dissout la communauté dont il était la matière. Ce « qui reste, ce n'est plus un navire, ce sont les débris dont chaque « intéressé peut provoquer la vente. On ne saurait leur appliquer la « règle que l'art. 220 met à la licitation du navire lui-même. La mi- « norité pourrait donc toujours, sans attaquer la délibération con- « cernant le navire, en provoquer la vente. » (4) V. ci-dessus n. 320. — (5) Cf. Bédarride I, n. 325 et Boistel, n. 1173.

avec autorisation du juge, conformément à l'article 233 du code de commerce modifié par la loi du 10 décembre 1874.

« Mais l'obligation, dit à ce propos M. Bédarride, ne « peut pas dépasser certaines limites. Il ne faudrait pas que, « dans son zèle, la majorité fît une dépense excédant les « besoins ; il est donc juste que celle-ci soit arrêtée par des « gens de l'art, qui en dresseront le devis, et que cette « mesure soit suivie d'une adjudication au rabais. Le refus « que des co-intéressés feraient de contribuer en l'absence « de cette double mesure devrait être consacré par la jus- « tice. » C'est élargir, à mon avis, les droits de la minorité. Valin la déclarait non recevable à critiquer devant les tribunaux un projet de navigation formé par la majorité, et déclarait avec une singulière énergie qu'elle devait être déboutée *sans autre examen;* n'est-il pas inconséquent de l'admettre à leur déférer un devis de dépenses ? N'est-ce pas encore « jeter le trouble dans les sociétés concernant les na- « vires », et ralentir leurs opérations ? M. Bédarride cite à l'appui de sa thèse un arrêt rendu par la cour d'Aix le 23 février 1837 (1). Mais, dans cette espèce, la majorité n'avait « ni présenté ni offert aux intimés un devis des réparations « à faire au navire, lequel devis aurait pu être débattu par « toutes les parties, ainsi qu'elles en avaient le droit. » La délibération préalable manquait ! La majorité ne s'était pas formée régulièrement, et l'on conçoit que la justice ait pu dès lors prescrire elle-même « les formalités... tendant à « fixer soit la nature, soit le montant des réparations. »

La majorité pourrait hypothéquer le navire entier, comme elle peut hypothéquer la part de l'associé récalcitrant. Cette mesure peut être utile à l'exploitation commune du navire (2).

329. Mais s'agit-il de spéculations étrangères à la navigation proprement dite ? S'agit-il, par exemple, lorsqu'on n'a pas trouvé de fret, d'acheter une cargaison pour la re-

(1) Rec. de M. t. XVI, 1. 149. — (2) *Sic* Boistel, n. 1173; Mallet, de l'hyp. mar., p. 34; Paulmier, p. 20.

vendre à profit commun ? La majorité, s'il n'y a convention contraire écrite dans le pacte social, ne lie plus la minorité. Quel est l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, se demandait à ce propos Valin (1) ? C'est uniquement qu'il navigue au profit commun et qu'il soit mis pour cela en état. Ce n'est donc que pour cette fin que l'avis du plus grand nombre doit être suivi, soit pour régler l'entreprise et la destination du voyage, soit pour le choix du capitaine et la formation de l'équipage, soit enfin pour dresser les instructions à suivre durant le voyage. Or rien de tout cela n'a de relation, au moins directe et nécessaire, avec le chargement du navire, parce que la qualité de chargeur n'a rien de commun avec celle de propriétaire ou copropriétaire d'un navire et que notre article ne parle que de l'intérêt commun des propriétaires ; ce qui n'emporte qu'une idée restreinte à l'armement et à l'équipement du navire, indépendante par conséquent de l'objet de sa cargaison (2).

Mais ne faudrait-il pas du moins, ainsi qu'on le soutenait en 1754 devant l'amirauté de la Rochelle, admettre la majorité à charger des marchandises jusqu'à concurrence de son intérêt sans qu'elle fût obligée d'en payer le fret à la minorité ? Non, répondaient Emérigon et Ricard dans une consultation du 4 mai 1754, approuvée par Valin (3) : 1° parce que, le fret étant acquis au navire, tous les copropriétaires de ce navire doivent prendre part au fret, quel que soit le chargeur ; 2° en vertu de l'axiome *secundum naturam est commoda cujusque rei eum sequi quem sequuntur incommoda;* puisque la minorité contribue à l'armement et court les risques de la navigation, elle doit prendre part au fret; 3° parce que les intéressés qui font la majorité, agissant non comme propriétaires, mais comme chargeurs, doivent le fret aussi bien que des chargeurs étrangers « sauf « à eux à prendre part à ce même fret à raison de leur inté- « rêt dans le navire » ; 4° parce que « l'associé ou tout

(1) 1, p. 579. — (2) *Sic* Boulay-Paty, I, p. 342; Alauzet, III, n. 1737; Demangeat IV, p. 167, Boistel, n. 1173 etc. — (3) Sur l'article V, tit. VIII, l. II de l'ordonnance.

« autre en communauté n'a pas le droit de scinder l'usage « de la chose commune et d'en appliquer à son profit parti- « culier les fruits sous prétexte qu'il ne les aura perçus « qu'à proportion de l'intérêt qu'il avait »; 5° parce que, s'il restait un vide dans le navire, ... « c'est un accident « ...de nature, comme tous les autres hasards, à tomber « sur tous les intéressés dans le navire..., et une perte « pour la société »; 6° parce que, le navire étant indivisible, la majorité n'a pas plus le droit de prendre une quotité correspondant à son intérêt pour y charger des marchandises sans payer le fret qu'un copropriétaire des trois quarts dans une maison n'aurait le droit de l'occuper jusqu'à concurrence des trois quarts sans en payer le loyer. Ce raisonnement serait décisif aujourd'hui comme en 1754.

330. Si la majorité décide d'assurer le navire, sa délibération sera-t-elle obligatoire pour la minorité ? Non, d'après la plupart des auteurs et d'après la cour de Bordeaux (2 avril 1844) (1). L'assurance, dit M. Caumont (2), ne doit pas être considérée comme un objet d'intérêt commun : chacun des propriétaires, font observer MM. Bédarride (3) et Demangeat (4), peut de son côté faire assurer sa part d'intérêt. Qu'importe ? répondons-nous avec M. Laurin (5). L'armateur-gérant peut assurément pourvoir à l'assurance du navire au nom de tous les intéressés (la cour de Rouen (6) est allée jusqu'à juger qu'il *devait* y pourvoir). La majorité ne pourrait pas faire ce que peut et doit faire l'armateur ! La faculté qu'a chaque propriétaire de faire assurer le navire pour sa part ne supprime pas ce droit et ce devoir de l'armateur-gérant ; pourquoi supprimerait-elle le droit de la majorité ? La seconde assurance, étant subsidiaire à la première, sera *ristournée* pour défaut de risques (art. 357 s. co.). Enfin la majorité ne cesse pas, ce me semble, de se mouvoir dans sa sphère d'action : dès lors laissons-lui ce droit qu'elle peut utile-

(1) Rec. de M. t. XXIV, 2. 9. — (2) V° Armateur, n. 20. — (3) n. 328. — (4) IV, p. 167. — (5) I, p. 359. — (6) V. ci-dessus, n. 259.

ment exercer dans l'intérêt de l'association et dans l'intérêt général du commerce maritime.

331. Si la majorité, après avoir pris régulièrement une décision, veut la rétracter, va-t-elle encore lier la minorité? Non, d'après tous les auteurs. « Les conditions d'une « société une fois réglées, il n'y peut être dérogé en aucune « partie que du consentement de tous », disait Valin (1). Eh bien! la décision prise compte désormais parmi les « conditions » de cette société (2).

D'accord : je reconnais que le principe est juridique. Je voudrais pourtant qu'on ne le poussât pas à l'absurde.

Par exemple, un voyage est résolu. Quelques jours après le vote des intéressés, on apprend que le port de destination est en état de blocus. Un quirataire pourra-t-il contraindre tous ses associés à l'exécution de la délibération primitive? Non sans doute. C'est qu'il s'agit, à un certain point de vue, d'une expédition toute différente. Quand les conditions d'un voyage sont bouleversées de fond en comble, la majorité, à proprement parler, ne se rétracte pas.

Je sais bien que des procès pourront alors s'engager : la majorité s'est-elle ou non rétractée? On posera cette question aux tribunaux ; mais comment empêcher qu'elle ne leur soit posée?

332. D'après le code espagnol comme d'après le code français, « en tout ce qui concerne l'intérêt commun des co-
« participants d'un navire, l'avis de la majorité, formée des
« parts de propriété du navire excédant la moitié de sa va-
« leur, prévaudra... (art. 609). Les propriétaires du navire
« seront préférés à ceux qui ne le sont pas pour son fret, à
« prix égal et à conditions égales ; si plusieurs intéressés
« sont en concurrence, celui qui a l'intérêt le plus considé-
« rable aura la préférence ; si les intérêts sont égaux, le
« sort en décidera » (art 610). « La préférence dont il est
« parlé en l'article précédent ne peut autoriser les co-inté-

(1) Sur le même article. — (2) Bédarride, n. 335 ; Alauzet, n. 1737; Demangeat IV, p. 173; Laurin, I, p. 356; Boistel, n. 1173.

« ressés qui l'auront obtenue à changer la destination du « navire fixée par la majorité » (art. 611). « Si le navire « exige des réparations, la volonté d'un seul co-intéressé « suffit pour obliger les autres à y contribuer. Celui qui « n'y aurait pas satisfait dans les quinze jours de la signi- « cation s'exposerait à voir sa part vendue au prix d'es- « timation avant la réparation et attribuée à celui qui a « avancé les fonds » (art. 614).

« Si deux ou plusieurs personnes, ayant des droits de « propriété sur le même navire, dit le code hollandais « (art. 320), en font usage en commun, il se forme une « association dont les intérêts sont réglés par les proprié- « taires du navire à la pluralité des suffrages, en proportion « de la part de chacun d'entre eux. La plus petite part est « comptée pour une voix, et le nombre de voix de chacun « est fixé par la multiplication de la plus petite part. » « Chaque copropriétaire, ajoute l'article 323, est tenu de « contribuer à l'équipement du navire en proportion de sa « part, qui répond de cette contribution ». « Si un navire, « dit enfin l'article 324, se trouve par nécessité dans un « port pour être radoubé et que la majorité des proprié- « taires consente au radoub, la minorité sera tenue d'y « accéder ou de renoncer à ses parts en faveur des autres « copropriétaires, qui sont tenus de les accepter; dans ce « cas la valeur en sera estimée par experts ».

Les articles 1336, 1337 et 1340 du code portugais sont calqués sur les articles 320, 323 et 324 du code hollandais.

Dans la participation maritime, dit le code brésilien, la décision de la majorité composée de ceux dont l'intérêt excède la moitié de la valeur du navire prévaut contre l'avis de la minorité, encore que celle-ci soit représentée par un plus grand nombre de coparticipants. Les voix se calculent en proportion des parts : ainsi la part du plus faible compte pour une voix, et les autres copropriétaires disposent d'autant de voix que leur intérêt représente de fois cette part. En cas de partage, c'est le sort qui décide, à moins que les copropriétaires ne préfèrent s'en rapporter

à l'arbitrage d'un tiers. S'il est nécessaire de réparer le navire et que la majorité le décide, les copropriétaires dissidents qui s'y refusent sont obligés de vendre leurs parts à la majorité, sur l'estimation qui doit en être faite avant qu'il soit procédé aux réparations. Si la majorité ne veut pas acquérir les parts de la minorité, elles sont adjugées en vente publique. Si c'est la minorité qui se prononce pour les réparations et que la majorité s'y oppose, la minorité a le droit d'exiger qu'il soit procédé à une enquête judiciaire. S'il est jugé que les réparations doivent avoir lieu, tous les copropriétaires sont tenus d'y contribuer. Comme dans le code espagnol, les copropriétaires, à conditions égales, ont le droit d'être préférés aux tiers pour l'affrètement du navire; si deux ou plusieurs copropriétaires se disputent la préférence pour le même voyage, celui qui a l'intérêt le plus élevé dans le navire est préféré; et, s'ils ont un intérêt égal, le sort en décide.. Toutefois cette préférence ne donne pas le droit d'exiger un changement dans la destination du navire, réglée par la majorité.

Les mêmes règles sont appliquées à Buenos-Ayres.

Au Chili (1), à défaut de conventions expresses qui règlent le mode d'administration du navire, toutes les mesures d'intérêt commun sont prises par les copropriétaires à la majorité des voix, à moins que la loi ne résolve la question par une disposition spéciale. La majorité se compose des copropriétaires dont l'intérêt dans le navire excède la moitié de sa valeur. En cas de partage, la question est tranchée par le tribunal de commerce; mais si la question concerne l'armement ou le désarmement du navire, l'opinion de la majorité favorable à l'armement doit prévaloir. Sont *d'intérêt commun* les résolutions relatives à l'armement, à l'équipement et à l'approvisionnement du navire, la nomination de l'administrateur, le choix du capitaine et des gens de l'équipage et les contrats passés

(1) V. MM. Hoechster et Sacré I, p. 135.

avec eux, la réparation du navire, l'affrètement et les instructions pour le voyage, en général tout ce qui concerne le navire et sa destination. La vente volontaire du navire, l'assurance et l'expédition d'un chargement pour compte et aux risques des copropriétaires ne sont pas choses *d'intérêt commun*. S'il s'agit de réparations au navire, la majorité n'a pas le droit d'en fixer arbitrairement la nature et le coût; la minorité peut exiger un devis par experts et une adjudication au rabais. Toutes ces conditions étant remplies, elle doit contribuer, en proportion de sa part, aux avances, et cela sous huit jours, à compter de la sommation signifiée à cet effet, à moins qu'elle ne renonce, dans le même délai, à sa part d'intérêt en faveur des autres copropriétaires : si la minorité n'opte pas dans ce délai, elle est présumée renoncer à sa part d'intérêt dans le navire et il y a lieu à une adjudication entre les copropriétaires seulement, à moins qu'un d'eux ne soit mineur ou ne réclame une adjudication publique. Si la majorité ne veut pas acquérir les parts de la minorité, elle peut requérir du tribunal de commerce l'autorisation d'emprunter à la grosse ou de séquestrer et de faire mettre en vente. Enfin quand la minorité, même composée d'un seul propriétaire, est d'avis que l'état du navire exige une prompte réparation et que la majorité s'y refuse, cette minorité peut demander qu'il soit fait une expertise par des experts nommés par le tribunal de commerce; et si les experts reconnaissent que les réparations sont indispensables, les copropriétaires qui n'ont pas voulu y consentir sont néanmoins tenus de contribuer aux avances nécessaires; faute par eux d'y satisfaire, ils sont, eux aussi, présumés avoir renoncé à leur part d'intérêt dans le navire au profit des autres copropriétaires.

Le code italien (art. 315 §§ 1 et 2) reproduit ici purement et simplement le code français. La majorité peut tout, fait observer L. Borsari, dans sa sphère naturelle d'action, c'est-à-dire en ce qui touche l'objet direct de l'association. Mais ce commentateur ne croit pas qu'elle puisse lier la

minorité quand elle résout de faire elle-même la cargaison ou d'assurer tout le navire. Elle la lie, au contraire, quand elle décide de le laisser oisif pendant un certain temps. Si elle décide qu'il ne reprendra jamais la mer, il semble difficile que les dissidents puissent s'adresser à la justice : un pareil vote équivaut à la dissolution de la communauté.

Il faut compléter cette partie du code de commerce italien par le code spécial de la marine marchande, modifié le 24 mai 1877. D'après ce code (art. 33), « celui qui, après « avoir commandé la construction d'un navire, voudra « prendre des associés, devra déclarer à l'officier de port « les nouveaux co-participants par acte public, acte sous « seing-privé, certifié par un notaire ou reconnu en justice; « le tout avant de demander le certificat de nationalité. De « même celui qui, après avoir entrepris la construction « d'un navire pour son propre compte, voudra prendre des « associés dans la propriété du navire en construction de- « vra en faire la déclaration dans le délai et de la manière « susindiqués. A défaut de ces déclarations, le navire sera « réputé appartenir, selon les cas, à celui qui aura fait la « commande ou au constructeur ». « Les cessions de pro- « priété du navire doivent être dénoncées à l'officier de « port (art. 48) de la manière et dans les délais déterminés « par les règlements. » Enfin le chapitre IV du titre II de ce code spécial est intitulé *Des propriétaires et armateurs de navires*, et nous y trouvons, entre autres dispositions, celle qui prescrit aux propriétaires ou armateurs, lorsqu'il y a plusieurs co-participants à la propriété du navire ou plusieurs armateurs, de désigner une personne domiciliée dans l'arrondissement où le navire est inscrit pour les représenter auprès de l'autorité maritime.

D'après le code allemand, « les affaires de l'armement « collectif se règlent par les décisions des copropriétaires. « Les décisions sont prises à la majorité des voix. Les voix « se comptent d'après la quotité des parts d'intérêt. La ma- « jorité est acquise à une décision lorsque plus de la moitié « du bâtiment appartient à la personne ou aux personnes

« qui ont voté pour la décision. L'unanimité de tous les « copropriétaires est requise pour les décisions tendant à « modifier le contrat de l'armement collectif ou qui seraient « contraires ou étrangères aux clauses du contrat et au but « de l'armement » (art. 458) (1). « Chacun des copropriétaires doit contribuer en proportion de sa part d'intérêt « aux frais de l'armement collectif, notamment aux frais « d'équipement et de radoub. Si l'un des copropriétaires « est en retard pour sa quote-part et que les autres copropriétaires en fassent l'avance pour lui, il est de plein « droit tenu de leur servir des intérêts à courir du jour des « avances faites » (art. 467) (2). « S'il a été décidé de faire « entreprendre un nouveau voyage au navire ou de le faire « radouber après un voyage achevé où de payer un créancier envers lequel l'armement collectif ne se trouve en« gagé que pour le navire et le fret, chacun des copropriétaires qui n'a pas adhéré à la décision peut s'affranchir « des versements à faire par suite de la décision en abandonnant sa part d'intérêt à titre gratuit. Le copropriétaire « qui veut faire usage de cette faculté doit en avertir les « copropriétaires ou le directeur gérant par acte judiciaire « ou notarié, dans les trois jours de la décision, s'il a été « présent, ou dans les trois jours de la communication de « la décision, s'il était absent ou n'était que représenté. La « part d'intérêt abandonnée est répartie entre les autres « copropriétaires au prorata de leurs parts et portions » (art. 468). Enfin, aux termes de l'article 469, « la répar« tition des profits et pertes se fait d'après la quotité des « parts. Le compte des profits et pertes et le paiement des « bénéfices, s'il y a lieu, doivent toujours se faire après le

(1) Voir ci-dessus (n. 263) les règles tracées pour la nomination et la révocation d'un directeur-gérant. — (2) « Les lois particulières de « chaque Etat, ajoute l'art. 467, décident si cette avance donne lieu « à un privilège sur la part d'intérêt du copropriétaire en retard. « Lors même qu'elle n'entraîne pas le privilège, l'avance fait naître « pour les copropriétaires, en ce qui concerne la part dans le na« vire, un intérêt susceptible d'être assuré. En cas d'assurance de « cet intérêt, le copropriétaire en retard doit en restituer les frais. »

« retour du bâtiment au port d'attache ou après qu'il a « achevé son voyage dans un autre port et que l'équipage « a été congédié. Les sommes qui rentrent et qui ne sont pas « nécessaires pour des créances postérieures ou pour cou- « vrir les créances d'un ou plusieurs copropriétaires contre « l'armement collectif, doivent être réparties et payées « provisoirement même avant cette époque aux copropriié- « taires, au prorata de leurs parts et portions. »

Le code norwégien de 1860 s'exprime en ces termes : « Quand on votera entre les armateurs au sujet d'affaires « concernant le navire, les voix, à défaut de convention « spéciale, seront comptées non d'après le nombre des « votants, mais d'après les parts dont chacun est propriié- « taire. Si les votes, dans une affaire quelconque concernant « le navire, sont égaux de chaque côté, le tribunal nom- « mera un arbitre pour trancher la question (à moins que « les armateurs ne s'accordent sur le choix de l'arbitre) » (art. 5). L'article 6 ajoute que, si l'un des copropriétaires a fait les avances dans l'intérêt des autres, il pourra se faire rembourser sur leur part dans le fret ou même exercer sur leur part dans le navire un droit de gage distinct du droit des prêteurs à la grosse : il devra, sous peine de déchéance, agir dans le délai d'un an.

L'administration du navire appartenant à plusieurs propriétaires est réglée par les articles 5 et suivants du code suédois. Les mesures intéressant le navire ou l'expédition sont prises à la majorité des voix, et cette majorité se compose de ceux dont les parts excèdent la moitié de la valeur du navire. Le coparticipant qui ne répond pas à la convocation régulière de l'assemblée des propriétaires est censé accepter les décisions prises par les membres présents. Il est dressé procès-verbal des décisions prises, et ce procès-verbal, signé de tous les membres présents, reste entre les mains du principal propriétaire; il est permis à chaque associé d'en prendre copie. Tous les frais faits pour la construction, l'armement, le gréement ou l'entretien du navire doivent être payés par les copropriétaires proportionnelle-

ment à la part de chacun d'eux. Si l'un d'eux ne verse pas sa part contributive dès qu'il en est requis, ses copartici-pants font pour lui les avances nécessaires, mais le remboursement de ces avances est garanti par un privilège sur la part du copropriétaire. Si l'un d'eux ne donne pas son assentiment aux dépenses votées, il doit, dans le délai de huit jours après le vote connu, céder aux autres sa part, qui est répartie proportionnellement aux mises. Quand un associé a cédé sa part, il n'est plus responsable des engage-ments antérieurs à la cession, sauf les cas dans lesquels sa responsabilité personnelle serait engagée. Si la part cédée a été assurée pour une période encore inachevée au moment de la cession, les autres associés profitent de l'assurance et sont astreints envers l'assureur au paiement de la prime correspondant à la période qui reste à courir.

Le code finlandais décide que « tout associé présent à « l'assemblée générale des copropriétaires, en personne ou « par procuration, jouit à la votation d'un nombre de voix « proportionnel à sa part dans le navire, le gérant ayant « voix prépondérante en cas de partage (art. 20). Si les « associés dûment convoqués en assemblée générale, ajoute « l'article 21, ont décidé de nouvelles mises de fonds dans « l'intérêt du navire, chacun d'eux est dès lors tenu de « payer sa part de contributions au terme fixé. Quelqu'un « d'entre eux y manque-t-il, les autres sont autorisés à « débourser ou à emprunter la somme qui manque, et seront « privilégiés de leurs avances sur la part du retardataire « dans le navire. Si un associé n'ayant pas pris part à la « décision préfère se libérer de toute obligation de payer « en abandonnant sa part de navire à ses copropriétaires, il « devra le faire dans les huit jours après que la décision a « été prise ou lui a été communiquée. Veut-il ensuite « prouver que les disposition de l'acte social ont été violées « et que les dépenses résolues sont excessives ou impru-« dentes, il pourra intenter à la société une action en ce « sens. » Ce système nous paraît sacrifier à l'excès les droits de la société au droit individuel de l'associé.

Le code turc de 1864 et le code égyptien de 1875 (art. 34)

reproduisent avec une légère addition l'article 220 du code français : « En tout ce qui concerne l'intérêt commun des « propriétaires d'un navire, si tous les propriétaires *votant* « *sur une mesure à prendre* ne sont pas d'accord, l'avis de « la majorité est suivi. Cette majorité se détermine *non* « *par le nombre des votants*, mais par une portion d'intérêt « dans le navire, excédant la moitié de sa valeur ».

La loi belge du 21 août 1879 s'approprie les trois alinéas de notre article 220.

333. Le droit maritime anglais diffère en ce point de toutes les législations que nous avons examinées.

Maclachlan (1) reconnaît que beaucoup de peuples maritimes, envisageant l'exploitation des navires comme une affaire d'intérêt général en même temps que d'intérêt privé, ont tracé un certain nombre de règles positives pour favoriser cette exploitation et prévenir les fâcheux résultats que pourrait avoir l'obstination de quelques copropriétaires. Mais il ajoute que la loi anglaise, plus sage, les abandonne généralement aux dures conséquences de leurs discordes et que c'est en définitive le plus sûr moyen de les ramener à l'entente en vue d'un bénéfice commun.

En Angleterre, la majorité *in value* (c'est-à-dire les intéressés qui ont plus de la moitié du navire) peut sans doute exploiter le navire à sa guise, mais elle doit garantir la minorité dissidente contre les conséquences de cette exploitation. Cette majorité doit s'engager, jusqu'à concurrence de la somme représentée par les parts de la minorité dissidente, à lui rembourser ces parts ou à ramener le navire sain et sauf : telle est la pratique établie dans les temps les plus reculés par la cour de l'amirauté (2). Cet engagement pris, la minorité dissidente ne participe ni aux bénéfices ni aux pertes : sir Leoline Jenkins, consulté, déclara que telles étaient la loi maritime et la règle de l'amirauté (3).

(1) p. 92. — (2) The Apollo, Tennant, 1 Hagg. Ad. 306, 311 ; The Margaret, Tomison, 2 Hagg. Ad. 275, 278 ; Haly *v.* Goodson, 2 Mér. 77. Maclachlan fait observer (p. 94, note 7) que le même usage n'a pas prévalu en Ecosse. — (3) Anon. 2 Chan. Ca. 36. Trin. T. 32 Car. 2 ; décidé de même par Holt dans l'affaire Boson *v.* Sandford, Carth. 63.

Une loi votée en 1861 *(admiralty court jurisdiction act)* (1) donne en cette matière la compétence la plus étendue à la haute cour d'amirauté.

Nous ne professons pas une aveugle admiration pour cette partie du droit britannique. Il a été jugé qu'un copropriétaire ne peut pas faire condamner à des dommages-intérêts par une procédure fondée sur le droit commun (2) *(action at law)* celui de ses copropriétaires qui aurait frauduleusement envoyé le navire dans un port étranger où il se serait perdu (3). La cour de chancellerie, juridiction d'équité, s'est reconnue elle-même impuissante à corriger cette iniquité (4). Telle est la règle générale du droit : celui qui déplace le *chattel* indivis et en dépossède ainsi son copropriétaire n'est pas responsable : il ne le devient que s'il a détruit la propriété commune (5). Toutefois un copropriétaire ayant enlevé de force un navire, le céla, en changea le nom, et le fit passer aux mains d'un tiers, qui l'envoya à Antigua où il se perdit : le *chief justice* posa au jury la question de savoir s'il n'y avait pas eu, dans l'espèce, destruction du bâtiment indivis : le jury ayant répondu affirmativement et la cour des plaids

(1) L'article 8 de cette loi est ainsi conçue : « La haute cour d'ami-« rauté aura juridiction pour décider toutes les questions qui peu-« vent naître entre copropriétaires, concernant la propriété com-« mune, la possession, l'exploitation et les bénéfices de tout navire « enregistré ou de toute portion de ce navire : elle peut arrêter tous « les comptes arriérés et non encore arrêtés entre les parties, or-« donner la vente du navire ou d'une portion de ce navire et prendre « toutes mesures généralement quelconques qui lui paraîtront dic-« tées par les circonstances ». — (2) Tout le monde sait et nous avons à peine besoin de rappeler que la grande loi de 1873 sur l'organisation judiciaire (*The supreme Court of judicature act*, 1873) n'a pas seulement réuni toutes les cours supérieures en une cour suprême, mais a en outre établi un système uniforme de procédure dégagé des anciennes subtilités et des anciennes formules. L'article 24 de l'*act* permet notamment au défendeur d'invoquer directement devant les juges saisis de l'action les moyens tirés de l'équité, qui étaient suffisants avant le 2 novembre 1874 pour obtenir de la cour de chancellerie une défense de suivre la procédure. — (3) Graves *v.* Sawcer, Sir T. Raym. 15; 1 Keb. 38, and. 1 Lev. 29. — (4) Strelly *v.* Winson, 1 Vern. 297; Skin. 230. — (5) Co. Litt. 200 a; 2 Wms. Saund. 470, 476; *Ex parte* Machell, 1 Rose, 447; 2 Vand B. 216, S. C.

communs ayant approuvé la position de la question, le demandeur put obtenir une indemnité (1).

Maclachlan, qui réduit en règle générale les copropriétaires au rôle de communistes, est bien obligé de reconnaître qu'il faut, s'il s'agit de régler les conséquences de l'exploitation du navire, les traiter en associés. C'est pourquoi, dit-il, si leurs comptes ne sont pas réglés d'un commun accord ou par un arbitre, ils ne peuvent être débattus que devant une cour d'équité. Les juridictions d'équité admettaient d'ailleurs qu'un règlement de comptes accepté par la majorité liait la minorité et qu'à moins de fraude ou d'erreur grossière il ne fallait pas laisser remettre en question le vote qui les avait arrêtés (2).

Les dépenses qu'il faut faire pour mettre le navire en état de prendre la mer et de poursuivre son voyage rentrent dans l'objet même de l'expédition ; les copropriétaires sont donc tenus de les avancer à proportion de leurs parts et le montant peut en être recouvré contre eux (par le *ship's husband*, par exemple) sans qu'on doive attendre la fin du voyage (3).

Mais l'assurance du navire seul ou du navire et du fret ne rentre pas nécessairement, d'après Maclachlan, dans l'objet de l'expédition ; on ne peut donc en grever le produit commun sans le consentement de tous les copropriétaires (4) « à moins que le navire ne soit propriété sociale » (5) *(unless the ship be partnership property)*. C'est, si je ne me trompe, l'exception qu'il fallait ériger en règle.

Le droit maritime des Etats-Unis ressemble, en cette matière comme en beaucoup d'autres, à celui de l'Angle-

(1) Barnardiston *c.* Chapman and another, 1. Geo. 1; Sir Peter King's Cases, M. S. — (2) Robinson *c.* Thompson, 1 Vern. 465; Luckie *v.* Forsyth, 3 Jones and Lat. 388; Fergusson *v.* Fyffe, 8 Cl. and F. 121 — (3) Helme *v.* Smith, 7 Bing. 709, 713; Brown *v.* Tapscott, 6 M. and W. 119; Vanner *v.* Frost, 39 L. J. (Ch.) 626. — (4) Green *v.* Briggs, 6 Hare, 396, 405, 406. — (5) Ogle and another *v.* Wrangham and others, *coram* Kenyon, C. J., Guildhall Sitt. *post*, H. T. 1790; French *v.* Backhouse, 5 Burr. 2727; Lindsay *v.* Gibbs, 4 Jur. N. S. 779; (sur appel) 28 L. J. (Ch.) 692.

terre. La majorité des copropriétaires doit aussi garantir à la minorité dissidente l'heureux retour du navire, si celle-ci présente à cet effet requête en amirauté (1).

La minorité peut exploiter le navire, si la majorité prétend le laisser inactif. Il est bien entendu que si la minorité le laisse à son tour inactif, la majorité peut le ressaisir et l'expédier en donnant caution comme il est dit ci-dessus (2).

Quand il y a partage de voix sur la question de savoir si le navire fera un voyage quelconque, la loi des Etats-Unis, déterminée par des considérations d'intérêt général, fait prévaloir la volonté de ceux qui veulent exploiter le navire, en réservant, bien entendu, les mêmes garanties aux dissidents (3).

Les dissidents qui se sont fait garantir le retour du navire ne participent ni aux bénéfices ni aux pertes (4). Ils n'ont le droit de réclamer aucune compensation pour l'exploitation de leur part indivise (5).

Si le navire se perd, le montant de la perte est exactement déterminé par l'acte souscrit avant le voyage en faveur des dissidents (6).

Si la majorité fait voyager le navire et que la minorité ne se soit pas adressée à une cour d'amirauté pour obtenir la garantie légale, cette minorité participe aux bénéfices et aux pertes. Les réparations et les fournitures se font pour son compte (7).

Quand il y a partage de voix sur la question de savoir non plus si le navire voyagera d'une façon quelconque, mais s'il accomplira tel ou tel voyage, il eût été contraire à l'intérêt général que ce dissentiment aboutît à un résultat

(1) Ouston *c.* Hebden, 1 Wilson, 101; Steamboat Orleans *v.* Phœbus, 11 Peters, 175. — (2) The Steamboat Orleans *v.* Phœbus, 11 Peters' R. 175; Tunno *v.* The Betsina, 5 Am. L. R. 406; Willings *v.* Blight, 2 Peters Ad. 288. — (3) Dixon (p. 19) cite dans ce sens Story on Partnership, 435; Conklin s Adm. 252; 3 Kent' s Corn. 153, 156. — (4) The Peggy, 4 Rob. Ad. R. 304; Willings *v.* Blight, 2 Pet. Adm. 288. — (5) The Marengo, 1 Am. L. Rev. 88; S. C. 1 Sprague's Decisions, 506; Willings *v.* Blight. — (6) Dixon, p. 20. — (7) Jouanneau *v.* Shannon, 4 Louis R. 330.

négatif et qu'on laissât le navire pourrir contre un quai. Il n'y a qu'un seul remède à cette situation fâcheuse : un des copropriétaires devra s'adresser au juge compétent pour faire ordonner la vente du bâtiment et la répartition de l'actif entre les intéressés (1).

334. III. Comment l'indivision cessera-t-elle ?

« La licitation, dit l'article 220 § 3 du code de 1807, ne « peut être accordée que sur la demande des propriétaires « formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le « navire s'il n'y a, par écrit, convention contraire. »

Quelques-unes des anciennes lois maritimes permettent à un seul des copropriétaires de provoquer la licitation. Tel n'était pas, on le sait déjà, le système de l'ordonnance : « La loi, dit Valin (sur l'art. 6, tit. VIII, l. II), aurait man- « qué son objet si elle eût permis à chaque associé de « demander la licitation du navire commun quand il le « jugerait à propos. Avec cette faculté, un associé piqué de « ce que son avis ne serait pas suivi, ou autrement, par « caprice, pourrait demander la licitation tellement à contre- « temps qu'il ferait manquer une entreprise de dernière « conséquence. Un autre, se prévalant de son opulence qui « le mettrait en état d'acheter les parts des autres sans que « ceux-ci fussent en situation de payer la sienne, pourrait « dans la vue d'un affrètement extrêmement avantageux « ou de quelque projet secret dont le succès lui paraîtrait « assuré, profiter de l'occasion pour en exclure ses associés « en provoquant la licitation, pour leur faire la loi et les « obliger de lui vendre leurs portions au prix qu'il jugerait « à propos d'y mettre. »

Nous ne saurions employer d'autres termes pour décrire l'origine logique de la disposition législative que nous commentons en ce moment.

Il est aisé de remarquer que, suivant les dispositions de l'ordonnance, la licitation était admise dans le seul cas où

(1) Comkling's Admiralty, 253 ; Dixon, p. 23 ; Davis *v.* The Seneca, 6 Penn. Law J., 213, S. C. Gilpin' s Rep., 10.

les avis se trouvaient également partagés sur l'entreprise de quelque voyage. Le nouveau texte, ainsi que le faisait observer Bégouen au Conseil d'Etat le 14 juillet 1807, « bien « loin de restreindre les cas où la licitation pourrait avoir « lieu, les étend, puisque d'abord la disposition de la « première partie de l'article, étant générale et sans restric- « tion, y est applicable, et que la dernière partie du même « article n'exige pas même la majorité, mais seulement le « partage égal des voix, pour que la licitation soit de droit. »

335. L'association se dissout évidemment soit par la perte, soit par l'innavigabilité constatée du navire. Dans l'un comme dans l'autre cas, c'est la matière même de la société qui manque.

Elle se dissout également par la confiscation du navire. Le bâtiment français le *Malabar* avait été confisqué par les Espagnols. Une indemnité représentative de ce bâtiment ayant été retenue en 1814 par le gouvernement français, l'armateur-gérant jadis nommé par les copropriétaires en fit une cession. La cour de Paris (25 juillet 1835) déclara « cette cession nulle attendu que par l'effet de la confiscation « *la société avait été dissoute* et l'opération terminée, sauf « le recouvrement des assurances, » et la chambre des requêtes rejeta le 17 avril 1838 (1) le pourvoi dirigé contre cet arrêt, « attendu que du fait de la confiscation et de la « vente du navire par le gouvernement espagnol résulte « la conséquence que Martin de la Cavalle n'avait plus la « capacité de disposer de l'indemnité... »

L'association ne se dissout ni par la mort ni par l'interdiction ni par la déconfiture ni par la faillite d'un ou de plusieurs intéressés.

Elle se dissout par l'aliénation du navire. Or le navire peut être vendu soit à l'amiable, soit aux enchères sans autorisation de justice (2), soit aux enchères avec autorisation de justice. L'article 220 § 3 ne règle que cette dernière hypothèse.

(1) D. V° Droit marit., n. 195. — (2) Cf. décret des 8-22 mai 1861 et notre tome I, n. 71.

Dans les deux premières, rien ne peut être définitif sans le consentement de tous les associés. Il ne s'agit plus de pourvoir à l'exploitation du navire, Il s'agit d'être ou de ne pas être. Je reprends ici tout ce que je disais plus haut (1), examinant si la majorité peut imposer à la minorité une déclaration d'innavigabilité directe ou déguisée.

Quand tout le monde est d'accord, à quoi bon s'adresser à la justice, même pour provoquer une vente publique ?

Mais si tout le monde ne s'est pas entendu et que la majorité ait vendu à l'amiable ou aux enchères sans intervention de justice, les opposants pourront alors s'adresser aux tribunaux pour faire annuler la vente (2).

336. Il se peut, au contraire, que la licitation soit demandée par les propriétaires formant ensemble la moitié ou la plus grande partie de l'intérêt total dans le navire. C'est l'hypothèse prévue par l'article 220 § 3.

Cependant l'article 220 § 3 s'est contenté de dire : « Sur « la demande des propriétaires formant ensemble *la moitié* « de l'intérêt total dans le navire. » Cresp (3) et quelques autres jurisconsultes se sont avisés d'entendre ces mots « la moitié » dans un sens restrictif. A leurs yeux, la majorité ne peut pas ce que pourrait la moitié des copropriétaires; un partage égal d'avis fait liciter, parce que la société, divisée en deux camps égaux, ne peut plus marcher et atteindre son but : mais quand il y a une majorité formée, rien ne l'empêche d'agir et d'opérer à sa guise ; la minorité n'a plus qu'à se soumettre. Cette opinion est manifestement erronée. L'article 220 § 3 a été fait précisément pour le cas où la majorité des copropriétaires voudrait liciter le navire; on a seulement admis, par dérogation aux deux premiers paragraphes du même article, que la moitié en intérêt pourrait aussi provoquer la licitation. Bégouen disait au Conseil d'Etat que la dernière partie de l'article 220 n'exigeait *pas même* la majorité ; il ajoutait que la disposition de la

(1) n. 327. — (2) *Sic* Cresp, I p. 370 s., Bédarride, I n. 346, Bordeaux, 22 novembre 1858 (Rec. de M. 37. 2. 65). — (3) I, p. 368.

première partie de l'article, étant générale, est applicable au cas de licitation. N'est-ce pas décisif? N'eût-on pas un pareil commentaire, il faut avouer que l'interprétation de Cresp est à la fois peu raisonnable et bien subtile (1).

Ainsi donc la licitation peut être accordée sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié ou la plus grande partie de l'intérêt total dans le navire.

337. La licitation ne peut être *accordée...*, dit l'article 220. Il y a donc un pouvoir chargé de statuer sur la demande en licitation. Pour que les dissidents soient liés et ne puissent pas même être recevables à former une opposition, la majorité ne saurait se passer de la justice.

Quel sera le rôle du tribunal ? Son intervention n'est-elle pas de pure forme ? Il n'aura qu'à vérifier, pourrait-on dire, si la licitation est en effet demandée par les propriétaires formant ensemble la moitié ou la plus grande partie de l'intérêt total : à quoi bon le faire intervenir ?

Le tribunal n'est pas réduit à ce rôle passif. D'abord il se peut qu'il y ait à interpréter un pacte social. Ensuite il y a des cas où la majorité s'est liée elle-même ; elle a, je le suppose, subordonné par une délibération régulière la licitation à certaines éventualités ; elle a résolu un voyage : la minorité peut l'empêcher de se rétracter et, si le conflit persiste, appeler à son aide le pouvoir judiciaire, qui refusera d'accorder la licitation.

338. Mais quel tribunal devra prononcer ? La cour de Rouen a jugé le 4 décembre 1861 (2) que le tribunal de commerce est compétent pour ordonner la licitation, « attendu « que d'après les dispositions générales de l'article 633 du « code de commerce... les tribunaux consulaires sont « compétents pour ordonner une vente qui se rattache aux « opérations du commerce de mer et qui, par suite, en « prend le caractère. » Tel est aussi notre avis. Ainsi que l'a judicieusement expliqué M. Laurin, il ne s'agit pas de poursuivre l'exécution d'un jugement quelconque, et par

(1) *Sic* Laurin, I, p. 370, note 82. — (2) S. 62. 2. 263.

conséquent l'article 442 pr. est hors de cause : l'instance est dégagée de tout antécédent judiciaire et relative à une société commerciale maritime ; comment, par une dérogation à toutes les règles, dessaisir le tribunal de commerce ?

Mais il faut trancher une seconde question. La licitation a été, je le suppose, ordonnée par le tribunal de commerce ; or, aux termes de l'article 442 pr., celui-ci ne connaît point de l'exécution de ses jugements : dès lors est-ce que la vente ne devra pas nécessairement être poursuivie devant le tribunal civil par le ministère des avoués, conformément aux articles 201 et suivants du code de commerce ? Je ne le crois pas. Nos lecteurs savent déjà (1) que la loi du 3 juillet 1861 confère aux courtiers le droit de procéder à toutes les ventes aux enchères de marchandises de toute espèce, autorisées ou ordonnées par les tribunaux consulaires, soit après décès ou cessation de commerce et dans les autres cas de nécessité dont l'appréciation leur est soumise, soit dans les divers cas prévus par le code de commerce. Or un décret des 8-22 mai 1861 avait ajouté les navires, agrès et apparaux au tableau des marchandises qui pouvaient être vendues aux enchères par le ministère des courtiers, conformément à la loi du 28 mai 1858. La cour de Rouen s'est formellement expliquée sur ce second point dans son arrêt du 4 décembre 1861 : « attendu, a-t-elle dit, qu'il « suffit que la licitation du navire ait été ordonnée ou auto- « risée par le tribunal de commerce du Havre, dans le cas « spécialement prévu par l'art. 220, pour que, aux termes « de l'article 2 de la loi du 3 mai 1861, cette vente doive « être faite par le ministère des courtiers. » J'adhère à cette solution (2).

339. « On a demandé, disait Valin, par interprétation de « ce même article (art. 6, titre VIII, l. II de l'ordonnance), « s'il était applicable à la société de plusieurs navires aussi « bien qu'à celle d'un seul. » La question s'était ainsi

(1) V. notre tome I, n. 71. — (2) V. dans ce sens une bonne note insérée dans le Recueil périodique de MM. Dalloz, 62. 2. 85.

présentée au siège de l'amirauté des Sables d'Olonne le 11 janvier 1754 : trois négociants étant associés chacun pour un quart en trois navires qu'ils avaient fait construire à frais communs, un d'eux voulut se retirer de l'association, prit des conclusions en partage des trois navires et fut débouté. « Consulté sur le bien ou mal jugé de cette sen-« tence, poursuit Valin, je fus d'avis du bien jugé, fondé « sur ce que, quoiqu'il ne soit question dans notre article « que d'un seul navire en société, la raison est néanmoins « la même pour le cas de plusieurs navires aussi en société, « parce que chaque navire fait un objet à part dans lequel « chaque associé a réellement sa portion indivise, et qu'ainsi « par rapport à chaque navire, c'est tout comme si la société « n'était composée que de lui seul. »

Que décider sous l'empire du code ?

Supposons que chaque associé a réellement une part indivise de chaque bâtiment. Le pacte social permet-il de liciter isolément un des navires ? Il importe peu que l'association exploite en même temps d'autres navires, et l'on se trouve exactement dans la situation juridique qu'a prévue le législateur de 1807. Ne peut-on liciter que tous les navires à la fois ? Il serait plus dangereux que jamais d'abandonner tous les associés au caprice d'un seul ! Le législateur manquerait encore plus complètement son objet, car l'importance de l'entreprise s'est encore accrue (1). Les mesures qu'il a prises dans l'intérêt du commerce maritime quand il s'est agi de liciter un navire indivis, il ne les répudie pas sans doute parce qu'il s'agit de liciter deux navires indivis. Toutefois qu'on y prenne garde : un copropriétaire peut posséder la moitié ou plus de la moitié du premier bâtiment et moins de la moitié du second. Dans ce cas, on ne peut plus dire avec Valin que « par rapport « à chaque navire c'est tout comme si la société n'était « composée que de lui seul. » Quand cet armateur aurait au demeurant la moitié ou plus de la moitié des deux navires

(1) V. ci-dessus, n° 334.

réunis, il ne pourra pas, sauf convention contraire, provoquer à lui seul la licitation du second navire. La conséquence est irrésistible : si, d'après le pacte social, on ne peut liciter que tous les navires à la fois, un armateur ne pourra demander la licitation que s'il possède au moins la moitié de chaque navire. Enfin, si le pacte social est muet, un associé possédant la moitié d'un des navires pourra-t-il faire liciter ce navire au risque de troubler les opérations sociales ? J'en doute fort et je ne crois pas qu'il faille adapter aveuglément à cette situation la phrase de Valin : « Par rapport à chaque « navire, c'est tout comme si la société n'était composée que « de lui seul. » En règle générale, chaque associé est débiteur envers la société de tout ce qu'il a promis d'apporter (art. 1845 c. civ.) Les associés comptaient sans doute sur ce navire ! Peut-être son concours était-il indispensable au succès de l'entreprise commune. L'armateur, s'il n'était lié qu'envers les copropriétaires de ce même navire, pourrait invoquer l'article 220 § 3; mais il semble qu'il ait contracté envers ceux-ci, envisagés comme copropriétaires des autres bâtiments et associés pour leur exploitation, une obligation nouvelle dont l'article 220 ne peut pas l'affranchir.

M. Bédarride (1) prévoit encore une autre situation juridique quand il suppose que « les propriétaires de plusieurs « navires différents en mettent l'exploitation en commun. » Dans ce cas « les navires ne cessent pas d'appartenir privati- « vement à leurs divers propriétaires, qui n'acquièrent ni « ne confèrent aucun droit sur la propriété les uns des « autres. » Il est clair que si l'un des associés, tout en exploitant un des navires avec d'autres armateurs, n'en possède aucune partie, il n'en pourra pas provoquer la licitation, quand son intérêt dans la société égalerait la moitié du fonds social. S'il s'agit de liciter un ou plusieurs navires indivis, l'article 220 doit être appliqué; s'il s'agit d'un tout autre objet, par exemple de retirer un navire de l'association, le droit commun reprend son empire.

(1) I, n. 352.

340. Il est inutile de commenter longuement les mots : « s'il n'y a par écrit convention contraire », qui terminent l'article 220. Le législateur avait, en pareille matière, ses préférences, mais ne devait pas les imposer. C'est pourquoi les sections du tribunat firent ajouter cette phrase. Ainsi les conventions sont libres : on peut arrêter qu'un seul des copropriétaires, quelque imperceptible que soit sa part, aura qualité pour provoquer la licitation ; on ne peut confier ce droit qu'à l'unanimité des copropriétaires.

En exigeant un écrit, le législateur de 1807 a coupé court aux procès de tout genre qu'aurait inévitablement soulevés la recherche des intentions. Il était sage d'écarter, en pareille matière, la preuve testimoniale et les présomptions.

341. Le projet de 1867 ajoutait encore un paragraphe à notre article pour dire que, dans le cas de licitation, les charges grevant chaque part de propriété du navire passent de plein droit sur la part du prix qui en représente la valeur. « Cette exception à la règle que le partage est déclaratif de « propriété, lit-on dans la note explicative, est le corollaire « nécessaire de l'établissement de l'hypothèque sur les « navires. »

En effet le projet de loi sur l'hypothèque maritime, tel qu'il avait été conçu par la commission de l'assemblée nationale, s'exprimait ainsi : « Par dérogation à l'art. 883 « c. civ., les hypothèques consenties durant l'indivision par « un ou plusieurs des copropriétaires sur une portion de « navire continuent à subsister après le partage ou la « licitation ». « En conservant à l'art. 883 son effet ordi- « naire, disait le rapport de M. Grivart, alors que dans le « plus grand nombre de cas les hypothèques constituées « sur un navire ne porteront que sur des parts de pro- « priété, on eût enlevé à l'hypothèque maritime tout carac- « tère d'utilité pratique, on l'eût réduite à n'être qu'une « institution de pure théorie, sans action sur le développe- « ment du crédit. Dans cette conviction, nous n'avons pas « hésité à faire fléchir ici le principe de l'article 883. Quel « que soit l'évènement de la licitation ou du partage,

« en quelques mains que passe le navire, le créancier « ayant hypothèque sur une part indivise conservera son « droit de préférence... » Sur les observations de M. Sebert, la commission adopta un nouveau texte proposé par M. Humbert et qui devint le troisième paragraphe de l'article 18 de la loi du 10 décembre 1874 : « Dans tous les cas de copro- « priété *autres que ceux qui résultent d'une succession ou* « *de la dissolution d'une communauté conjugale*, les hypo- « thèques, etc. » Sauf cette double restriction, le législateur de 1874 s'appropriait, en définitive, la pensée qui avait prévalu en 1867.

L'indivision des navires étant un état normal et permanent, on ne pouvait pas maintenir, en règle générale, l'effet déclaratif du partage et des actes équivalents : on donnait donc à chacun des copropriétaires le moyen de trouver du crédit sur sa part de copropriété en offrant à ses créanciers hypothécaires un droit certain et incommutable. On exceptait au contraire de la règle nouvelle deux cas où l'indivision conserve son caractère transitoire : ici l'effet déclaratif subsistait avec avec tous ses avantages (1).

Mais le créancier hypothécaire ne devait pas garder son droit de suite si la licitation s'était opérée dans les formes judiciaires. L'adjudication ayant été précédée de la publicité la plus complète, on doit présumer que le navire a atteint son maximum de prix, et dès lors il y aurait plus d'inconvénients que d'avantages à donner aux créanciers le droit de poursuivre une nouvelle vente. Aussi l'article 18 § 4 de la loi du 10 décembre 1874 dispose-t-il que « si la licitation « s'est faite en justice dans les formes déterminées par les « articles 201 et suivants c. com., le droit des créanciers « n'ayant hypothèque que sur une portion du navire sera « limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente « à l'intérêt hypothéqué. » Nous venons d'expliquer que la licitation ne se faisait pas, en règle générale, devant le tribunal civil et par le ministère des avoués, conformément

(1) Cf. Boistel. Précis, n. 1177.

aux articles 201 et suivants du code commerce. Mais on peut supposer qu'elle a été pratiquée elle-même à la suite d'une saisie (v. art. 18 § 2 l. 10 décembre 1874); dans ce cas, comme le remarque M. Laurin (1), elle n'est qu'un mode de cette saisie, « un moyen de la réaliser » et peut lui emprunter les formes de sa procédure (2).

342. La loi belge du 21 août 1879, inspirée par le projet de réforme auquel nous n'avons pas su donner suite, complète l'ancien article 220 par ce dernier alinéa : « En cas « de licitation, les charges grevant chaque part de propriété « du navire passent de plein droit sur la part du prix qui en « représente la valeur. »

D'après le code espagnol la vente du navire est réglée, comme toute autre question d'intérêt commun, par la majorité formée des parts excédant la moitié de la valeur (art. 609). « Si la majorité des propriétaires, dit l'article 325 « du code hollandais, consent à la dissolution de l'associa- « tion et à la vente du navire, la minorité sera obligée de « s'y soumettre. La vente devra être publique, à moins que « les propriétaires n'en aient convenu autrement à l'unani- « mité. Cependant l'association ne peut être dissoute qu'a- « près le voyage fini. » Cet article du code hollandais a passé dans le code portugais.

A Buenos-Ayres comme au Portugal, la vente du navire peut être décidée par la majorité; mais la minorité peut exiger qu'elle soit publique, et la communauté ne peut se dissoudre avant la fin du voyage entrepris.

Au Chili, où les questions d'intérêt commun sont tranchées par la majorité (composée des copropriétaires dont l'intérêt dans le navire excède la moitié de sa valeur), la vente volontaire du navire n'est pas réputée chose d'intérêt commun. En cas de dissentiment sur cette vente volontaire, le copropriétaires peuvent faire cesser la communauté par une licitation entre eux s'ils sont tous majeurs; mais s'il y a des mineurs, le navire doit être vendu publiquement à la requête de tout copropriétaire majeur ou d'un représentant

(1) I, p. 191. — (2) Cf. notre t. I, n. 197.

des mineurs : tout copropriétaire peut demander l'admission d'acquéreurs étrangers (1).

L'article 315 § 3 du code italien, l'article 34 § 3 des codes égyptien et turc sont calqués sur le dernier alinéa de nôtre article 220.

D'après le code allemand, le propriétaire qui a aliéné sa part d'intérêt est réputé copropriétaire à l'égard des autres armateurs, tant que l'aliénation n'a pas été notifiée par lui et par l'acquéreur aux copropriétaires ou à l'armateur correspondant, et demeure responsable comme tel envers les autres armateurs de tous les engagements contractés avant cette notification. Toutefois l'acquéreur de la part d'intérêt est tenu dès l'époque de l'acquisition comme copropriétaire envers les autres armateurs. Il est tenu et obligé de même que le vendeur par les dispositions du contrat de l'armement collectif et par les décisions prises sur les affaires contractées. Les autres copropriétaires peuvent faire valoir contre l'acquéreur tous les engagements existant contre le vendeur comme copropriétaire en ce qui touche l'intérêt aliéné, sauf le droit de l'acquéreur contre le vendeur de demander caution (art. 471). Le changement dans le personnel des copropriétaires n'exerce aucune influence sur la continuation de l'armement collectif. La mort, la faillite ou l'interdiction d'un copropriétaire n'entraîne point la dissolution de l'armement collectif. N'est pas recevable dans ce cas la renonciation ou l'exclusion d'un copropriétaire (art. 472). La dissolution de l'armement collectif peut être décidée à la majorité des voix. La résolution d'aliéner le navire équivaut à la décision de dissolution. Si la dissolution de l'armement collectif ou l'aliénation du navire a été décidée, le bâtiment est publiquement vendu. La vente ne peut avoir lieu que lorsque le navire n'est pas affrété pour un voyage et qu'il se trouve au port d'attache ou dans un port de son pays. Toutefois si le navire a été condamné pour cause d'innavigabilité (art. 444), il peut être vendu, même s'il est affrété ou mouillé dans un port étranger. Toute dérogation à ces

(1) V. Hoechster et Sacré I, p. 135.

dispositions ne peut avoir lieu que du consentement de tous les copropriétaires (art. 473).

Le code norwégien de 1860 (art. 8) permet à tout copropriétaire qui se trouve lésé par l'administration du navire de s'adresser au tribunal : si le tribunal juge que la plainte est fondée, que la continuation de la société est contraire à l'intérêt commun et que les parts ne seraient pas vendues séparément sans de grandes pertes, il pourra décider ou la vente aux enchères de tout le bâtiment ou qu'un des armateurs fixera un prix sur la base duquel il se fera exproprier par les autres armateurs ou les expropriera lui-même. Le choix entre ces deux mesures dépendra du parti qu'auront pris les intéressés : s'il y a désaccord, le tribunal devra, de préférence, ordonner la vente aux enchères: il fixera de même les conditions de cette vente, si les parties ne les ont point réglées d'un commun accord.

L'article 22 du code suédois contient une disposition analogue. Le code finlandais ordonne (art. 29) que les décisions touchant la vente du navire ou la dissolution de la société seront prises à la majorité des voix (1) à moins de stipulations contraires faites à la formation de la société, et que pour la vente des parts de navire on se conformera aux dispositions de l'article 9 (2). Aux termes de l'article 30, « si une « proposition tendant à la vente du navire a été rejetée par « la majorité et si l'un des associés prouve que, par suite « de la mauvaise administration de la société il ne peut sans « grande perte aliéner sa part de propriété, le tribunal « pourra contraindre les autres associés à vendre le navire « en totalité, à moins qu'ils ne s'accordent pour le « rachat de la part. » C'est peut-être exagérer le droit d'immixtion des tribunaux dans les affaires sociales.

(1) Il faut sans nul doute combiner cette prescription avec la disposition de l'art. 20 § 2 d'après laquelle tout associé jouit d'un nombre de voix proportionnel à sa part dans le navire. — (2) Les copropriétaires, d'après cet article, ont, si ce n'est lorsque la vente a eu lieu aux enchères publiques, le droit, individuellement ou en commun, de racheter la part aliénée dans les trois jours après qu'offre leur en a été faite ou qu'ils ont eu connaissance d'une vente accomplie.

D'après le droit anglais comme d'après le code allemand, la mort ou la faillite d'un des copropriétaires n'entraîne pas la dissolution de l'armement collectif. Il faut appliquer à une société d'armateurs, ainsi que l'a clairement établi lord Tenterden, les principes généraux du droit anglais en matière de société, c'est-à-dire que si l'un des associés tombe en faillite, ses créanciers ne peuvent participer aux bénéfices sociaux avant d'avoir satisfait à toutes les obligations que leur impose le pacte social (1).

C'est un principe du droit britannique que tout copropriétaire peut librement disposer de sa part. Rappelons toutefois qu'il n'est pas permis à l'*enregistreur*, aux termes du *merchant shipping act* de 1854 (art. 37), d'admettre sur ses registres des propriétaires de fractions de part (2), mais que toute réunion de cinq personnes au plus pouvant être enregistrée comme propriétaire d'une ou de plusieurs parts, les copropriétaires sont dans ce cas enregistrés sous un seul nom et ne peuvent disposer isolément de leur portion.

Maclachlan, rappelant dans son traité de droit maritime (3) que, d'après notre code de commerce, la licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'abstient de tout exposé doctrinal, et rapproche simplement de notre article 220 l'article 8 de l'*act* du 17 mai 1861, qui investit la cour d'amirauté des pouvoirs les plus étendus pour ordonner, en cas de dissentiment entre les copropriétaires, la vente totale ou partielle du navire.

Au contraire l'américain Dixon, après avoir constaté que chaque copropriétaire *(part-owner)* peut vendre isolément sa part, s'exprime en ces termes : « Mais s'il y a *partnership* « (société), chacun des associés peut vendre le navire en« tier. » Telle est l'opinion de Story (*on Partnership*, 415, 417, 484). Telle est aussi l'opinion du chancelier Kent (4) :

(1) Holderness *v.* Shackels, 8 B. and C. — (2) Bien que trente-deux personnes au plus puissent être enregistrées en même temps comme propriétaires, la propriété d'un navire est, on le sait, divisée légalement en soixante-quatre parts (V. notre t. I, n. 68). — (3) p. 97. — (4) 3 Kent (5e éd.), p. 154.

« Le copropriétaire associé, dit ce jurisconsulte, peut « vendre tout le bâtiment, et l'acheteur, si le contrat est « exempt de fraude, a un droit incontestable à la propriété « du navire entier (1). »

SECTION VI.

CONGÉDIEMENT DU CAPITAINE.

343. Cleirac, commentant l'article premier des rôles d'Oléron, s'exprime en ces termes : « En cas d'abus ou de mal- « versation et pour cause légitime, le maistre Combourgeois « peut estre chassé et mis hors par les autres Bourgeois, « en luy payant sa part qu'il a audit navire et le rembour- « çant du prix qu'il l'a acheté, Ordonnance de la Hanze- « theutonique, article 14.» C'est en effet dans le vieux droit hanséatique qu'il faut chercher l'origine historique des articles 218 et 219 de notre code de commerce. « Si un patron, « dit l'article 10 du recès de 1572, s'oubliait envers ses « associés au point qu'ils eussent un motif légitime pour le « destituer, ils en auront le pouvoir, mais à la charge de lui « payer sa part au prix que vaut la leur. » Le recès de 1591 (art. 14) s'exprime de la même manière. « Si un « patron, dit le recès de 1614 (art. 4 du titre II), se conduit « à l'égard de ses cointéressés d'une manière si inconve- « venante qu'ils jugent à propos de ne pas le conserver, « ils pourront le révoquer et le congédier, toutefois en lui « payant sa part dans la propriété du navire, s'il en a, sui- « vant l'estimation qui en sera faite par experts d'une impar- « tialité reconnue. »

L'article 4 du titre VIII, livre II, de l'ordonnance de 1681 est ainsi rédigé : « Pourront tous propriétaires de navires « congédier le maître en le remboursant, s'il le requiert, « de la part qu'il aura au vaisseau, au dire de gens à ce « connoissans. » L'ordonnance n'ajoute pas « pour cause

(1) V. ci dessus, n. 322.

« légitime, » comme le demandait Cleirac en 1647. Est-ce à dessein ? Valin pose la question et la résout affirmativement. Il n'est pas douteux, dit-il (1), que la permission que notre article donne aux propriétaires de congédier le maître qui a sa part au navire en le remboursant ne soit pure et simple, qu'il y ait cause légitime ou non.

344. « Le propriétaire, dit l'article 218, peut congé-« dier le capitaine. Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a « convention par écrit. »

Le propriétaire peut congédier le capitaine, même sans cause légitime. Il est évident que le législateur de 1807 a confirmé, par son silence, l'interprétation de Valin.

Mais le pouvoir de congédier arbitrairement n'implique pas nécessairement la faculté de congédier sans indemnité. La question était controversée sous l'empire de l'ordonnance. « Il n'est pas à présumer, disait Valin, que cet arti-« cle ait entendu qu'un capitaine pût être congédié sans « dommages et intérêts indistinctement, tandis que l'ordon-« nance en accorde à tout autre officier du navire et au « simple matelot s'il est congédié sans cause valable, « quoique leur réputation n'ait pas à en souffrir, à beaucoup « près, autant que celle du capitaine. Mais, dit-on, cet « article a fixé son sort, n'étant pas à présumer qu'il eût « manqué de lui réserver son action en dommages et in-« térêts, s'il eût entendu qu'il fût en droit d'en prétendre. « Mais aussi l'article a supposé, comme cela est tout naturel, « que le congé ne serait donné qu'avec cause valable; que « devient l'argument ? » Telle paraît être aussi l'opinion d'Emérigon (2).

Cette solution se conçoit à merveille sous l'empire de l'ordonnance. Mais il semble que la controverse ne pouvait plus renaître après la promulgation du code, alors que l'article 218 proscrit formellement l'indemnité s'il n'y a convention écrite. Cependant M. Laurin interprète les mots: « Il n'y a pas lieu à indemnité » comme si l'on avait écrit :

(1) I, p. 453. — (2) Traité des assur., ch. 20, sect. 7.

« Il y a lieu à indemnité quand le capitaine est congédié « sans cause valable ». Pour arriver à cette conclusion, il dédouble l'indemnité. « Nous admettons sans difficulté, « dit-il(1), que le capitaine ne pourra prétendre à aucuns dom- « mages-intérêts pour préjudice matériel ou moral à lui « causé par le congédiement... Mais ne pourra-t-il pas, en « justifiant que le congédiement a eu lieu sans raison « aucune, par pur caprice, etc. établir en sa faveur droit à « une indemnité ? Ceci, l'art. 218 ne le prévoit point, et « partant ne le défend point. » L'article 218 le prévoit et le défend, répondons-nous. Comment trouver dans une rédaction si claire un prétexte à cette étrange argumentation? M. Laurin cherche, il est vrai, son point d'appui dans l'article 208, ainsi conçu : « L'adjudication du navire fait « cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir « en dédommagement contre qui de droit. » Si le capitaine a droit dans ce cas à une indemnité, dit-il, on ne comprend pas pourquoi le même droit n'existerait point en cas de congédiement exprès, le fond des choses ne changeant point. Mais tout ce raisonnement ne repose que sur la fausse interprétation de l'article 208, et nous l'avons réfuté d'avance en commentant cet article (2). L'article 208 ne contient qu'une simple réserve ; il laisse au capitaine les droits qu'il peut avoir. Ce dernier, si aucune indemnité n'a été stipulée par écrit, n'aura pas plus de recours à exercer, étant congédié par l'adjudication, que dans l'hypothèse d'un congédiement ordinaire.

Cependant tout matelot justifiant qu'il est congédié sans cause valable a droit à une indemnité (art. 270). Pourquoi le capitaine est-il traité plus rigoureusement ? Quelle est l'origine logique de cette disposition législative ?

Les rédacteurs du code ont été déterminés par les objections graves qu'énumérait Valin pour les réfuter. Le capitaine ne ressemble pas aux autres mandataires salariés : les conséquences de son impéritie ou de son improbité peuvent

(1) I, p. 650 s. — (2) V. notre t. I, n. 249.

être effroyables ! Il faut donc laisser une grande latitude à l'armateur. Des soupçons peuvent suffire. Il ne pourrait que très-difficilement faire jaillir la preuve ; soit. Dans le système de l'ordonnance, il imposera généralement silence à ses soupçons, pour éviter un procès et une dépense. Mieux vaut qu'il puisse leur donner un libre cours : avant tout, il faut écarter du navire et de l'équipage toutes les chances de péril. Valin s'effraie du tort qu'un congédiement fait à la réputation du capitaine. M. Bédarride (1) croit au contraire, et selon nous avec raison, que ce congédiement peut rester inaperçu. Mais ce qui ne resterait pas inaperçu, c'est un débat judiciaire sur l'habileté professionnelle ou sur la probité de cet homme : il pourrait tout y perdre. Le système du code est préférable à celui de l'ordonnance.

345. Nos tribunaux ont jugé depuis longtemps que la faculté de congédiement est d'ordre public et qu'on ne peut pas y renoncer. « Attendu, a dit la cour de Rouen le 20 jan-« vier 1844 (2), que l'article 218 a posé un principe absolu, « que cette prescription est d'ordre public et importe à « l'intérêt de la navigation, d'où suit qu'il ne peut y être « apporté de dérogation ; que stipuler que l'armateur ne « pourra plus congédier le capitaine à son gré serait dans « certains cas causer la ruine de l'armement en même temps » que compromettre le sort de l'équipage et des passagers; « que forcer l'armateur à justifier des motifs de la révoca-« tion serait entraîner des procès et des lenteurs dont les « conséquences pourraient être irréparables; qu'il est de la « plus haute importance pour les intérêts maritimes que « l'armateur conserve toujours le droit de remplacer le « capitaine à son gré ; considérant que le législateur n'a pu « vouloir, par la disposition de l'art. 218, établir un droit « dérivant déjà des règles ordinaires du mandat, mais bien « consacrer un principe spécial du droit maritime ; que le « mandat confié au capitaine ne peut être confondu avec le « mandat ordinaire ; que de notables différences résultent

(1) I, n. 305. — (2) D. v° Droit marit., n. 586.

« des dispositions du code de commerce... » Les décisions postérieures (1) n'ont rien ajouté (2).

Les rédacteurs des codes maritimes égyptien et turc se sont, on le verra plus loin, inspirés de cette jurisprudence.

Le droit de congédiement ne peut pas être abdiqué, mais ne peut-il pas être délégué ? Oui, sans doute. Il est d'abord indubitable qu'une délégation peut être faite par les propriétaires à l'armateur (3). Mais si l'on peut subroger dans le droit de congédiement le « locataire d'un navire nu et « dégarni, qui se charge de le mettre en bon état de navi- « gation, soit pour le sous-louer à d'autres qui y charge- « ront leurs marchandises, soit pour l'employer à des « expéditions pour son propre compte » (4), ne peut-on pas conférer ce même droit au simple affréteur ? Un arrêt de la chambre des requêtes du 6 avril 1852 implique la solution affirmative (5). J'incline à penser qu'on peut aller jusque là. D'une part le salut du navire et celui de la cargaison étant intimement liés, l'affréteur a, comme le propriétaire, un grand intérêt à se défaire d'un mauvais capitaine ; d'autre part le législateur, on ne saurait l'oublier, ne présume pas le propriétaire plus apte que les autres intéressés à juger le mérite d'un capitaine et à décider s'il doit être maintenu ou remplacé. Donc ce qui peut être détaché des droits du pro-

(1) Cf. Rennes, 9 juin 1860 et 18 juillet 1865, Rec. de M. t. 38. 2. 167, et 1866. 2. 31; Nantes, 10 avril 1875. 1. 185. — (2) « Mais que devient dans ce « système, dit très-judicieusement M. Laurin (I, p. 649), l'opinion qui « prétend que le propriétaire peut, au moyen d'une simple clause in- « sérée dans le connaissement, se mettre à l'abri des fautes du ca- « pitaine ? Tout se tient dans la loi, et la facilité du congédiement « n'a été évidemment admise que parce qu'elle constituait le cor- « rectif obligé de la responsabilité. Or si cette faculté est absolue « entre les mains du propriétaire, c'est que la responsabilité, sauf la « réserve de l'abandon dont il a été ci-dessus parlé, l'est également : « il y a là les deux termes forcés d'une même situation. » — (3) V. ci-dessus n. 261. — (4) Expressions de Cresp I, p. 317. — (5) « Attendu « que, par la charte-partie au moyen de laquelle Duhaut-Cilly avait « affrété son navire aux frères Valery, ceux-ci n'ont pas été su- « brogés dans le droit que le propriétaire dudit navire tenait de « l'art. 218 co. de congédier le capitaine ; que c'est dès-lors avec rai- « son que l'arrêt attaqué a refusé ce droit aux demandeurs en cas- sation. »

priétaire au profit de l'armateur peut l'être, à la rigueur, au profit d'un simple affréteur. Mais cette subrogation n'en sera pas moins une véritable anomalie et ne devra jamais être présumée.

346. On ne s'est pas accordé sur le sens des mots « s'il « n'y a convention par écrit. »

Le tribunal de commerce de Marseille a tout d'abord jugé (15 septembre 1808, 22 août 1822, 19 septembre 1828) (1) qu'il y avait lieu à indemnité pour le capitaine toutes les fois que son *engagement* était constaté par écrit. M. Bédarride a cru devoir analyser et réfuter longuement cette thèse erronée : mais comme elle est abandonnée depuis cinquante ans par tous les tribunaux (2), nous ne suivrons pas cet exemple. Un mot suffit d'ailleurs à la réfutation ; la convention qui lie le capitaine à l'armateur est toujours constatée par le rôle d'équipage, c'est-à-dire toujours constatée par écrit. Le législateur aurait donc abouti à un résultat absurde: il aurait à la fois dit oui et non, retirant l'indemnité d'une main et la donnant de l'autre.

Mais la clause d'un *compromis de navigation* portant que l'armateur s'engage à conserver au capitaine son commandement pendant un temps déterminé n'équivaut-elle pas à la stipulation expresse d'une indemnité pour le cas de congédiement ? On conçoit très-bien que la cour de Rouen (20 janvier 1844) (3), la cour de Rennes (18 juillet 1865) (4) et le tribunal de commerce de Nantes (10 avril 1875) (5) aient successivement adopté la solution affirmative ; rien ne ressemble plus à une convention sur l'indemnité que la pro-

(1) Rec. de M. t. 3. 1. 302 ; t 7. 1. 176; t. 10. 1. 33. — (2) Par la cour d'Aix dès le 10 août 1826 (V. rec. de M. t. 7. 1. 176 et Bédarride I, n. 308) ; par le tribunal de commerce de Marseille lui-même depuis le 29 décembre 1830 (Rec. de M. t. 11. 1. 287). Cf. Havre, 21 mars 1859 (Rec. de M. t. 37. 2. 80). « Attendu, a dit encore le tribunal de com- « merce de Marseille le 28 février 1877, que le capitaine n'aurait eu « droit à une indemnité, *suivant la jurisprudence qui a prévalu*, « qu'autant qu'il existerait une stipulation écrite sur l'indemnité. » — (3) Rec. de M., t. 23. 2. 81. — (4) J. du P. 1866, p. 682. — (5) Rec. de Nantes 1875. 1. 185.

messe faite par un propriétaire au capitaine de lui garder son commandement (1). Cependant il y a là plutôt une analogie qu'une similitude absolue. Il ne suffisait pas au législateur que la volonté des contractants fût connue ; il a de plus exigé qu'elle fût constatée par écrit. Mais, dira-t-on, le propriétaire du navire, en congédiant le capitaine, viole sa promesse, et le droit à l'indemnité dérive au moins de cette violation. Il s'agit de savoir si la violation de cette promesse ne peut être regardée comme l'exercice même d'un droit que l'intérêt public a fait conférer au propriétaire (2).

347. Mais ce propriétaire ne saurait invoquer l'intérêt public pour retirer au patron d'une manière injurieuse et vexatoire les pouvoirs qu'il lui a confiés. On ne comprend pas comment le tribunal de commerce de Rouen a pu, dans l'affaire Salles c. de Loys, méconnaître une proposition aussi peu contestable. L'armateur avait, dans ce procès, présenté à tous son capitaine comme un aventurier, lui avait imputé des projets de piraterie et infligé publiquement « l'avanie d'une expulsion violente de son bord ! » Aussi ce jugement fut-il infirmé le 16 juin 1853 par la cour de Rouen (3). L'indemnité ne dérive plus du congédiement lui-même, mais de l'injure qui accompagne le congédiement.

348. Quand c'est la loi elle-même qui enlève au capitaine l'exercice de son commandement, il ne peut plus invoquer une convention, même écrite, à l'appui de sa demande en dommages-intérêts. Aux termes du décret disciplinaire et pénal sur la marine marchande (art. 55), une des peines correctionnelles applicables aux délits est la perte ou la suspension de la faculté de commander. Le capitaine fait ou autorise la contrebande ; il est suspendu de son commandement pendant deux ans au moins ou trois ans au plus (art. 77) : il s'enivre pendant qu'il est chargé de la

(1) V. dans ce sens Demangeat IV, p. 162. — (2) V. dans ce sens Bédarride (2e éd.) I, n° 309. — (3) D. 53. 2. 159.

conduite du navire et encourt, soit après une première infraction, une suspension de six mois à deux ans, soit en cas de récidive, une interdiction définitive (art. 78) : il permet ou tolère à son bord des abus de pouvoir ou, hors le cas de nécessité absolue, exerce des voies de fait envers son inférieur ou un passager ; il est suspendu de son commandement pendant six mois au moins et deux ans au plus (art. 79) : il abandonne son navire à la mer hors le cas de force majeure dûment constaté ou néglige de sauver l'argent et les marchandises précieuses avant d'abandonner le navire ou, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier, et l'interdiction est prononcée pour un à cinq ans (art. 80) : il favorise par son consentement l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord en ce qui touche la manœuvre et la direction nautique du navire et consent ainsi à n'être que porteur d'expéditions ; il est suspendu de son commandement pendant un an au moins et deux ans au plus ou définitivement en cas de récidive (art. 82) : c'est enfin le ministre de la marine qui, après une enquête contradictoire, lui retire son commandement *parce qu'il le juge nécessaire* (art. 87). Dans ces différents cas l'indemnité, quoique promise par écrit au capitaine, ne lui est pas due : il ne s'agit pas, à proprement parler, de son congédiement ; c'est lui qui, de sa main, a signé sa déchéance.

Allons plus loin : ce n'est ps la loi, ce n'est pas le ministre de la marine qui destitue ou suspend le capitaine. Mais celui-ci a commis une série de fautes qui compromettent le sort du bâtiment, des matelots et des passagers. Le tribunal de commerce constate ces fautes, prend en main la cause du navire et déclare que le capitaine s'est mis lui-même dans l'impossibilité d'exercer son commandement. Il est évident que l'indemnité stipulée n'est pas due.

Mais où sera le *criterium* ? Car il ne suffit pas, pour que le propriétaire soit dispensé de payer l'indemnité, qu'il ait une juste cause de congédiement. Non : il faut, pour ainsi dire, que ce propriétaire ait la main forcée et que

les évènements ne lui laissent plus la faculté d'option. Il faut qu'il puisse dire au capitaine : je ne vous chasse pas, c'est vous qui vous congédiez. La ligne de démarcation sera parfois difficile à tracer : il y a là une question de fait que les tribunaux devront résoudre.

349. L'article 218 dit qu'il n'y a pas lieu à *indemnité*. Qu'est-ce que l'indemnité ? La représentation du préjudice causé par le congédiement. Ainsi donc, s'il ne s'agit que d'exercer des répétitions, l'armateur ne peut plus opposer ce texte au capitaine. Le capitaine est, je le suppose, congédié avant le voyage ; il serait inique de ne pas le rembourser des dépenses qu'il a pu faire, alors même qu'on eût dû les comprendre dans le salaire général promis pour le voyage. Il faut aller plus loin et lui accorder un salaire pour les soins qu'il a donnés à l'armement : si ces soins restaient gratuits, l'armateur se serait fait rendre un service sans bourse délier et, par conséquent, s'enrichirait aux dépens de son capitaine. Il faut donc aussi lui payer les salaires qu'il a gagnés jusqu'à sa révocation.

Enfin on devrait lui accorder ses frais de retour. La cour de cassation a jugé avec raison le 8 mars 1832 (aff. Platel) (1) que l'article 218 ne déroge pas à l'arrêté du 5 germinal an XII : or, aux termes de cet arrêté, les gens de mer naviguant pour le commerce ont droit à une conduite pour se rendre dans leurs quartiers, s'ils sont congédiés dans les pays étrangers ou dans les ports de la république autres que ceux où les navires auront été armés soit pour cause de désarmement, soit pour d'autres causes non procédant du fait ou de la volonté desdits marins. Dans l'affaire Platel, il s'agissait de frais de retour ou de conduite alloués par le consul. On sait qu'aux termes de l'article 2 du décret du 7 avril 1860 (2) les consuls généraux, les consuls, les vice-consuls et les agents consulaires de France à l'étranger, les gouverneurs, les commandants particuliers et les commissaires de l'ins-

(1) S. 32. 1. 256, D. 32. 1. 157. — (2) Cf. art. 2 de l'arrêté du 5 germinal an XII.

cription maritime aux colonies sont chargés non-seulement de veiller 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, mais encore de décider si les frais de retour doivent être déduits des salaires dus à l'homme débarqué ou laissés à la charge de l'armement. Il est évident que, si l'agent du gouvernement a ordonné la déduction, le capitaine n'aura pas une double répétition à exercer.

Il est à peine utile de faire observer qu'il n'y a pas d'antinomie entre l'article 218 du code de commerce et l'article 2 du décret du 7 avril 1860. Le droit qu'ont les consuls de s'opposer au *débarquement* ne modifie pas le droit de *congédiement* que la loi commerciale a conféré aux propriétaires de navires.

350. La loi belge du 21 août 1879 n'a pas modifié sur ce point le code de 1807.

Le code espagnol, au contraire, diffère essentiellement du nôtre. Avant la mise à la voile, l'armateur peut renvoyer à sa volonté le capitaine (comme toute autre personne de l'équipage) dont l'engagement n'est pas contracté à temps (ou pour un voyage déterminé) en lui payant la solde due d'après les conventions et sans autre indemnité, à moins de clause expresse contraire (art. 626). Lorsque le capitaine (comme toute autre personne de l'équipage) sera renvoyé pendant le voyage, on lui devra sa solde jusqu'à son retour dans le port où s'est conclu l'engagement, hormis le cas où il se serait rendu coupable d'un délit qui constituerait une juste cause de congé ou le rendrait incapable de faire son service (art. 627). Lorsque le capitaine (comme toute autre personne de l'équipage) a été engagé pour un temps ou un voyage déterminé, il ne peut être congédié qu'à l'expiration de son contrat, si ce n'est pour cause d'insubordination en matière grave, de vol, d'ivresse habituelle ou de préjudice causé au navire ou à sa cargaison par dol ou négligence manifeste ou prouvée (art. 628). Si le capitaine copropriétarie a obtenu le commandement du navire par une clause

spéciale de l'acte de société, il ne pourra en être privé sans cause grave (art. 630). Le code espagnol (art. 633) prévoit l'hypothèse d'un congédiement tacite, puisque « tout con-« trat intervenu entre l'armateur et le capitaine cesse d'a-« voir son effet par la vente du navire. Le prix du navire « répond alors de l'indemnité stipulée en faveur du capi-« taine en cas d'insolvabilité du vendeur contre lequel le « recours a été exercé ».

D'après le code hollandais, le propriétaire (ou le directeur) du navire congédie le capitaine à volonté. Si le capitaine a reçu son congé pour une cause légitime, il ne peut réclamer aucune indemnité. S'il a été congédié sans cause légitime, avant le commencement du voyage, il a droit aux journées durant le temps de son service ; mais s'il a reçu son congé pendant le voyage, son loyer entier lui est dû avec les frais de retour, à moins de convention contraire par écrit (art. 328). La jurisprudence néerlandaise paraît avoir trouvé cette dernière disposition exorbitante et restreint le plus possible le sens des mots « pendant le voyage » (1).

Aux termes de l'article 1348 du code portugais, le propriétaire (ou le directeur) du navire peut congédier le capitaine sans que celui-ci ait droit à aucune indemnité, lorsque le congé a été donné avant le commencement du voyage, à moins de convention contraire.

Dans la législation brésilienne, l'armateur peut toujours, s'il n'y a pas de stipulation contraire, congédier le capitaine. Mais celui-ci, s'il a été congédié sans juste cause, a droit à l'intégralité de ses loyers depuis le commencement du voyage et aux frais de retour, ainsi qu'aux avantages dont il se trouverait privé par le congé : s'il est congédié avant le commencement du voyage, il a droit à une indemnité à moins de convention contraire.

A Buenos-Ayres (2), l'armateur peut congédier le capi-

(1) Cf. jugement du tribunal de Hoorn, 21 octobre 1874 et la note des rédacteurs du journal du droit international privé III, p. 151 ...
(2) Cf. Hoechster et Sacré I, p. 131.

taine, même sans motif et nonobstant tout engagement contraire par écrit. Mais le capitaine, s'il est congédié sans cause légitime ou même sans cause exprimée, avant le commencement du voyage, a droit à ses loyers pour toute la durée de ses services. S'il a été congédié en cours de voyage, il a droit à ses loyers et aux frais de retour au port d'où il est parti, à moins de convention contraire écrite. Si le congé est donné pour une cause légitime, le capitaine ne peut réclamer aucune indemnité, encore que le congé lui ait été notifié depuis le voyage commencé. Le code argentin, comme le code espagnol, prend soin de dire que le capitaine copropriétaire tenant son mandat du pacte social ne peut être congédié sans une cause grave.

Aux termes du code chilien, l'armateur peut congédier le capitaine (comme les autres hommes de l'équipage) sans avoir à exprimer de motif, soit avant le départ du navire, soit pendant le voyage. Congédié avant le départ, le capitaine a droit aux loyers échus et ne peut, sauf convention contraire par écrit, réclamer aucune autre indemnité. Congédié en cours de voyage, il a droit aux loyers échus et aux frais de retour, à moins que son congé ne soit motivé par sa faute (ou son délit). Dans le cas où le capitaine copropriétaire exerce ses pouvoirs en vertu d'un acte conclu avec ses coparticipants, il a droit, en outre, à une indemnité pour le préjudice que le congédiement lui cause. Le législateur chilien de 1865, s'inspirant peut-être du *merchant shipping act* de 1854, a tenté d'énumérer les causes légales du congédiement ; ce sont : 1° l'inhabileté à remplir les fonctions ; 2° la violation des instructions ; 3° la désobéissance dans le cas où l'obéissance est due ; 4° l'abandon de la garde du navire ; 5° l'ivresse habituelle ; 6° la perpétration d'un délit ; 7° le dommage causé au navire ou à la cargaison par vol ou négligence ; 8° tout autre fait jugé aussi grave par les tribunaux de commerce.

Le code turc de 1864 et le code égyptien de 1875 ne sont pas, cette fois, calqués sur le code français. « Le propriétaire, « dit l'article 32, peut toujours congédier le capitaine quand

« même il se serait interdit cette faculté par la convention. Le « capitaine congédié n'aura droit, à moins d'une convention « contraire écrite, à aucune indemnité du congédiant sauf « les frais nécessaires à son retour dans le cas où il serait « congédié dans un pays autre que celui où il a été engagé. « Les tribunaux pourront toujours réduire comme étant sans « cause les dommages-intérêts stipulés par écrit. »

Les rédacteurs du code italien (art. 313) ont copié l'article 218 du code français. « Le maintien du capitaine, dit « L. Borsari, est une question de pure confiance, et la con- « fiance est le sentiment le plus délicat, le plus indépen- « dant, le plus indéfinissable du cœur humain. Quelle raison « donner à un général d'armée ou à un ministre constitu- « tionnel quand il faut se priver de leurs services ? Une seule : « vous avez perdu la confiance de l'armée ou celle du pays. « — Mais je la mérite encore. — Vous la méritez peut-être ; « mais vous ne l'avez plus. » Le jurisconsulte italien cite donc les documents de jurisprudence française qui annulent comme contraire à l'ordre public toute renonciation au droit de congédiement et qui permettent de congédier sans motif le capitaine copropriétaire lui-même, malgré le pacte qui lui assure le commandement pendant toute la durée de l'indivision. Il réfute ensuite la doctrine autrefois adoptée par le tribunal de commerce de Marseille, d'après laquelle il aurait suffi au capitaine d'avoir été nommé par un acte écrit pour réclamer, le cas échéant, une indemnité. Mais il admet, contrairement à l'opinion que nous avons développée sur le texte français, le capitaine à réclamer une indemnité *nisi justa revocandi causa subsit* et, par conséquent, à discuter la cause du congédiement.

D'après le *compendio di diritto commerciale maltese* résumé par A. de St-Joseph, le capitaine peut être, à Malte, congédié « même sans motif légitime et sans aucune in- « demnité, s'il ne remplit pas les obligations qu'il a con- « tractées ; » mais s'il est congédié avant le départ du navire, il doit être indemnisé pour les jours consacrés à l'armement ; s'il est congédié après que le voyage est commencé,

les dépenses d'aller et retour et ses honoraires jusqu'à cette époque lui seront alloués.

Les rédacteurs du code allemand ont logiquement inscrit au titre III du livre V, intitulé *Du capitaine* les règles du congédiement. Le capitaine peut toujours, alors même que le contraire a été stipulé, être congédié par l'armateur, sauf son recours en dommages-intérêts (art. 515). Si le renvoi a eu lieu pour cause d'inaptitude du capitaine ou de manquement à ses devoirs, il ne lui est dû que ce qui est échu sur ses gages y compris tous les autres bénéfices stipulés (art. 516). Si le capitaine engagé pour un voyage déterminé est congédié parce que le voyage ne peut être commencé ou continué pour cause de guerre, embargo ou blocus ou d'interdiction d'entrée ou de sortie ou de tout autre accident qui frappe le navire ou la cargaison, il ne lui est également dû que ce qui est échu sur ses gages, y compris tous les autres bénéfices stipulés. La même règle est observée si le capitaine engagé pour un temps indéterminé est congédié après s'être chargé de l'exécution d'un voyage déterminé. Si, dans ces cas, le renvoi se fait pendant le cours du voyage, le capitaine peut, à son choix, demander à être reconduit au port où il a été engagé ou une indemnité équivalente. Le retour au port du départ implique les frais d'entretien pendant le voyage (art. 517). Si un capitaine engagé pour un temps indéterminé est renvoyé par des motifs autres que ceux énoncés aux art. 516 et 517, après s'être chargé de l'exécution d'un voyage déterminé, il lui est dû à titre d'indemnité, en sus de ce qui lui revient en vertu de l'article précédent, deux ou quatre mois de gages selon que le renvoi a eu lieu dans un port européen ou hors d'Europe. Toutefois il ne doit recevoir dans aucun cas au-delà de ce qu'il aurait reçu s'il avait achevé le voyage (art. 518). Si les gages n'ont pas été stipulés à temps, mais au voyage, les gages échus sont, dans les cas prévus aux articles 516 et 518, calculés sur la base du montant intégral des gages à proportion des services rendus et de l'avancement du voyage. La durée moyenne du voyage évaluée d'après les

qualités particulières du navire (chargement et déchargement compris) sert de base pour déterminer le chiffre des gages de deux ou quatre mois mentionnés à l'art. 518 (art. 519). Si le voyage de retour ne finit pas dans le port d'attache et que le capitaine ait été engagé pour le voyage d'aller et de retour ou pour un temps déterminé, le capitaine peut demander la conduite de retour jusqu'au port où il a été engagé et la continuation des gages pendant le voyage ou à son choix une indemnité équivalente (art. 520). Quand le voyage est commencé, le capitaine engagé pour un temps indéterminé doit continuer à servir jusqu'à ce que le navire soit retourné au port d'attache ou dans un port du pays auquel il appartient, et jusqu'à ce que le déchargement en ait été effectué. Il peut toutefois demander d'être congédié si depuis son premier départ un espace de deux ou trois ans s'est écoulé, suivant qu'au moment du congé le navire se trouve dans un port européen ou hors d'Europe. Dans ce cas il doit accorder à l'armateur le temps nécessaire pour son remplacement et continuer son service ; il doit en tout cas achever le voyage commencé. Si l'armateur a ordonné dès le congé le retour du navire, le capitaine doit ramener le bâtiment (art. 521). L'ensemble de ces dispositions est beaucoup plus favorable au capitaine que le système fran çais : on voit d'ailleurs que les rédacteurs du code allemand ont scientifiquement coordonné le leur sans se laisser guider ou gêner par aucun précédent.

D'après la loi danoise de 1683 (livre IV, ch. I, art. 34), « lorsque les armateurs veulent congédier le capitaine, ils « doivent être d'un avis unanime; en cas de dissentiment, « le juge décidera ». Aux termes de l'article 37 du même chapitre, le capitaine (ou toute autre personne de l'équipage) qui veut équiper lui-même un navire est libéré de son engagement en se faisant remplacer et en restituant les salaires reçus.

Le code norwégien de 1860 décide (art. 9) que le capitaine est nommé et congédié d'aprés la résolution des armateurs : s'il est coarmateur, il a voix délibérative sur la ques-

tion. S'il n'a pas provoqué sa destitution par sa désobéissance ou par quelque acte répréhensible, il ne peut être congédié qu'après le voyage fini : il n'en peut être autrement que si les propriétaires ont consenti à lui payer une équitable indemnité pour ses frais de retour, en outre tous ses appointements s'il est payé au voyage, et, quand il est payé au mois, un mois de gages s'il reçoit son congé dans un port norwégien, deux mois s'il le reçoit dans d'autres ports européens (sauf ceux de la Méditerranée et de la mer Noire), quatre mois s'il le reçoit partout ailleurs. Dès que la révocation du capitaine lui aura été notifiée, il ne prendra plus aucun fret pour le navire; mais s'il doit, pour satisfaire aux engagements contractés dans un affrètement antérieur, achever le voyage commencé, il est tenu dans tous les cas de recevoir et de garder à bord son successeur : le nouveau capitaine aura le droit d'être traité « comme passager de cabine ». De son côté, le capitaine ne peut donner sa démission qu'au moment où le navire, après le voyage fini, aura regagné son port d'attache ou un autre port norwégien, sauf le cas de convention contraire expresse ou d'autorisation donnée par les armateurs.

D'après le code suédois, le capitaine copropriétaire de plus de la moitié du navire ne peut être relevé de ses fonctions que par une décision judiciaire et pour des motifs suffisants ; dans les conditions ordinaires, les propriétaires du navire sont toujours en droit de le congédier ; mais il a droit aux frais de rapatriement. Si le capitaine est révoqué pour incapacité, insubordination ou manque de probité, il cesse d'avoir droit à ses frais de retour ainsi qu'à ses loyers jusqu'au jour du rapatriement.

Le code russe se contente d'énoncer (art. 610) que le choix du capitaine dépend de la volonté de l'armateur et que, si le bâtiment appartient à plusieurs, ce choix doit avoir lieu d'un commun accord.

Le code finlandais décide tout d'abord que « l'armateur a « le droit de révoquer le capitaine s'il ne le juge pas digne « de sa confiance » (art. 52). Mais si le capitaine (art. 55)

est révoqué sans avoir manqué à son devoir, les gages et autres émoluments qui lui reviennent pour le temps pendant lequel il a exercé le commandement doivent lui être soldés, ou à son défaut remis à ses ayant droit. Toutes les fois que le capitaine aura été forcé de résigner ses fonctions par la volonté de l'armateur (ou autrement) sans qu'il y ait eu ni faute de sa part ni avarie ou autres malheurs, il sera indemnisé pour la résiliation de son contrat dans la mesure déterminée par l'article 56. L'article 56 est ainsi conçu : « Si le capitaine a « été révoqué étant à l'étranger, il n'y pourra faire valoir « ses prétentions à une indemnité pour la résiliation de son « contrat ; mais s'il les croit fondées, il pourra faire un « procès à l'armateur après son retour au pays. Si le tri- « bunal juge que sa révocation, dans le pays ou à l'étranger, « n'a pas été motivée par une faute de sa part, le capitaine, « outre les émoluments qui lui reviennent pour le temps de « son service effectif, aura droit à une indemnité répondant « à ses émoluments d'un, deux, trois ou quatre mois, « selon que la révocation a eu lieu dans un port de la mer « Baltique ou dans un autre port européen ou, hors de « l'Europe, en deça ou au delà du cap Horn et du cap de « Bonne Espérance. Si le capitaine a par quelque faute « provoqué sa révocation, il sera passible des peines édic- « tées par les lois, et tenu de payer des dommages-intérêts. « S'il est convaincu d'infidélité, d'incurie ou de négligence « grave, le tribunal pourra lui retirer, pour un temps plus « ou moins long, le droit de conduire un navire. » Ce système est, comme on voit, sur presque tous les points, l'inverse du nôtre.

En droit anglais, le capitaine peut être congédié : A. par le propriétaire du navire ; B. par l'autorité compétente.

A. « Les rapports de confiance qui unissent le capitaine « aux propriétaires, dit Maclachlan (1), et l'importance de « la mission dont il est investi donnent à penser que sa « nomination n'a pas été faite sans qu'on ait pris en sérieuse

(1) p. 196.

« considération son aptitude à cet emploi : il n'est donc pas « raisonnable de supposer que le congédiement soit motivé « par un léger dissentiment ; mais si ce congédiement est « inévitable, les propriétaires devront... se conformer soi- « gneusement aux usages commerciaux de leur port, non « exclus par une stipulation expresse : autrement ils pour- « raient être condamnés à des dommages-intérêts pour « congédiement injuste. »

Un récent arrêt de la Haute-Cour, division des plaids communs (1), démontre la justesse de cette observation. Le demandeur, maître marinier, avait accepté le commandement du navire du défendeur par une lettre ainsi conçue : « J'accepte le commandement du City-Camp aux conditions « suivantes : le salaire sera de 180 livres par an. Si les « armateurs obligent le capitaine à quitter le navire à l'é- « tranger, son salaire cessera de courir du jour où il sera « invité à abandonner le commandement et les armateurs « seront maîtres de payer ou non les frais de retour. Le « salaire courra du jour où le capitaine aura rejoint son « navire. » La Haute-Cour a jugé que même alors, à moins de circonstances exceptionnelles, le demandeur ne pouvait pas être congédié sans motifs plausibles.

B. Aux termes du *merchant shipping act* de 1854 (art. 240), les cours ayant juridiction d'amirauté ont le pouvoir, si la nécessité d'une telle mesure leur est démontrée, de révoquer un capitaine ou de le remplacer, même en l'absence du propriétaire ou de son représentant ou du consignataire du navire. Si le conseil du commerce *(Board of Trade)* a quelque raison de croire (art. 241) qu'un capitaine est, par son incapacité ou son inconduite, impropre à remplir ses devoirs, il peut procéder à une enquête ou en charger le conseil local de marine *(local marine board)*.

L'article 242 du même *act* disposait que le *Board of Trade* pourrait annuler ou retirer temporairement le certificat (soit

(1) Journ. du droit intern. privé (1877), aff. Green *c.* Wright, IV, p. 135.

de capacité, soit de service) d'un capitaine ou d'un second dans les cas suivants : 1° Si, après une enquête faite en exécution de l'art. 241, il est déclaré incapable ou coupable d'un acte grave d'inconduite, d'ivresse ou de violence; 2° si, après une enquête faite par une cour navale constituée en conformité de l'art. 261, il est établi que la perte, l'abandon ou l'avarie sérieuse du navire ou la perte de la vie de quelqu'un du bord est le résultat d'un acte coupable ou de l'impéritie dudit capitaine ou second; 3° si ses fonctions lui ont été retirées par ordre de l'amirauté ou d'une cour navale; 4° s'il est démontré qu'il s'est rendu coupable d'un délit; 5° si après une une enquête faite par une cour ou un tribunal autorisé ou qui sera autorisé par la législation de quelque possession anglaise que ce soit, et portant sur des accusations d'incapacité ou d'inconduite dirigées contre le capitaine ou le second, ou relatives aux naufrages ou autres évènements affectant les navires, il ressort du rapport de la cour ou tribunal que ledit capitaine ou second a commis un acte grave d'inconduite, d'ivresse ou de violence ou que la perte, l'abandon ou l'avarie grave du navire ou la mort d'une personne du bord doivent lui être attribués, si toutefois ledit rapport a été confirmé par le gouverneur ou la personne chargée du gouvernement de ladite possession. Mais cet article a été modifié par l'*act* du 29 juillet 1862 (art. 23) qui ôte au *Board of trade* et « transfère au conseil « local de marine, magistrats, cour navale, cour d'ami- « rauté ou tout autre cour ou tribunal » appelé à connaître l'affaire le pouvoir d'annuler ou de retirer temporairement le certificat de capacité, réservant toutefois au *Board of trade* un droit de révision totale ou partielle (1).

Enfin le *merchant shipping act* de 1854 dispose que les cours navales instituées pour entendre les plaintes et pour instruire les cas de naufrage se composeront de cinq mem-

(1) Aux termes de l'art. 24, le capitaine, officier ou mécanicien dont le certificat est ou doit être annulé ou retiré temporairement remettra ce certificat, ainsi qu'il est prescrit, et à défaut sera passible d'une amende de 50 livres.

bres au plus et de trois membres au moins, choisis autant que possible ainsi qu'il suit : un officier de marine, un officier consulaire, un capitaine du commerce, les autres membres étant choisis parmi les officiers de la marine militaire ou du commerce ou parmi les commerçants (art. 261). Ces cours, après avoir entendu la cause, peuvent démonter le capitaine, confisquer les salaires, décider les questions de salaires et d'amendes, prescrire des retenues sur les salaires pour couvrir les frais d'emprisonnement, etc. (art 263).

Aux Etats-Unis, le propriétaire ou la majorité des copropriétaires, déterminée par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur, nomme, congédie, remplace (1) le capitaine.

Quand le capitaine n'est pas employé à un voyage déterminé, par exemple s'il conduit un navire qui va chercher son fret de port en port, les propriétaires peuvent le congédier à un moment quelconque pour tout motif qui leur semble bon : ainsi le comporte la nature même du mandat qui lui est conféré. Mais s'il a été engagé pour un voyage déterminé et qu'il ait signé des connaissements, etc., il est certainement recevable à réclamer des dommages-intérêts, à moins qu'il n'ait été congédié pour une juste cause (2). Le maître récalcitrant ne pourra être dépossédé qu'à la suite d'une décision rendue par les juges d'amirauté.

Je me suis demandé s'il n'y avait pas lieu d'appliquer au congédiement du capitaine certaines dispositions du *shipping act* du 7 juin 1872 qui crée des commissaires de la marine marchande *(shipping commissioners)* spécialement chargés

(1) On s'est demandé si, dans le cas où le capitaine décèderait à l'étranger, les consignataires auraient qualité pour le remplacer. La question a été résolue affirmativement, et les tribunaux américains décident que le nouveau venu, s'il a été régulièrement et loyalement pourvu de son commandement, succède à tous les droits de son prédécesseur envers l'armateur comme envers l'équipage (The Tartan, 1 Hagg. Adm. R. 1; The Zodiac, ib. 1; Orne *v.* Townsend, 4 Mason's R. 541, etc.). — (2) Montgomery *v.* Wharton, 1 Peters Adm. R., 397; The New Draper, 4 Rob. Adm. R., 287.

de surveiller l'embarquement et le congédiement des gens de mer *(seamen)* engagés dans la marine marchande des Etats-Unis. Je ne crois pas que les tribunaux américains puissent appliquer au capitaine les articles 21 et suivants de cette loi nouvelle, qui règlent le congédiement des matelots et déterminent, comme l'article 270 de notre code, l'indemnité due aux matelots congédiés.

Quand le capitaine n'est pas copropriétaire, les tribunaux américains, pour maintenir le congédiement, ne demandent aux armateurs que de manifester leur volonté.

350. L'article 219 du code de commerce est ainsi conçu : « Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il « peut renoncer à la copropriété et exiger le rembourse- « ment du capital qui la représente. Le montant de ce « capital est déterminé par des experts convenus ou nom- « més d'office. »

On se rappelle que l'ordonnance de 1681, après avoir énoncé que tous propriétaires de navires pourront congédier le maître, ajoute : « en le remboursant, s'il le requiert, « de la part qu'il aura au vaisseau au dire de gens à ce « connoissants. »

Au moyen-âge on cherchait toujours par préférence des maîtres ou patrons *combourgeois*, c'est-à-dire qui eussent part au vaisseau. Le *Consulat de la mer* présume toujours que les patrons ont part au navire (1). Il règle la situation des patrons « obligés d'avoir dans le navire qu'ils ont fait « construire une part plus considérable que celle sur laquelle « ils comptaient lorsqu'ils ont commencé (2). » Il exprime la crainte que le patron, contraint à une enchère publique, ne soit indirectement, par là même, dépossédé de sa charge (3). Il oblige ce patron combourgeois à subir, au retour du navire, la vente aux enchères décrétée par la majorité des actionnaires (4), etc. Cleirac, commentant l'article premier des jugements d'Oléron, écrivit plus

(1) V. notamment les chapitres 5, 9, 10. — (2) Ch. 11. — (3) Même chapitre. — (4) Même chapitre.

tard : « Par la lecture desquelles ordonnances (de la hanse « teutonique) et autres coustumes de la mer apert qu'il ne « se doit commettre de Patron ou Maistre Postif, c'est-à-dire « à gages ou louage, mais il est plus asseuré que le maistre « soit combourgeois et qu'il ait quelque part en la proprieté « du vaisseau. La raison en est declarée au Guydon titre « des Delais et au titre des Asseurances sur le corps de Nef: « car le maistre estant interessé à la proprieté est d'autant « plus enclin à la conservation d'icelle. »

Or ce maître combourgeois pouvait être congédié comme un autre : « Les Bourgeois, dit l'article 14 des ordonnances « et règlements de la hanse-theutonique (1597) (1) pour- « ront... casser le maître... *en lui payant sa part du « navire au prix qu'il aura acheté*, » et Cleirac érige cette disposition du droit hanséatique en règle générale dans son commentaire des jugements d'Oléron (2).

Quoique combourgeois, le patron n'inspire plus de confiance à l'armateur, et celui-ci peut encore le congédier. Par une juste réciprocité, le capitaine congédié peut refuser sa confiance à son successeur et partant se faire rembourser sa part. L'ordonnance ajoute : *s'il le requiert.* C'était utile à dire, parce que plusieurs anciennes lois maritimes, par exemple le Consulat de la mer, statuaient d'une autre manière (3). C'était équitable : pourquoi les copropriétaires eussent-il pu, après avoir ôté la maîtrise au capitaine, exproprier l'un des leurs ? Cleirac disait : « en le payant « au prix qu'il a acheté ; » mais si les rédacteurs de l'ordonnance avaient maintenu ce système, les copropriétaires requis par le capitaine eussent été toujours lésés, le navire ayant vieilli depuis l'achat, c'est-à-dire diminué de valeur. Le remboursement se fit désormais à dire d'experts.

352. Il est incontestable que le capitaine, même copropriétaire, peut être congédié sans allégation de motifs. Pourrait-il l'être encore alors même que le commandement

(1) Edition de Cleirac. — (2) p. 12. — (3) V. le chapitre XI du Consulat, éd. Pardessus, II, p. 65.

lui aurait été confié par l'acte constitutif de la société dont le terme n'est point expiré ? La question fut soumise à la cour de Rouen le 16 mai 1838 (1). L'acte de société portait : « Les intéressés reconnaissent Deshayes capitaine du na- « vire pendant l'association. Le commandement du navire « étant confié au capitaine Deshayes, il sera obligé de « prendre dix actions... » Or Deshayes prétendit que, le commandement du navire lui ayant été donné pour la durée de la société, son mandat était devenu irrévocable ; qu'il y avait eu d'ailleurs pacte synallagmatique, résiliable par la seule volonté des contractants, dans la convention formée entre les associés, par laquelle il s'était engagé à prendre un intérêt dans la propriété du navire. Sa prétention fut repoussée. Le droit de congédiement me paraît, en effet, devoir dominer les conventions sociales, puisqu'il est complet, absolu, d'ordre public (2).

Toutefois, ainsi que le fait observer M. Bédarride (3), il est impossible de constituer une majorité contre le capitaine copropriétaire s'il possède plus de la moitié du navire. Le même jurisconsulte admet, il est vrai, que le remplacement de ce capitaine « pourrait être provoqué et ordonné par « justice sur des motifs graves. » N'est-ce pas élargir les droits de la minorité ? Nous comprenons à merveille que le ministre de la marine puisse, conformément à l'article 87 du décret disciplinaire et pénal sur la marine marchande, retirer au capitaine copropriétaire son commandement après une enquête contradictoire officieusement provoquée par la minorité. Mais il nous semble difficile d'admettre que cette minorité puisse faire sanctionner par les tribunaux ordinaires, régulièrement saisis, ses vœux de congédiement. La majorité fait la loi, et le code n'a pas excepté l'hypothèse que nous examinons. On se rappelle avec quelle énergie Valin (4) refusait aux tribunaux le droit « d'entrer dans « l'examen des projets formés par le plus petit nombre. »

(1) D. V° Droit maritime, n. 588. — (2) Cf. Nantes 10 avril 1875. Rec. de Nantes, 75, 1, 185. — (3) I, n. 311. — (4) I, p. 583.

Il faudrait d'ailleurs, sous peine d'inconséquence, dire que si la portion d'intérêt du capitaine réunie à celle des copropriétaires opposés à la révocation excède la moitié de la valeur du navire, on pourrait encore, lorsque cette majorité n'est formée que par l'adjonction du capitaine, s'adresser aux tribunaux : or personne n'a soutenu une pareille thèse.

353. Le droit de renoncer à la copropriété n'appartient, ce me semble, qu'au capitaine congédié. Il serait absurde de l'accorder au capitaine démissionnaire (1); car il donnerait alors sa démission dans bien des cas, pour se défaire de sa part. Je ne l'accorderais pas davantage au capitaine qu'une juridiction quelconque aurait privé de son commandement : cette faculté d'exiger un remboursement ne me paraît être, en effet, que la contre-partie de l'obligation imposée par le législateur au capitaine de subir le congédiement proprement dit.

La cour de Caen a décidé le 26 juin 1861 qu'un capitaine *combourgeois*, uniquement reçu pour le grand cabotage et par conséquent incapable de commander un navire pendant une expédition au long cours, devait être regardé comme congédié par le seul affrètement de ce navire pour un voyage au long cours et, par conséquent, était recevable à se faire immédiatement rembourser sa part d'intérêt. La solution me semble juridique : un congé peut être indirect ; mais le capitaine une fois congédié, de quelque façon qu'il le soit, peut renoncer à son droit de copropriété.

354. La cour de Rennes a, le 22 novembre 1860 (2), étendu l'article 219 à une hypothèse qu'il n'a pas expressément prévue en permettant au capitaine d'exiger le rachat de la part d'intérêt qu'il pourrait avoir dans la cargaison par suite de l'association formée entre lui et les armateurs. Après mûre réflexion, je n'adhère pas à cette solution approuvée par MM. Laurin (3) et Ruben de Couder (4). Il y a, disent ces auteurs, même raison de décider. D'accord,

(1) Rennes, 17 août 1872 (Rec. de Nantes 1872. 1. 232); Marseille, 1er février 1844 (Rec. de M. t. XXIII, 1. 206). — (2) S. 61. 2. 605. — (3) I, p. 381. — (4) Dict. Vo Capitaine, n. 382.

mais il aurait fallu que le législateur, touché de cette analogie, l'eût ainsi décidé lui-même. On ne peut pas, par voie d'induction, introduire dans notre législation commerciale une faculté aussi exorbitante.

355. Il est d'ailleurs évident que cette faculté n'est pas d'ordre public. Que le capitaine impose ou non le remboursement de sa part, il n'importe, au point de vue des intérêts généraux.

Donc le capitaine peut renoncer d'avance à cette faculté. On peut également stipuler d'avance ou qu'il n'exigera pas le remboursement ou qu'il devra le subir (1).

Il pourrait, à plus forte raison, renoncer soit expressément, soit tacitement à cette faculté après le congédiement. En thèse générale, je n'aperçois pas de renonciation en dehors d'un acte qui l'implique. Cependant un arrêt qui la ferait dériver, par une interprétation d'intention, du long silence gardé par le capitaine échapperait, ce me semble, à la censure de la cour de cassation (2). Le législateur allemand a parfaitement aperçu l'inconvénient qu'il y aurait à laisser indéfiniment en suspens les autres copropriétaires.

Un sieur Bernard, capitaine et copropriétaire, préférant conserver son tiers dans la propriété d'un navire, avait demandé au tribunal de commerce de Bordeaux qu'il lui fût donné acte de sa déclaration formelle à cet égard. La cour de Bordeaux (3) jugea qu'il ne pouvait « revenir contre une « option définitive, puisqu'elle reposait sur un contrat judi- « ciaire. » Il suffirait, pour que l'option ne pût être rétractée, qu'elle se fût clairement manifestée.

Serait-elle suffisamment manifestée par une cession faite à un tiers? Je n'examine pas même la question de savoir si le cessionnaire pourrait contraindre ses nouveaux associés à lui acheter sa part; il est évident que le droit de renonciation à la copropriété est essentiellement personnel au capitaine. Mais ce dernier, par la cession, s'est-il fermé toute issue? J'incline à le penser, contrairement à l'opinion

(1) Bordeaux, 25 juin 1860. S. 61. 2. 143. — (2) Cf. Demangeat IV, p. 165. — (3) 10 janvier 1832. D. v° Droit maritime, n. 596.

de M. Laurin (1). Si la vente est valable, le capitaine ne peut pas offrir à ses copropriétaires ce qui ne lui appartient plus. Si la vente est annulée, le capitaine reprend sa part; mais n'avait-il pas manifesté suffisamment son intention de s'en défaire, et par là même d'abdiquer son droit de réquisition ? Je sais bien que cette vente non avenue a son effet exclusif entre les parties contractantes et ne peut pas, d'après les règles du droit civil, profiter aux tiers ou être invoquée par eux; mais nous sommes en matière commerciale, et l'on peut apprécier une question d'intention par tous les moyens de preuve.

356. « Si le maître requiert son remboursement, dit « Valin (2), j'estime qu'il n'y a que ceux qui l'ont congédié « qui en sont tenus et qu'ils ne peuvent obliger les autres « d'y contribuer, nul ne pouvant être forcé d'acquérir. C'est « assez pour eux qu'ils souffrent le déplacement d'un maître « qu'ils croient devoir être conservé. Cependant, quoiqu'ils « n'aient pas concouru pour lui donner son congé, rien « n'empêche qu'ils ne soient admis à entrer en part de sa « portion, en offrant de contribuer à son remboursement, « aussitôt qu'ils auront été informés que le maître l'aura « requis. » Il est impossible de suivre sur ce terrain le grand jurisconsulte. C'est la majorité qui fait la loi. A-t-elle agi dans sa sphère naturelle d'action en congédiant le capitaine ? Oui, sans nul doute. Dès lors les dissidents eux-mêmes doivent subir les conséquences de cette décision et sont aussi contraints au rachat (3).

357. Aux termes de l'article 219, le montant du capital représenté par la part du capitaine sera déterminé par des experts « convenus ou nommés d'office; » mais, ainsi que l'a fait remarquer M. Laurin (4), cette ventilation et ce règlement ne seront pas exempts de difficultés quand le navire sera grevé de certaines dettes au moment du congédiement. Faudra-t-il, dans ce cas, que toutes les dettes

(1) I, p. 382. — (2) I, p. 572. — (3) *Sic* Boulay-Paty I, p. 337; Dageville II, p. 150; Demangeat IV, p. 164; Ruben de Couder, v° Capitaine, n. 387, etc. — (4) I, p. 383.

soient payées avant qu'on arrive à un règlement définitif? Si le capitaine, comme c'est son droit, exige un paiement immédiat, on lui fera déduction sur la somme représentative de son intérêt de sa part contributive aux dettes, si mieux il n'aime donner suffisante caution pour l'avenir (1).

358. Le code espagnol, après s'être approprié le texte que nous venons de commenter (art. 629), ajoute que « si le « capitaine copropriétaire a obtenu le commandement du « navire par une clause spéciale de l'acte de société, il ne « pourra en être privé sans cause grave » (art. 630). « Si « le capitaine congédié est copropriétaire du navire, disent « encore les articles 329 du code hollandais et 1349 du code « portugais, il peut renoncer à la copropriété et exiger le « remboursement de la valeur de sa part, déterminée par « experts. » Les rédacteurs du code argentin se sont approprié les articles 629 et 630 du code espagnol.

La majorité des copropriétaires qui exerce par elle-même les fonctions attribuées à l'armateur peut également, dit le code chilien (2), congédier le capitaine copropriétaire choisi par elle soit avant le départ du navire, soit pendant le voyage; mais si le congé est donné sans motif légal, le capitaine a droit aux loyers échus et peut aussi exiger des copropriétaires formant la majorité le remboursement de sa part d'intérêt dans le navire, et cette part est évaluée par experts ou par la convention. Dans le cas où le capitaine copropriétaire exerce ses pouvoirs en dehors d'un acte passé avec ses coparticipants, il a droit, en outre, à une indemnité pour le préjudice qui lui est causé par son congé. La cession par les copropriétaires à un tiers du droit d'exploiter le navire équivaut au congé du capitaine sans motif légal et produit les mêmes effets.

Les articles 314 du code italien, 33 des codes égyptien et turc sont calqués sur notre article 219.

La loi belge du 21 août 1879 n'a pas modifié sur ce point le code de 1807.

D'après le code allemand (art. 522), « si le capitaine

(1) Cf. Marseille, 27 novembre 1851 (Rec. de M., t. 30. 1. 277). — (2) V. Hoechster et Sacré I, p. 138.

« congédié est intéressé dans le navire, les copropriétaires « sont tenus sur sa demande de prendre à leur charge sa « part d'intérêt, moyennant un prix d'estimation fixé à dire « d'experts. Le droit du capitaine s'éteint s'il retarde sans « raison la déclaration de vouloir en faire usage. » Rien de plus pratique.

Le code suédois décide que le capitaine copropriétaire, congédié contre son gré, peut contraindre ses associés, à moins qu'il n'y ait une clause contraire dans son acte d'engagement, à lui acheter sa part d'intérêt dans le navire. L'estimation de cette part est faite par des arbitres choisis dans la forme que la loi trace en matière d'arbitrages.

Le code finlandais (art. 52) se contente d'énoncer que, dans le cas où le capitaine serait propriétaire du navire pour la moitié ou au dessus, le tribunal décidera sur la plainte des associés si la révocation est suffisamment justifiée. On sait d'ailleurs quel droit exorbitant l'article 30 de ce code confère indistinctement à tous les copropriétaires (1).

D'après l'abrégé du droit maltais, publié à Malte en 1841, le capitaine copropriétaire ne peut contraindre ses copropriétaires à acheter sa part.

J'ai dit plus haut (2) que, si le capitaine n'était pas copropriétaire, les tribunaux des Etats-Unis, pour maintenir le congédiement, demandent aux armateurs une simple manifestation de leur volonté. D'après l'ancien droit américain, si un capitaine avait une part quelconque de propriété dans le navire, le congé ne pouvait plus être donné sans juste cause. On devait prouver au juge que le capitaine « avait « manqué aux règles dans ses rapports avec les propriétaires » *(is irregular in his accounts with the owners)* (3). Mais aux termes d'une loi votée dans la dernière session du quarante-deuxième congrès, les copropriétaires de plus de la moitié d'un navire peuvent également congédier le capitaine, qu'il soit copropriétaire ou non, à moins d'une convention contraire par écrit qui confère au capitaine des droits particuliers (4).

(1) V. ci-dessus, n. 342. — (2) n. 350. — (3) The New Draper, 4 Robinson's R., 235. — (4) V. Dixon, p. 22.

CHAPITRE II.

DU CAPITAINE.

SECTION I.

ACQUISITION ET PERTE DE LA FACULTÉ DE COMMANDER UN NAVIRE DE COMMERCE.

Nos 359. Rubriques du titre I, livre II de l'ordonnance de 1681 et du titre IV, livre II du code.
360. Notions préliminaires. Long cours.
361. Cabotage en marine.
362. Bornage.
363. Droit comparé.
364. Conditions requises pour le commandement d'un navire. Ancien droit.
365. Loi du 3 brumaire an IV, ordonnances du 7 août 1825 et du 25 novembre 1827.
366. Conditions requises par la législation métropolitaine contemporaine. Décret du 26 janvier 1857.
367. Examen critique du système de 1857.
368. Législation coloniale.
369. Législation algérienne.
370. Transformation d'une expédition au cabotage en expédition au long cours.

Nos 371. Bornage et petite pêche.
372. Sanctions pénales.
373. Perte et suspension de la faculté de commander. Pouvoirs du ministre de la marine. Projets de réforme.
374. Droit comparé.

SECTION II.

SITUATION JURIDIQUE ET RESPONSABILITÉ GÉNÉRALE DU CAPITAINE.

375. Situation juridique du capitaine. Est-il commerçant?
376. Principe général de responsabilité. Art. 221. De la barateric en droit français.
377. De la responsabilité ès-qualité. Théorie de M. de Courcy. Art. 24 du décret du 4 novembre 1879.
378. Le capitaine répond de sa faute légère. Sens et portée de cette règle.
379. Responsabilité du capitaine à raison des engagements qu'il contracte.
380. Commentaire de l'article 230. C'est au capitaine de prouver la force majeure.
381. Le capitaine ne peut pas stipuler qu'il ne répondra pas de sa faute.
382. Le capitaine est, en principe, responsable des fautes commises par les gens de son équipage. Etendue de cette responsabilité.
383. *Quid* des fautes commises par les passagers?
384. Droit comparé.

SECTION III.

DEVOIRS ET DROITS DU CAPITAINE AVANT LE DÉPART.

385. Formation de l'équipage. Origine historique de l'article 223.
386. Le capitaine ne peut former l'équipage qu'en se conformant à un certain nombre de prescriptions règlementaires.
387. Le capitaine, maître de composer l'équipage, l'est par là même de régler les conditions de l'engagement.
388. Sens et portée du mot « concert » dans l'article 223.
389. Sens des mots « lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure ».
390. Responsabilité civile dérivant des infractions à l'article 223.
391. Droit comparé.
392. Vivres. Médicaments. Charbon.

Nos 393. Droit comparé.
394. Devoirs et droits du capitaine en ce qui touche l'embarquement des passagers.
395. Droit comparé.
396. Origine historique des articles 232 et 233 du code français.
397. Droits conférés au capitaine par l'article 232 quand le propriétaire n'est pas sur les lieux.
398. Droits conférés au capitaine par le même article quand le propriétaire est sur les lieux.
399. Annulation ou maintien des contrats quand le capitaine s'est passé de l'autorisation requise par l'article 232.
400. Le capitaine n'est pas lié par la présence sur les lieux de la minorité des copropriétaires.
401. Droit d'emprunt hypothécaire conféré au capitaine et aux copropriétaires par l'article 233.
402. Procédure.
403. Droit du capitaine quand il ne trouve pas de prêteur. Controverse.
404. Droit comparé.
405. Le capitaine est tenu de faire visiter son navire. Origine historique de l'article 225 du code français.
406. De la visite au point de vue théorique.
407. L'article 225 s'applique-t-il aux navires destinés au cabotage?
408. S'applique-t-il aux navires étrangers?
409. Application de l'article 12, titre III de la loi du 13 août 1791.
410. Formes de la visite.
411. Sanctions de l'obligation règlementaire.
412. Visite des bâtiments à vapeur.
413. Visite spéciale des bâtiments expédiés à la pêche de la baleine.
414. Visite spéciale des paquebots-poste appartenant aux compagnies subventionnées.
415. Projets de réforme.
416. Droit comparé.
417. Droit comparé (suite) : droit anglais.
418. Origine historique de l'article 222 du code de commerce.
419. Le capitaine est obligé d'embarquer les marchandises sur le navire en vue duquel il a été contracté.
420. Chargement. A partir de quel moment le capitaine est-il responsable des marchandises? Solutions des codes allemand, espagnol, portugais, etc.
421. Le capitaine doit-il assister lui-même au chargement?
422. Embarquement des marchandises dangereuses. Décret du 2 septembre 1874.
423. Arrimage. Le capitaine est responsable de l'arrimage.
424. De l'arrimage opéré par les arrimeurs du chargeur. Clauses de non garantie.
425. Frais de l'arrimage.
426. Règles pratiques en matière d'arrimage. Jurisprudence.

Nos 427. Le capitaine est-il tenu d'avoir des chats à bord?

428. Origine historique et logique de l'article 229 du code de commerce.

429. Le consentement de l'armateur au chargement sur le tillac doit être prouvé par écrit.

430. Le capitaine n'est pas absolument irresponsable des marchandises chargées sur le pont.

431. Chargement sur la dunette.

432. Commentaire de l'article 229 § 2.

433. *Quid* si le contrat de transport a été passé hors de France, entre étrangers, sous l'empire d'une législation qui ne contient pas de disposition analogue à l'article 229?

434. Droit comparé.

435. Droit comparé (suite). Législation anglaise.

436. Arrêtés préfectoraux enjoignant de déclarer par écrit aux officiers de port la nature du chargement, et arrêt du Conseil d'Etat du 31 décembre 1869.

437. Le capitaine est tenu de se conformer aux ordres que les officiers de port et autres agents maritimes lui adressent, aux règlements de grande voirie et aux règles établies pour la police des rades.

438. Le capitaine est tenu de se mettre à la disposition de l'Etat pour le transport des dépêches.

439. Commentaire de l'article 226. Le capitaine est-il tenu d'avoir à bord l'acte de propriété?

440. Le capitaine doit avoir à bord l'acte de francisation. Renvoi.

441. Rôle d'équipage. Origine historique et logique de cette prescription de l'article 226. Forme et durée du rôle.

442. Rôle d'équipage (suite). Exemption. Décret des 9-21 décembre 1873.

443. Rôle d'équipage (suite). De la navigation maritime aux termes du décret du 19 mars 1852.

444. Rôle d'équipage (suite). Sanctions pénales. Leur étendue.

445. Droit comparé.

446. Connaissements et chartes-parties. Renvoi.

447. Procès-verbaux de visite. Renvoi.

448. Le capitaine est tenu d'avoir à bord un certain nombre de pièces délivrées par la douane. Acquits. Manifeste. Permis de chargement. Congé. Passe-port. Patente de santé.

449. Permis de navigation délivrés par les préfets aux bateaux à vapeur.

450. Droit comparé.

451. Inventaire des objets de gréement et du mobilier. Droit comparé.

452. Exemplaires de divers règlements.

453. Livre-journal. Origine, forme et contenu de ce document.

454. De l'écrivain dans l'ancien droit maritime. Aujourd'hui le capitaine tient le livre-journal.

455. Force probante du livre-journal.

456. Livre de loch.

457. Livre de punition.

458. Droit comparé.

Nos 459. Sanction des dispositions précédentes écrite dans l'article 228 du code français.

460. Obligation spéciale imposée par notre droit public aux bâtiments armés de naviguer avec des papiers de bord réguliers.

461. Origine historique et commentaire de l'article 231. Droit comparé.

SECTION IV.

DEVOIRS ET DROITS DU CAPITAINE PENDANT LE VOYAGE.

462. Le capitaine devant conduire le navire sain et sauf à sa destination, la loi lui confie la direction exclusive du navire. Article 41 de l'ordonnance du 17 janvier 1846. Articles 82, 73, 78, 74 du décret du 24 mars 1852.

463. Autorités parallèles du capitaine et du subrécargue.

464. Commentaire de l'article 227 du code de commerc. Origine historique et logique de cet article. Article 83 du décret du 24 mars 1852. L'ordonnance du 24 août 1712 n'est plus applicable.

465. L'article 2, tit. 1, l. IV de l'ordonnance de 1681 est encore vigueur.

466. Droit comparé.

467. Pilotes lamaneurs. Droit comparé. Renvoi. Droit français. Renvoi. Décret du 8 juillet 1879. Circulaire du 15 mai 1879. Réponse aux questions posées par le ministre de la marine.

468. Décret du 30 juin 1874, décision du 27 mai 1879.

469. Pilotes (suite). Le capitaine qui refuse un pilote est responsable des conséquences de ce refus. Combinaison des articles 34 et 31 du décret du 12 décembre 1806.

470. Pilotes (suite). Le capitaine n'est pas dégagé de sa responbilité parce qu'il a embarqué un pilote.

471. Exceptions à cette règle. Division des responsabilités au cas de remorquage.

472. Jurisprudence des tribunaux étrangers.

473. Origine historique et logique de l'article 238.

474. Double conséquence de la règle qu'il énonce.

475. Quand le capitaine est-il réputé s'être acquitté de l'obligation que l'article 238 lui impose ?

476. Remplacement du capitaine qui n'est pas en mesure d'achever le voyage. Déclaration de 1727. Ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 42). Lettre de M. l'amiral Jauréguiberry (13 novembre 1879). Décret du 21 septembre 1864.

477. Obligation de ne pas dérouter, connexe à l'obligation d'achever le voyage.

N°s 478. Origine historique et logique de l'article 241 du code de commerce. Cette disposition doit être aujourd'hui complétée par les articles 80, 81 et 69 du décret du 24 mars 1852.
479. Avis de l'équipage.
480. Abandon des papiers. Abandon des ancres.
481. Abandon du navire remorqué.
482. Origine historique et logique de l'article 245 du code de commerce. Article 12 de l'ordonnance du 29 octobre 1833.
483. Forme et délai de la déclaration prescrite par l'article 245.
484. Causes de relâche.
485. Responsabilité du capitaine en cas de relâche.
486. Projet de réforme de 1867.
487. Droit comparé.
488. Origine logique et commentaire de l'article 235 du code de commerce.
489. Droit comparé.
490. Projet de réforme de 1867.
491. Origine historique et logique des articles 251, 239, 240 du code de commerce.
492. Connexité de la règle générale posée par l'article 251 et de la règle particulière écrite dans l'article 239.
493. La prohibition du code est moins restrictive que celle de l'ordonnance.
494. Le coffre des matelots et la chambre du capitaine.
495. Incessibilité, rachat du port permis. Responsabilité des infractions.
496. Description du contrat de pacotille.
497. Projet de réforme de 1867.
498. Droit comparé.
499. Rapports du capitaine avec la marine de l'Etat.
500. Obligations imposées au capitaine pendant le voyage par la législation spéciale des bateaux à vapeur.
501. Infractions du capitaine et de l'équipage aux lois établies pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, et constituant le crime de piraterie.
502. Infractions du capitaine et de l'équipage aux lois établies pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, et constituant le crime de baraterie.
503. Droits du capitaine. Origine logique et historique de l'article 234 du code de commerce.
504. Pouvoirs conférés au capitaine par l'artile 234. Emprunt à la grosse sur le corps et quille du navire.
505. Vente et mise en gage des marchandises. Emprunt à la grosse sur les marchandises. *Quid* de la vente des apparaux ?
506. Ces mots « s'il y a nécessité de radoub ou d'achat de victuailles » ne doivent pas être entendus dans un sens restrictif.
507. Formalités. Décret du 22 septembre 1854.
508. Omission des formalités. Effet à l'égard des tiers.
509. Situation respective des tiers et de l'armateur.

Nos 510. Responsabilité du capitaine. Arrêt de la cour de Rouen du 18 mai 1874.
511. Commentaire des paragraphes 2 et 3 de l'article 234.
512. Commentaire de l'article 236.
513. Projet de réforme de 1867.
514. Droit comparé.
515. Droit comparé (suite). Législation de l'Angleterre et des Etats-Unis.
516. Origine de l'article 237.
517. Historique de sa rédaction.
518. Nullité à l'égard des tiers de la vente irrégulièrement faite par le capitaine.
519. Qui peut vendre le navire au cas d'innavigabilité?
520. Le navire peut être vendu au cas d'innavigabilité relative.
521. Constatation légale de l'innavigabilité.
522. Validité, à l'égard des tiers de bonne foi, de l'adjudication intervenant après la constatation légale, même erronée, de l'innavigabilité.
523. Devoirs du capitaine survivant à la vente ordonnée après la constatation légale.
524. Droit comparé.
525. Origine de l'article 249.
526. Prohibition de vendre les victuailles.
527. Droit comparé.
528. Attributions disciplinaires du capitaine. Origine logique du décret du 24 mars 1852. Rapport du ministre Ducos.
529. Infractions de discipline. Par qui elles peuvent être commises.
530. Juridiction du capitaine et peines qu'il prononce. Rôle obligatoire du capitaine.
531. Constatation des délits et des crimes par le capitaine.
532. Fonctions d'officier de l'état civil ou de notaire remplies par le capitaine.

SECTION V.

DEVOIRS ET DROITS DU CAPITAINE A L'ARRIVÉE.

533. Le capitaine doit aborder au lieu de la destination. Port le plus praticable. Ports environnants. Lieu des ordres.
534. Entrée du capitaine dans le port de sa destination.
535. Le capitaine doit constater l'heure de son arrivée.
536. Le capitaine doit installer son navire à la place que lui désigne l'administration du port. Du déplacement requis par le consignataire de la cargaison.
537. Article 53 de l'ordonnance du 17 février 1846.

Nos 538. Obligations imposées au capitaine par la loi concernant la protection du balisage dans les eaux maritimes.
539. Visa du livre de bord.
540. Origine historique des articles 242, 243 et 244 du code de commerce.
541. Combinaison des articles 4, tit. X, l. I de l'ordonnance de 1681 et 83 § 2 du décret du 24 mars 1852.
542. Qu'est-ce que le rapport de mer ?
543. Par qui doit-il être fait ?
544. Dans quels cas doit-il être fait ?
545. Comment doit-il être fait ? Article 246 du code de commerce.
546. Suite du même sujet. Vérification du rapport. Article 247.
547. Quelle foi est due au rapport ?
548. Conséquences civiles de l'infraction à la loi.
549. Commentaire de l'article 248.
550. Projet de révision (1867).
551. Droit comparé.
552. Délestage. Ordonnance de 1681, tit. IV du livre IV, articles 1 à 7.
553. Droit comparé.
554. Constatation de l'arrimage.
555. Constatation de l'arrimage (suite) : des expertises non contradictoires.
556. A partir de quel moment le capitaine cesse-t-il d'être responsable de la cargaison ?
557. A qui doit être faite la délivrance qui met un terme à cette responsabilité ?
558. Mandat extraordinairement conféré au capitaine de vendre une partie de la cargaison.
559. Reddition des comptes.
560. Droit comparé.

APPENDICE.

PRINCIPAUX RAPPORTS DES CAPITAINES AVEC L'ADMINISTRATION DES DOUANES.

561. Utilité d'un exposé sommaire de ces rapports.

A

562. Exportations par mer. Le capitaine doit se soumettre aux restrictions de sortie.
563. Importations par mer. Le capitaine doit s'abstenir d'importer les marchandises prohibées. Ports d'entrepôt.

Nos 564. Marchandises non prohibées. Le capitaine doit se soumettre aux diverses restrictions d'entrée.
565. Il doit se soumettre aux restrictions de tonnage.
566. Il doit se soumettre aux restrictions d'emballage.
567. Importations par mer. Le capitaine est astreint, dans certains cas, aux justifications de provenance. Transport direct.
568. Importations par mer. Le capitaine est astreint, dans certains cas, aux justifications d'origine.

B

569. Déclarations en détail.
570. Visites des marchandises. Préemption. Expertises.
571. Visites autorisées par la loi du 4 germinal an II (tit. II, art. 7 et 8).
572. Déclarations *de gros*. Manifeste de sortie.
573. Manifeste d'entrée.
574. Rapport de mer fait à la douane.
575. Présentation du journal de bord à la douane et visa.
576. Traduction écrite des pièces à déposer en douane. Monopole des courtiers maritimes. Divisibilité de la traduction et de la conduite.
577. Opérations de la conduite. Monopole des courtiers maritimes. Droits réservés au capitaine. Quand les maîtres et marchands doivent-ils être réputés agir par eux-mêmes?
578. Quand les courtiers-conducteurs n'ont pas de commission pour l'interprétation de la langue d'un capitaine, celui-ci n'est plus lié par les lois constitutives du monopole.

C

579. Droits de navigation. Mode de perception.
580. Droit de francisation.
581. Droit de congé.
582. Droit de passe-port.
583. Droit de quai.
584. Droits de permis et de certificat.
585. Taxes sanitaires. Renvoi.
586. Droits de péage ou de tonnage. Renvoi.
587. Rémunérations relatives au hypothèques maritimes. Renvoi.
588. Droit de statistique.
589. Droits de magasinage et de garde.
590. Prix des plombs, cachets et estampilles.

D

591. Mode d'acquittement des droits. Acquits de paiement.
592. Acquits-à-caution et passavants.

E

Nos 593. Permis d'embarquement et de débarquement.
594. Congé.
595. Passe-port.

CHAPITRE II.

DU CAPITAINE.

SECTION I.

ACQUISITION ET PERTE DE LA FACULTÉ DE COMMANDER UN NAVIRE DE COMMERCE.

359. Le livre II de l'ordonnance de 1681 est intitulé « Des gens et des bâtimens de mer ». Le titre premier de ce livre est lui-même précédé de la rubrique : « Du capitaine, maître ou patron ».

La qualité de maître, dit Valin, est le partage de celui qui commande un vaisseau marchand, « et les us et cou-« tumes de la mer ne l'ont jamais appelé autrement que « maître »; le titre de patron est réservé à ceux qui commandent « des barques, des traversiers, des alléges ou au-« tres petits bâtimens » ; « le titre de capitaine ne convient « naturellement qu'à l'officier qui commande un vaisseau « du roi ». Cependant le même jurisconsulte ajoute que, « dans l'usage actuel, on donne communément la qualité de

« capitaine à celui qui commande un navire marchand pour « un voyage au long cours et que la qualité de maître sem- « ble être restreinte à la navigation au cabotage ».

Le titre IV du livre II de notre code est intitulé : *Du capitaine*. Il suffisait de désigner le commandant du navire par cette dénomination générale.

360. Il y a, au dix-neuvième comme au dix-septième siècle, une navigation au long cours et une navigation au cabotage, cette distinction étant inhérente à la nature même des choses.

D'une façon générale, la qualification de « long cours » s'applique aux voyages dont l'étendue n'est pas limitée. Mais nos lois anciennes et modernes ont dû s'exprimer avec plus de précision, les conditions de capacité, les règlements de police sanitaire, les risques en matière d'assurances, etc., pouvant varier suivant qu'il s'agit du long cours ou du cabotage.

« Sont réputés voyages de long cours, disait le règlement « du 20 août 1673, ceux qui se feront aux Indes Orientales « et Occidentales, Canada, Terre-Neuve, Groenland et aux « côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, « aux Açores, Canaries, Madère et en toutes les côtes et « pays situés sur l'Océan, au-delà des détroits de Gibraltar « et du Sund ». Cette définition, modifiée par l'ordonnance de 1681 (l. III. tit. VI, art. 59) fut remise en vigueur par l'ordonnance de 1740. Le code de 1807 (art. 377) la reproduisit à peu près : « Sont réputés voyages de long cours, « disait-il, ceux qui se font aux Indes Orientales et Occi- « dentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, « au Groënland et aux autres côtes et îles de l'Amérique « méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, à « Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'O- « céan, au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund ».

C'était, au demeurant, un médiocre système, trop peu précis s'il n'avait entendu donner que des points de comparaison, trop précis et par là même insuffisant si le législateur avait voulu faire une énumération limitative. La cour de

cassation s'arrêta le 23 mai 1826 à cette dernière interprétation : elle décida que le trajet de Rome à Pétersbourg n'était pas un voyage au long cours, parce que Pétersbourg n'était pas nominativement désigné dans l'article 377 du code de commerce et n'était pas non plus situé sur l'Océan (1).

La loi du 14 juin 1854 procéda scientifiquement, traçant un parallélogramme au-dedans duquel la navigation était navigation de cabotage, au-delà duquel la navigation était navigation de long cours. « Des limites tracées au moyen « de degrés de latitude et de longitude, lit-on dans le rap- « port de M. Conseil, seront parfaitement comprises par « les marins qui ne seront plus autorisés à les enfreindre « et qui seront d'autant moins disposés à le faire qu'ils « s'exposeraient à se faire retirer leurs lettres de com- « mandement s'ils enfreignaient la loi par ignorance, « ce qui n'est pas admissible. » En conséquence « sont « réputés voyages de long cours ceux qui se font au-delà « des limites ci-après déterminées : au sud, le 30e degré de « latitude nord ; au nord, le 72e degré de latitude nord ; « à l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de Paris ; « à l'est, le 44e degré de longitude du méridien de Paris. »

361. J'ai, dans le second chapitre de mon premier volume (n° 46), parlé du cabotage en douane. Au point de vue douanier, le cabotage est la navigation qui s'exerce d'un port français à un autre port français. Je vais parler du cabotage en marine, c'est-à-dire de la navigation au cabotage, telle qu'elle est admise par les règlements de la marine, en opposition avec la navigation au long cours.

Pendant un siècle (1727-1827), il a fallu distinguer en France, à tous les point de vue, le grand et le petit cabotage.

(1) Cf. arrêt du Conseil d'Etat du 10 mars 1848 (S. 48. 2. 415) décidant que les entreprises de bateaux à vapeur pour le transport des voyageurs naviguant d'un port de France à un autre port européen doivent être considérés comme faisant des voyage le long des côtes et non des voyages de long cours.

D'après le règlement de 1727 (art. 2), la navigation du petit cabotage comprenait tous les ports de Bayonne à Dunkerque inclusivement; le grand cabotage s'entendait donc de toute autre navigation plus étendue qui n'était pas déclarée voyage de long cours. L'ordonnance de 1740 (art. 2) décida que « les voyages en Angleterre, Ecosse et Irlande, « Hollande, Danemark, Hambourg et autres îles et terres « en deçà du Sund, en Espagne, Portugal et autres îles et « terres en deçà du détroit de Gibraltar seraient censés au « grand cabotage; » elle ajoutait : « sera néanmoins réputée « navigation au petit cabotage celle qui se fera par les bâ- « timents expédiés dans les ports de Bretagne, Normandie, « Picardie et Flandre pour ceux d'Ostende, Bruges, Nieu- « port, Hollande, Angleterre, Ecosse et Irlande; celle qui « se fera par les bâtiments expédiés dans les ports de « Guienne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou et îles en « dépendantes sera fixée, depuis Bayonne jusqu'à Dun- « kerque inclusivement, conformément à l'article 2 du « règlement du 23 janvier 1727 concernant ladite navi- « gation; celle qui se fera pareillement par les bâtiments « expédiés dans les ports de Bayonne et de St-Jean-de-Luz « à ceux de St-Sébastien, du Passage et de la Corogne et « jusqu'à Dunkerque, aussi inclusivement; et pour ce qui « concerne les bâtiments qui seront expédiés dans les ports « de Provence et du Languedoc, sera réputée navigation « au petit cabotage celle qui se fera depuis et compris les « ports de Nice, Villefranche et ceux de la principauté de « Monaco jusqu'au cap de Creuz, ainsi qu'il est énoncé par « l'article 2 du règlement du 13 août 1726... (art. 3). Veut « et entend S. M. que tous les autres voyages non compris « dans les premier et deuxième articles de la présente or- « donnance soient censés et réputés au petit cabotage » (art. 4).

Enfin un arrêté consulaire du 14 ventôse an XI étendit les limites du petit cabotage jusqu'à l'Escaut inclusivement.

Le code de 1807 définit implicitement la navigation au grand cabotage. Tous les voyages faits en deçà des limites

tracées par l'ancien article 377 et au-delà des limites fixées pour le petit cabotage étaient de grand cabotage. Aux termes de l'arrêt du 23 mai 1826 (v. ci-dessus n° 360), tous les voyages qui n'étaient pas énumérés par cet article devaient être réputés de cabotage, quand même ils se seraient étendus au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund, dès que le lieu de destination n'était pas sur l'Océan ou nommément désigné. Le ministre de la marine, s'inspirant de cette jurisprudence, décida le 25 octobre 1827 que les voyages faits de l'Océan dans la Baltique étaient, comme ceux de la Méditerranée, de cabotage; il décida même le 29 novembre 1827 qu'on pourrait employer des maîtres au cabotage pour des voyages continués jusque dans la mer Noire.

Une ordonnance du 12 février 1815 avait d'ailleurs étendu les limites du petit cabotage. Elle était ainsi conçue : « Les « limites du petit cabotage dans la Méditerranée qui étaient « fixées par l'ordonnance du 18 octobre 1740 aux ports « compris depuis le cap Creuz jusqu'à Monaco sont éten- « dues, du côté de l'Est, jusque et compris Naples, et du « côté de l'Ouest, jusque et y compris le port de Malaga « (art. 1.) La navigation aux îles de Corse, de Sardaigne « et îles Baléares sera aussi réputée être navigation du petit « cabotage (art. 2). Sera au surplus ladite ordonnance du « 18 octobre 1740 exécutée en tout ce qui n'est pas con- « traire à la présente. »

L'ordonnance du 25 novembre 1827, dont nous parlerons tout-à-l'heure, n'a pas absolument effacé de la législation métropolitaine la distinction entre le grand et le petit cabotage. Ainsi cette distinction est expressément maintenue par l'article 229 du code de commerce. Il ne faut donc pas regarder comme abrogés l'ordonnance du 18 octobre 1740, l'arrêté consulaire du 14 ventôse an XI et l'ordonnance du 12 février 1815 (1).

Le nouvel article 377 du code a, conformément aux vœux

(1) Cf. Caumont, v° Cabotage, n. 18-19; Ruben de Couder, v° Cabotage, n. 3.

émis par beaucoup d'armateurs et plusieurs chambres de commerce, étendu la navigation du grand cabotage. La limite du Sund a disparu ; les caboteurs, pouvant naviguer jusqu'au 72e degré de latitude nord, sont désormais autorisés à se rendre sur les côtes de Norwège où ils vont chercher, entre autres choses, la rogue et les appâts qui leur sont nécessaires pour la pêche de la sardine (1). De même au midi : les caboteurs pouvant naviguer, non plus seulement jusqu'au détroit de Gibraltar, mais encore jusqu'au trentième degré de latitude nord, sont autorisés à conduire leurs navires de petit tonnage non seulement jusqu'en Algérie, mais encore jusqu'à Mogador et Agadir dans l'empire du Maroc. C'est une excellente innovation.

En Algérie, en vertu d'un décret du 9 juillet 1874, inséré au Bulletin officiel du gouvernement général (2), les limites du petit cabotage par bâtiments à voiles sont étendues, mais sans que le détroit de Gibraltar puisse être dépassé, aux côtes du Maroc et à celles de l'Espagne y compris les Baléares à l'ouest, et à celles de la Tunisie et de la Sardaigne à l'est.

Dans la législation coloniale où l'ancienne distinction du grand et du petit cabotage subsiste entière, le grand cabotage comprend : 1° pour les îles de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane française, l'étendue des côtes et toutes les îles situées entre le cap Saint-Roch et la partie septentrionale de l'île de Terre-Neuve ; 2° pour les établissements français du Sénégal, les îles Canaries au nord, Sierra-Leone au sud, et dans l'ouest les îles du cap Vert ; 3° pour l'île de la Réunion et les établissements français de l'Inde, les côtes et les îles situées sur les mers qui s'étendent du cap de Bonne-Espérance jusques et y compris les îles de la Sonde. Le petit cabotage comprend : 1° pour les îles de la Martinique et de la Guadeloupe, l'espace compris entre le 8e et le 19e degré de latitude nord ; et depuis le 61e degré de longitude occidentale du méridien de Paris

(1) Cf. Eloy et Guerrand I, n. 26. — (2) Ann. 1874, p. 515.

jusqu'à une ligne partant de l'extrémité ouest de l'île de Porto-Rico et dirigée sur le cap Chichibaco dans l'Amérique méridionale ; 2° pour la Guyane française, l'espace compris entre le fleuve des Amazones et celui de l'Orénoque; 3° pour les établissements français du Sénégal depuis et compris le banc d'Arguin jusqu'à la Gambie; 4° pour l'île de la Réunion, la navigation des côtes de l'île et celle qui a lieu entre Bourbon et l'île Maurice; 5° pour les établissements français de l'Inde, savoir : pour Mahé la côte de Malabar depuis Surate jusqu'au cap Comorin; et pour les établissement situés dans la partie orientale de la presqu'île la côte de Coromandel depuis le Gange jusqu'à la pointe de Galles (1).

362. Une décision ministérielle du 28 novembre 1816 avait autorisé l'intendant de la marine à Rochefort à user, dans son arrondissement, d'une certaine tolérance quant au commandement des navires armés au *bornage*, c'est-à-dire pour une navigation encore inférieure à celle du cabotage. D'autres décisions continuèrent à déléguer aux préfets maritimes la faculté d'autoriser, sous certaines conditions, le commandement par des marins non brevetés d'embarcations refusées par les maîtres au cabotage et destinées au transport, dans des limites restreintes, d'objets d'approvisionnement, de produits locaux, de sable pour le lestage des navires, de matériaux nécessaires à des constructions maritimes, etc. On sentit le besoin d'une règlementation uniforme. Le décret du 20 mars 1852 définit le bornage : « la navigation faite par une embarcation jaugeant vingt-« cinq tonneaux au plus, avec faculté d'escales intermé-« diaires entre son port d'attache et un autre point déter-« miné, mais qui n'en doit pas être distant de plus de « quinze lieues marines (2). »

(1) Art. 1, 2, 3, 4, 5 ord. 31 août 1828. — (2) « Les chiffres de ton-« nage et de limite de parcours pouvant toutefois être élevés, mais « seulement pour les chalans, allèges, penelles et autres bâtiments « naviguant sur les fleuves et rivières au moyen du remorquage « et du halage. »

363. Cette distinction entre la grande et la petite navigation se retrouve, sous des dénominations diverses, dans toutes les législations maritimes (1). Sans entreprendre une énumération inutile et fastidieuse, citons le code norwégien qui distingue (art. 2) les navires employés aux communications avec l'étranger des navires employés sur les côtes de la Norwège, n'imposant qu'aux premiers le certificat de nationalité et le certificat de construction, le code suédois qui n'exige un livre de bord que des navires de plus de quinze tonneaux naviguant au-delà de la mer Baltique ou des ports danois ou norwégiens (2), le code turc et le code égyptien qui, après avoir astreint le capitaine (art. 44) à répondre de tout le dommage souffert par les marchandises chargées sur le tillac sans le consentement par écrit du chargeur, ajoutent que « cétte disposition n'est pas applicable au petit « cabotage », cette autre disposition du code turc (art. 221) réputant voyages de long cours « ceux qui se font à l'Amé- « rique du nord et du sud ou aux îles et pays environnants « et à toutes les côtes, îles et pays situés sur l'Afrique, « l'Asie, l'Europe et l'Océan au-delà du détroit de Gibraltar », le code allemand dont l'article 436 énonce que « les lois par- « ticulières de chaque Etat peuvent décider que les prescrip- « tions des articles 432 à 537 (relatives au registres de navi- « gation) ne sont pas applicables aux bâtiments de faible « tonnage (caboteurs) (3) », dant l'article 489 énonce que « les lois particulières de chaque Etat peuvent décider si « la tenue du journal de bord est nécessaire pour les na- « vires de petit tonnage (caboteurs) (4) » et qui s'exprime

(1) Cf. notre tome I, n. 46. — (2) V. le titre du Capitaine, art. 23 à 49. — (3) La loi prussienne du 14 juin 1861 statue en ces termes (art. 53 § 10) : « Une ordonnance royale décidera s'il y a lieu d'appliquer aux « bâtiments de faible tonnage (petits caboteurs, etc.) les articles 432 « à 437 du code de commerce et les paragraphes 1 à 9 qui précè- « dent. » La loi mecklembourgeoise du 28 décembre 1863 dit aussi : « Les articles 432 et 437 du code de commerce, ainsi que les articles « 41 à 49 de la présente ordonnance, ne sont point applicables aux « allèges et caboteurs. » — (4) On lit dans la même loi prussienne (art. 55) : « Une ordonnance royale déterminera ceux des bâtiments « de faible tonnage (caboteurs, etc.), qui seront dispensés de l'obli-

encore ainsi dans son article 567 : « Les marchandises du « chargeur ne peuvent être sans son consentement chargées « sur le pont ou suspendues aux flancs du navire. Les lois « particulières de chaque Etat peuvent ordonner que la pré- « sente disposition en tant qu'elle se rapporte à la charge « du pont n'est point applicable au petit cabotage (1) ».

On connaît la classification du législateur anglais (2) : les *foreign-going ships* sont les navires au long cours faisant le commerce au-delà de Brest et de l'Elbe; les *home-trade ships* sont les navires adonnés à la navigation locale qui font le commerce au-dedans des limites suivantes : le Royaume-Uni, les îles de la Manche, le continent entre Brest et l'Elbe; les *home-trade passenger ships* sont tous les navires (*every*) employés à la navigation locale qui font le transport des passagers. Les importantes dispositions de l'*act* du 15 août 1876 concernant la pontée (le chargement sur le pont, *deck cargo*) ne s'appliquent pas aux navires faisant le cabotage le long des côtes d'une possession anglaise (3).

Aux Etats-Unis, un bâtiment de vingt tonneaux ou au-dessus, pour jouir de tous les priviléges attachés à la navigation des côtes (*coasting trade*), doit être enrôlé et pourvu d'une licence (*enrolled and licensed*). Un bâtiment d'un tonnage inférieur ne doit pas être nécessairement enrôlé, mais est astreint à la licence. L'enrôlement et la licence affranchissent les navires des droits auxquels sont soumis les bâtiments étrangers. L'enrôlement caractérise la nationalité; la licence est l'octroi de faire le commerce (4). Pour régulariser le *coasting trade*, un *act* du 7 mai 1822

« gation de tenir un journal de bord, » et dans la même loi mecklembourgeoise (art. 57) : « Les caboteurs ne sont tenus d'avoir un jour- « nal que lorsqu'ils transportent des marchandises d'un port de « mer à un autre. » — (1) Cf. art. 710 § 1 du même code. — (2) V. notre tome I, p. 79, note 2. — (3) Art. 44 de l'*act*. — (4) Dixon (p. 409) pose et résout la question suivante : « Un *steamboat*, employé sur « les fleuves et les baies des Etats-Unis peut-il être *enrolled or li-* « *censed*, même s'il appartient à des étrangers résidant aux Etats- « Unis? » Il en peut être ainsi pourvu que les propriétaires garantissent par un cautionnement de mille dollars que le *steamboat* ne naviguera pas dans d'aures eaux (act du 3 mars 1817, sect. 2).

a divisé le littoral maritime en trois grands districts dont le premier est compris entre la frontière orientale des Etats-Unis et la frontière méridionale de la Géorgie, le second entre l'embouchure du Perdido et la frontière occidentale des Etats-Unis, le troisième entre la frontière méridionale de la Géorgie et l'embouchure du Perdido. Dixon (1) donne sur ce genre de navigation des explications que nous ne saurions analyser sans sortir de notre cadre et auxquelles nous renvoyons nos lecteurs.

L'ordonnance finlandaise du 15 avril 1874 (art. 1 et 2) distingue : 1° la navigation au long cours; 2° la navigation au cabotage dans les eaux du pays ou à destination des ports russes du golfe de Finlande, de la mer Baltique ou du lac de Ladoga, des ports suédois du golfe de Bothnie et de la mer d'Alande ou de Stockholm ; 3° une navigation intermédiaire à destination non-seulement des ports de la Baltique et du Kattegat, mais encore des ports de la mer du Nord, de la Manche, de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Enfin, d'après la nouvelle loi italienne (2) (24 mai 1877), les capitaines au long cours peuvent commander des bâtiments à telle destination que ce soit : les capitaines de grand cabotage peuvent commander des bâtiments dans la Méditerranée, la mer Noire, la mer d'Azof et en sortant du détroit de Gibraltar sur les côtes océaniques d'Espagne, de Portugal, de France et des îles Britanniques, dans la mer du Nord, dans la Baltique et sur les côtes occidentales d'Afrique jusqu'au Sénégal, y compris les îles qui ne sont pas à plus de trois cents milles des côtes sus-indiquées ; en passant par le canal de Suez, ils peuvent naviguer dans la mer Rouge, le golfe Persique et les côtes indiennes jusqu'à Bombay et aux îles adjacentes : les simples patrons peuvent commander des bâtiments dans toute la Méditerranée.

364. Puisqu'il y a des capitaines au long cours, des maîtres au cabotage et au bornage, il était indispensable de classer et de définir ces différentes espèces de navigation

(1) n. 456-470. — (2) Art. 59.

avant d'examiner comment s'acquiert la faculté de commander un navire.

Qui peut être capitaine? Le législateur de 1807, se bornant à faire un code de droit commercial privé, laisse aux règlements administratifs le soin de résoudre cette question. Le second livre de l'ordonnance débutait au contraire en ces termes : « Aucun ne pourra ci-après être reçu capitaine, « maître ou patron de navire qu'il n'ait navigué pendant « cinq ans et n'ait été examiné publiquement sur le fait de « la navigation et trouvé capable par deux anciens maîtres, « en présence des officiers d'amirauté et du professeur « d'hydrographie, s'il y en a dans le lieu. » Cette disposition législative, dont le principe était emprunté à l'édit de 1584 (art. 86) (1), fut complétée par l'ordonnance de 1689 (art. 12, tit. I, livre 8), par le règlement du 1er mars 1716 et par l'ordonnance du 12 décembre 1724. Le 15 août 1725, le roi jugea « à propos de régler par une seule et même or- « donnance » en onze articles « tout ce qui doit être observé « par les officiers de l'amirauté dans les différentes récep- « tions des capitaines, maîtres ou patrons, pilotes et pilotes- « lamaneurs ou locmans (2). » Une autre ordonnance (18 octobre 1740) régla les formalités à observer pour la réception des maîtres ou patrons des bâtiments employés au petit cabotage. Ces divers règlements furent complétés par un édit du 1er janvier 1786.

365. La loi du 3 brumaire an IV décida que « tout « navigateur âgé de vingt-quatre ans accomplis et ayant « soixante mois de navigation, dont une campagne sur un « bâtiment de la république, serait susceptible d'être capi- « taine des bâtiments de commerce, pourvu qu'il eût ré- « pondu d'une manière satisfaisante à un examen sur la

(1) « Nul ne sera à l'advenir receu a conduire ou estre maistre de « navire s'il n'est experimenté et examiné par deux anciens maistres, « presence dudict Admiral ou ses Lieutenans, et deux eschevins de « la ville ou notables bourgeois du lieu ou se fera l'examen... » —
(2) Préambule de l'ordonnance. Cf. arrêt du Conseil du 7 avril 1736 (Valin I, p. 378).

« théorie et la pratique de la navigation, sur toutes les par-
« ties du grément et sur la manœuvre » (art. 9), que « nul
« ne pourrait être fait maître au petit cabotage s'il n'avait
« soixante mois de navigation et vingt-quatre ans d'âge et
« s'il n'avait satisfait à un examen sur la manœuvre, sur
« les sondes, la connaissances des fonds, le gisement des
« terres et écueils, les courants et les marées, sur l'usage
« de la boussole et de la carte, et sur la connaissance des
« entrées des principaux ports de la république » (art. 13).
On pensait avec raison en 1795 comme en 1584 que l'aptitude spéciale des capitaines, maîtres ou patrons devait être officiellement constatée. Cette règle de bon sens était consacrée par le nouveau pouvoir législatif et devait être un peu plus tard développée par le pouvoir réglementaire.

« Aucun navigateur, dit le règlement général du 7 no-
« vembre 1866 (art. 204), ne peut être admis au comman-
« dement des navires de commerce que sous les conditions
« suivantes : pour les navires armés au long cours, s'il n'est
« porteur de son brevet de capitaine; pour les navires armés
« au cabotage, s'il ne produit un brevet de maître au ca-
« botage... »

Les conditions d'admissibilité aux grades de capitaine au long cours et de maître au petit cabotage avaient été déterminées par l'ordonnance royale du 7 août 1825.

L'ordonnance des 25 novembre-6 décembre 1827 décida que les maîtres au petit cabotage seraient désignés désormais sous le titre générique de maîtres au cabotage et que les maîtres au cabotage auraient le droit de commander des navires « tant pour le grand que pour le petit cabotage. » Une autre ordonnance du 31 août 1828 maintint, il est vrai, dans la législation coloniale l'ancienne distinction entre le grand et le petit cabotage et régla, par son titre II, « la réception des capitaines, maîtres et patrons pour le « grand et le petit cabotage (1). »

366. *Législation métropolitaine.* Nul, aujourd'hui, ne

(1) Rubrique du titre II.

peut être admis à subir les examens pour l'obtention du brevet de capitaine au long cours ou de maître au cabotage, s'il n'est âgé de vingt-quatre ans accomplis avant le 1er juillet de l'année de l'examen ; s'il ne justifie de soixante mois de navigation effective sur les bâtiments français, dont douze mois au moins à bord des bâtiments de l'Etat autres que les stationnaires et les bâtiments de servitude employés dans l'intérieur des ports et rades, l'embarquement à titre correctionnel ne pouvant être compris dans la supputation des douze mois de services à l'Etat (1). L'examen porte pour les capitaines au long cours, 1° sur le gréement; 2° sur la manœuvre des bâtiments à voiles et à vapeur et des embarcations; 3° sur le canonnage; 4° sur l'usage des engins de sauvetage (arrêté du ministre de la marine du 25 janvier 1869) : pour les maîtres au cabotage, 1° sur le gréement; 2° sur la manœuvre des bâtiments à voiles et à vapeur et des embarcations; 3° sur les sondes; 4° sur la connaissance des fonds; 5° sur le gisement des terres et écueils, les courants et les marées dans les limites assignées au cabotage, et plus particulièrement en ce qui concerne les côtes de France; 6° sur l'usage des engins de sauvetage (2). A la suite de ce premier examen, dit « examen de pratique, » l'examinateur établit pour chacun des candidats déclarés admissibles un certificat d'aptitude pratique qui lui permet de se présenter à l'examen de théorie, pendant trois tournées (3) à partir de la date du certificat : à l'expiration de cette période, tout candidat qui ne justifie pas de six mois au moins d'embarquement sur un bâtiment affecté à la navigation pour

(1) Art. 4, décr. 26 janvier 1857. « Sont dispensés (art. 5) de la « condition de douze mois de services à bord des bâtiments de l'Etat : « 1° les candidats qui ont subi une détention de plus de deux ans- « nées dans les prisons de l'ennemi; 2° les candidats atteints d'infir- « mités évidentes ou qui ont été déclarés impropres au service de « la flotte d'une manière absolue par les conseils de santé des « ports militaires. Ceux de ces derniers qui n'auront pas encore « été portés sur la matricule des hors de service ne pourront tou- « tefois être admis aux examens sans une autorisation du ministre de « la marine et des colonies. » — (2) Art. 7 du même décret. — (3) V. sur ces tournées d'examinateurs l'art. 2 du même décret.

laquelle il se propose de commander ou sur un bâtiment de l'Etat (autre que les stationnaires, etc.), ne peut être admis à l'examen de théorie sans avoir été au préalable déclaré de nouveau admissible pour la pratique. Si la condition de navigation mentionnée au paragraphe précedent a été remplie, le certificat d'aptitude continue d'être valable pendant une seconde période de deux années et ainsi de suite, pourvu que le marin qui en est porteur accomplisse six mois au moins de navigation dans chaque période de deux années (1). L'examen de théorie auquel est admis le candidat muni du certificat d'aptitude et ayant accompli les six mois de navigation se compose d'épreuves orales et écrites. Les épreuves orales comprennent : pour le long cours les éléments d'arithmétique et les notions élémentaires d'algèbre jusqu'aux équations du premier degré inclusivement; la géométrie élémentaire; les deux trigonométries; des notions élémentaires d'astronomie et de navigation ; l'usage des instruments nautiques; des notions élémentaires sur les machines à vapeur et leur application à la navigation : pour le cabotage les éléments d'arithmétique pratique, des notions élémentaires de géométrie, des éléments de navigation pratique, des notions élémentaires sur les machines à vapeur et leur application à la navigation. Les épreuves écrites comprennent : pour le long cours deux séries de calculs conformes aux types adoptés, une série de questions portant sur les connaissances exigées, une composition française : pour le cabotage, deux séries de calculs conformes aux types adoptés, une réponse écrite à l'une des questions de l'examen (2). Enfin les officiers et les aspirants de première classe de la marine nationale retraités, réformés ou démissionnaires, peuvent obtenir soit le brevet de capitaine au long cours, soit celui de maître au cabotage sans avoir subi les examens généraux de pratique et de théorie, pourvu qu'ils justifient des conditions d'âge et de navigation exigées par le décret de 1857.

(1) Art. 8. — (2) Art. 12.

367. Dans l'enquête de 1870, on a signalé l'insuffisance du programme imposé aux candidats qui veulent obtenir le brevet de capitaine au long cours. On aurait voulu qu'ils connussent le droit commercial, le droit international, les notions élémentaires de la construction, la petite chirurgie, au moins une langue étrangère, etc. La commission chargée par le décret du 15 octobre 1873 d'examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande écarta ces utopies ; elle ne jugea pas même (et selon nous avec raison) qu'on dût exiger des capitaines la connaissance du droit maritime. Il suffit au gouvernement de constater qu'ils savent leur métier de marin : les armateurs en quête d'hommes spéciaux choisiront entre les plus capables. D'autres avaiens signalé comme superflue la partie militaire du programme (questions relatives au canonnage) : on demande seulement aux candidats, répondit la même commission, de prouver qu'ils sauraient au besoin se servir des armes dont ils sont munis (1).

D'un autre côté les maîtres au cabotage ont quelquefois disputé aux capitaines une partie des avantages que ceux-ci conquièrent par leur brevet. Ainsi les maîtres au cabotage de Nantes ont demandé depuis longtemps qu'on leur permît de commander en dehors des mers d'Europe et d'aller jusqu'aux Antilles et aux différents comptoirs de la côte d'Afrique. Mais la majorité de la commission instituée le 15 octobre 1873 a justement repoussé cette autre proposition, faisant observer qu'il y a de notables différences entre les deux sortes de programmes et d'examens : peut-on admettre *de plano* que les maîtres au cabotage soient capables de naviguer dans des mers où se produisent des phénomènes qu'ils ne rencontrent jamais dans les mers d'Europe ? Si l'on avait laissé les maîtres au cabotage conduire un navire aux Antilles, il n'y avait aucune raison pour contester leur aptitude à relever d'un des ports de cette mer pour Cayenne ou Rio, par exemple, s'ils trouvaient un fret pour ces des-

(1) Procès-verb., p. 449.

tinations : ils auraient donc fini par marcher de pair avec les capitaines au long cours, sans les égaler cependant en connaissances nautiques (1). D'ailleurs il serait peu raisonnable de créer cette nouvelle concurrence aux capitaines, alors que ceux-ci sont déjà trois fois plus nombreux que les armements eux-mêmes.

Les maîtres au cabotage sont d'ailleurs autorisés à commander, concurremment avec les capitaines au long cours, les bâtiments affectés à la pêche de la morue à Terre-Neuve (loi du 21 juin 1836).

368. *Législation coloniale.* La distinction entre le grand et le petit cabotage y a été maintenue par le décret du 26 février 1862 (2) comme par l'ordonnance du 31 août 1828. Les conditions d'âge et de navigation préalable sont empruntées au décret de 1857. Pour les maîtres au grand cabotage, on conserve un double examen de pratique et de théorie : l'examen de pratique porte sur le gréement, sur la manœuvre des bâtiments à voile et des embarcations, sur les sondes, sur la connaissance des fonds, sur le gisement des terres et écueils, les courants et les marées dans les limites assignées à la navigation au grand cabotage des colonies (3), sur le canonnage, les candidats qui ont manifesté l'intention d'exercer des commandements de navires à vapeur étant seuls interrogés sur la manœuvre de ces bâtiments. L'examen de théorie, auquel il est procédé dans une séance distincte, embrasse pour les épreuves orales : 1° les éléments d'arithmétique pratique; 2° les notions élémentaires de géométrie, 3° des éléments de navigation pratique, 4° des notions élémentaires sur les machines à vapeur et leur application à la navigation, mais seulement pour les candidats qui se destinent à exercer des commandements de bâtiments à vapeur; pour les épreuves écrites : 1° deux séries de calculs conformes aux types adoptés, 2° une

(1) Proc.-verb., p. 451. — (2) Non inséré au Bulletin des Lois. V. Delabarre de Nanteuil, t. VI, p. 18. — (3) V. art. 2 du même décret.

réponse écrite à l'une des questions de l'examen (1). Pour les maîtres au petit cabotage, l'examen comprend à la fois la théorie et la pratique; il porte : 1° sur le gréement; 2° sur la manœuvre des bâtiments à voiles et des embarcations; 3° sur l'usage de la boussole et de la carte réduite; 4° sur les sondes, la connaissance des fonds, le gisement des terres et écueils, la direction des courants, des marées et des vents, sur l'entrée des principaux ports et rades, le tout dans les limites assignées à la navigation au petit cabotage (2); 5° sur la lecture, l'écriture et les éléments d'arithmétique et de navigation pratique (3). Enfin les maîtres au grand cabotage des colonies qui voudront exercer dans une circonscription coloniale autre que celle de leur ressort devront se présenter à l'examen, mais seulement pour les matières énumérées au paragraphe 5 de l'art. 12 (4). S'ils sont déclarés admissibles, leur brevet sera annoté par le gouverneur de la nouvelle juridiction dans laquelle ils seront placés.

369. *Algérie.* Tout marin, domicilié en Algérie, qui voudra obtenir le commandement des bâtiments à voiles du commerce français en Algérie ou dans les limites assignées au petit cabotage par le décret du 9 juillet 1874 (v. ci-dessus n° 361), devra : 1° être âgé de 24 ans révolus; 2° être français ou naturalisé français; 3° avoir au moment de l'examen soixante mois de navigation; 4° faire preuve des connaissances voulues devant le jury d'examen institué dans les ports d'Alger, de Stora et de Mers-el-Kébir par le décret du 7 septembre 1856 et dans celui de Bône par le décret du 21 janvier 1873 (art. 2 du décret). Pour obtenir le brevet étendu aux côtes d'Espagne et du Maroc, à l'ouest, et à celles

(1) Les candidats déclarés inadmissibles à l'examen de théorie « pourront se présenter à cet examen pendant deux années consé- « cutives et ainsi de suite, pourvu qu'ils aient accompli six mois « de navigation pour chaque nouvelle période de deux années » (art. 12 *in fine*). — (2) V. l'art. 3 du même décret. — (3) Des programmes détaillés sont annexés au décret. — (4) Gisement des terres et écueils, etc., dans les limites assignées à la navigation au grand cabotage des colonies.

de la Tunisie et de la Sardaigne, à l'est, les candidats devront, outre les conditions énoncées dans l'article précédent, savoir lire et écrire soit en français, soit dans leur langue maternelle, et répondre aux questions d'un programme arrêté par le ministre de la marine, et portant sur la théorie et la pratique de la navigation (art. 3). Les marins étrangers naturalisés français, porteurs de diplômes de capitaines au long cours ou de maîtres au cabotage émanant de leurs anciens gouvernemenis respectifs, peuvent être dispensés des examens et recevoir des brevets étendus aux limites fixées à l'article premier du décret (art. 4). Les marins illettrés ou qui ne justifieront que de connaissances pratiques ne pourront obtenir que des brevets spéciaux à la côte de l'Algérie et dans les limites que ces brevets désigneront : ils devront être préalablement reconnus, dans un examen, aptes à exercer ces commandements (art. 5). Des certificats de capacité peuvent être accordés exceptionnellement aux indigènes, avec dispense d'examen, s'ils font preuve des connaissances pratiques suffisantes pour commander dans le parcours restreint qu'ils demandent (art. 6). Enfin le commandement des bâtiments à vapeur et l'exercice du cabotage dans des limites plus étendues que celles fixées par l'article premier du décret (c'est-à-dire du grand cabotage) sont réservés aux capitaines au long cours et aux maîtres au cabotage régulièrement reçus d'après la loi métropolitaine (art. 8).

370. Il se peut que le capitaine d'un navire armé au cabotage veuille profiter d'une occasion favorable et entreprenne un voyage de long cours sans rentrer en France. Cette hypothèse est prévue et réglée par la circulaire du 5 mai 1866. « Les consuls, dit le ministre de la marine, « auront à veiller à l'accomplissement de toutes les forma- « lités nécessitées par le changement de destination, telles « que le remplacement du capitaine si celui-ci n'a que le « brevet de maître au cabotage ». C'est la stricte application de la loi. « Attendu, lit-on dans un arrêt du Conseil « d'Etat du 30 avril 1875 (S. 77. 2. 96), que le capitaine G.,

« qui n'était pourvu que du brevet de maître au cabotage,
« n'avait et ne pouvait avoir aucun pouvoir de l'armateur
« pour entreprendre une navigation au long cours (1). »

371. Tout marin âgé de vingt-quatre ans, définitivement inscrit et réunissant soixante mois de navigation sur les bâtiments français, peut commander au bornage (décr. 20 mars 1852, art. 1; règlement général du 7 novembre 1866, art. 204.)

Il suffit qu'un marin soit définitivement inscrit pour exercer le commandement d'une embarcation armée à la petite pêche (2). Dès l'année 1713 (19 juillet), le ministre Ponchartrain, après avoir consulté Louis XIV, avait défendu qu'on obligeât les pêcheurs à prendre des lettres de maîtrise. Cette distinction dérive de la nature des choses; les pêcheurs ne transportent ni passagers ni marchandises : il fallait au contraire régler le commandement des autres embarcations de manière à protéger des intérêts nombreux et complexes, la vie des hommes et la sécurité de la navigation.

372. « Défendons à tous mariniers, disait l'ordon-
« nance de 1681 (l. II, tit. I, art. 2), de monter aucun bâti-
« ment en qualité de maitres et à tous propriétaires d'en
« établir sur leurs vaisseaux, qu'ils n'aient été reçus en la
« manière ci-dessus, à peine de trois cents livres d'amende
« contre chacun des contrevenans ». La cour de cassation avait jugé le 14 septembre 1850 (3) que cette disposition pé-

(1) L'administration de la marine avait, en temps de guerre, passé un traité avec le capitaine au cabotage G..., dans le but d'affecter le navire de ce dernier à un voyage au long cours pour l'approvisionnement de la flotte. Dans cette affaire, l'armateur réclamait à l'Etat une indemnité en se fondant principalement sur ce que le consul de France à Port-Saïd et le commandant de la subdivision navale en Egypte auraient commis une faute en autorisant un capitaine au cabotage à entreprendre un voyage au long cours. Mais le Conseil d'Etat évita de se prononcer expressément sur cette question spéciale. — (2) Les navires armés pour la pêche de la morue sur les côtes d'Islande peuvent être commandés par de simples patrons pêcheurs ayant satisfait à un examen particulier (décr. 15 janvier 1852). Les patrons pêcheurs de la Manche sont autorisés à réexporter leurs produits de pêche en Angleterre sans être assujettis à un armement au cabotage (circul. 19 décembre 1866 et art. 204 du règlement du 7 novembre 1866). — (3) B. cr. 1850, n. 312.

nale était toujours en vigueur et particulièrement applicable au maître au cabotage qui faisait un voyage au long cours sans avoir été reçu capitaine au long cours.

Il fallait alors appliquer également l'article 8 de l'ordonnance du 18 octobre 1740 qui prohibe « à peine de cent « livres d'amende » le commandement irrégulier des bâtiments destinés au cabotage.

Le décret du 24 mars 1852 punit aujourd'hui d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de cent à cinq cents francs toute personne qui aura pris indûment le commandement d'un navire (1). Mais il ne punit plus l'armateur qui établit sur son navire un maître légalement inhabile à commander. Les pénalités étant de droit strict, l'armateur d'un bâtiment à voiles ne pourrait être condamné qu'à l'amende de trois cents livres édictée par l'ordonnance de 1681. La loi du 21 juillet 1856 (art. 12) punit d'une amende de 200 à 2,000 francs tout propriétaire de bateau à vapeur ou chef d'entreprise qui a confié la conduite du bateau ou de l'appareil moteur à un capitaine ou à un mécanicien non pourvu des certificats règlementaires.

Le décret-loi du 20 mars 1852 n'édicte toutefois qu'une amende de cent francs contre tout individu non autorisé qui aura exercé le commandement d'une embarcation armée au bornage et contre tout patron au bornage qui aura exercé le commandement d'une embarcation de plus de vingt-cinq tonneaux ou qui aura franchi la limite de parcours indiquée sur le rôle d'équipage (2). La même sanction pénale est établie dans la législation coloniale (3).

373. Le brevet, une fois conféré, n'est pas inamissible. On sait déjà (4) qu'aux termes du décret du 24 mars 1852 une des peines correctionnelles applicables aux délits maritimes est la perte ou la suspension de la faculté de commander.

(1) *Sic* Eloy et Guerrand I, p. 73. — (2) Le même décret ajoute (art. 6) : « Sera également puni d'une amende de cent francs tout « patron pêcheur qui aura effectué un transport de marchandises ou « de passagers. » — (3) Art. 22 du décret du 26 février 1862. — (4) V. ci-dessus n° 350.

J'ai, dans le précédent chapitre (1), énuméré les infractions qui déterminent, aux yeux du législateur, cette interdiction ou cette suspension. Je me borne à citer, en ce moment, pour en compléter la liste, l'article 81 du décret du 24 mars 1852, ainsi conçu : « Tout capitaine, maître ou pa-
« tron qui, hors le cas d'un danger quelconque, rompt son
« engagement avant d'avoir été dûment remplacé, est puni,
« si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un em-
« prisonnement de six mois à deux ans; si le navire était
« en rade foraine, la peine d'emprisonnement sera d'un an
« au moins et de trois au plus. Dans l'un et l'autre cas, le
« coupable peut, en outre, être privé de commander pendant
« un an au moins et trois ans au plus ».

Cette mesure a été dictée par les plus impérieuses nécessités de la navigation maritime. Il y a des malheurs qu'une action en dommages-intérêts ne saurait réparer. Le brusque abandon d'un navire par son commandant peut mettre en péril la vie des matelots et des passagers. Le législateur se réserve avec raison de frapper d'une indignité temporaire un capitaine aussi peu soucieux d'un si grand devoir.

L'article 87 du décret disciplinaire et pénal confère au ministre de la marine le droit d'infliger le retrait ou la suspension du brevet, « indépendamment des cas » expressément prévus par la loi, lorsqu'il le juge nécessaire, après une enquête contradictoire dans laquelle le capitaine est entendu (2). Le ministre n'use généralemet de cette faculté qu'à la suite d'un naufrage.

Tous les survivants au naufrage sont alors interrogés par l'autorité française du premier port où ils abordent. L'interrogatoire terminé, le capitaine et les hommes sont dispersés et embarqués, suivant les occasions, soit sur des navires en cours de campagne, soit sur des bâtiments en retour. Au fur et à mesure qu'ils arrivent en France et dans quelque port que ce soit, ils subissent un nouvel interrogatoire, et tous ces interrogatoires isolés convergent au port

(1) Ib. — (2) V. ci-dessus, n. 348.

d'armement du navire où a été envoyé le procès-verbal de la première enquête faite à l'étranger. Là, une première commission confronte tous les dires et interroge le capitaine qui est obligé, pour régler avec les armateurs, de revenir au port d'armement et qui y revient souvent seul. Cette commission émet une opinion sur la conduite du capitaine et tout le dossier est transmis au ministre, qui saisit la commission supérieure des naufrages. Celle-ci apprécie sur pièces, et son avis sert de base à la décision du ministre.

Ce régime a provoqué les réclamations des capitaines. Ceux-ci se plaignent de n'être pas entendus par la commission supérieure des naufrages, qui apprécie en dernier ressort, et l'on s'est demandé s'il ne vaudrait pas mieux déférer aux tribunaux maritimes commerciaux déjà constitués l'examen de la conduite des capitaines ayant perdu leur navire. Mais la grande commission instituée le 15 octobre 1873 a reconnu que, pour des questions purement nautiques, la composition actuelle de ces tribunaux n'offre pas un ensemble de garanties suffisantes. Elle a donc exprimé le vœu très-sage (1) « que les capitaines ayant perdu leur navire « et qui, à la suite des enquêtes faites par les soins de l'ad- « ministration sembleraient suspects d'incapacité ou d'im- « péritie fussent renvoyés devant un tribunal spécial dont « la compétence fût indiscutable et qui se réunirait dans « chacun des cinq ports militaires ». A défaut de témoins, ce tribunal jugerait sur pièces.

374. La plupart des codes étrangers posent un principe général et laissent au pouvoir règlementaire le soin de déterminer avec détail les conditions de capacité imposées aux capitaines. Quiconque veut exercer les fonctions de capitaine, dit le code espagnol, doit être domicilié dans le royaume, capable de s'obliger et avoir subi les examens prescrits par les règlements : l'armateur qui ne serait pas pourvu d'un diplôme régulier ne pourrait s'occuper que de

(1) Procès-verb., p. 450.

l'administration du navire. Tout capitaine, dit l'art. 1362 du code portugais, doit avoir capacité légale pour contracter et être autorisé dans les formes déterminées par les lois et règlements. L'ordonnance de Bilbao, faite au seizième siècle pour la ville de Bilbao, mais qui régit encore au dix-neuvième quelques petits Etats de l'Amérique centrale et de l'Amérique méridionale (Guatemala, Honduras, Paraguay) décide (ch. XXIV) que « le capitaine ou patron doit « être un homme connu, prudent et expérimenté dans l'art « de la navigation, sachant lire, écrire et calculer et pou- « vant se conduire avec précaution, autant pendant la paix « qu'en temps de guerre » (art. 2), que « nul ne pourra « être admis au titre de capitaine, maître ou patron « s'il n'a navigué six années, dont quatre en qualité de « marin et deux en qualité de pilote et s'il n'a subi un « examen devant une commission nommée par le prieur et « les consuls » et prononce, outre l'exclusion, une amende de cent piastres contre celui qui prendrait un commandement contrairement à ces dispositions (art. 3) (1).

Le code russe interdit à tout armateur de nommer un capitaine qui n'exhiberait pas les certificats règlementaires de capacité et de moralité (2). « Le commandement d'un na- « vire finlandais destiné à faire le commerce ou à trans- « porter des voyageurs, dit l'article 31 du code finlandais, « ne peut être confié qu'à un citoyen finlandais ayant fait « preuve des connaissances et de l'expérience profession- « nelle requises par les règlements spéciaux (3). .... Un « capitaine doit avoir dans le pays son domicile légal. »

(1) L'article 4 ajoute : « Le marin qui a servi comme pilote, quoi- « que sans en avoir le titre ni celui de simple marin pourra être « reçu capitaine, si les dispositions de l'article précédent, quant à « l'examen ordonné et aux formalités prescrites ont été remplies, « pourvu qu'il soit attesté par le capitaine qu'il a tenu un journal de « ses voyages pendant deux ans et qu'il a navigué six années. » — (2) V. A. de St-Joseph, Concord. p. 60 : « Tout officier de la flotte « en retraite ou au service, ajoute le code russe (art. 612), qui de- « vient capitaine de navire marchand, doit se conformer à tout ce « qui est prescrit pour les autres capitaines. » — (3) Exception est faite cependant pour les patrons de bateaux et navires à voiles em-

La loi mecklembourgeoise du 28 décembre 1863 contient des dispositions analogues (1).

La législation maltaise (ord. du 18 janvier 1814) enjoint à quiconque veut exercer les fonctions de capitaine sur des bâtiments marchands d'adresser sa demande au gouverneur et d'accompagner cette demande d'un certificat constatant sa capacité, signé des deux examinateurs nommés à cet effet par le gouvernement.

La loi italienne du 24 mai 1877 a très-heureusement complété ou modifié sur ce point le code spécial du 25 juin 1865. Les marins de nationalité italienne âgés de vingt et un ans, ayant quatre ans de navigation, sachant lire et écrire, sachant se servir de la boussole et qui n'ont jamais subi de condamnations criminelles pour un crime quel qu'il soit ni de peine correctionnelle pour vol, escroquerie, détournement ou fraude, recel ou vente en connaissance de cause d'objets volés ou pour crime contre la foi publique ou qui en ont obtenu la réhabilitation pourront être autorisés, dans les formes et limites qui seront établies par un règlement, à commander pour le petit trafic de la côte des bâtiments dont le tonnage n'excède pas 50 tonnes (2). Pour obtenir les brevets de capitaine ou de patron, il faut réunir les conditions suivantes : être sujet italien ; n'avoir jamais été condamné à une peine criminelle pour quelque crime que ce soit ni à une peine correctionnelle pour vol, escroquerie, détournement

ployés pour le cabotage dans les eaux finlandaises, ou à destination des ports russes sur le golfe de Finlande, la mer Baltique ou le lac Ladoga, des ports suédois sur le Golfe de Bothnie et la mer d'Aland ou de Stockholm. — (1) « Ne peuvent être capitaines ou patrons de « navires mecklembourgeois, dit l'art. 56 de cette loi, que les indi- « vidus : 1° possédant la qualité de sujets mecklembourgeois et do- « miciliés dans le grand-duché; 2° ayant passé l'examen nautique; « 3° majeurs ou émancipés; 4° n'ayant subi aucune peine infamante; « 5° libres de curatelle. L'empêchement énoncé sous le n° 4 s'efface « par la réhabilitation. Ces prescriptions ne dérogent point aux rè- « glements spéciaux en vigueur à Rostock et à Wismar. En cas « d'urgence et à défaut d'individus réunissant les conditions ci-des- « sus prescrites, le capitaine peut être remplacé pour la durée d'un « voyage par d'autres personnes ayant les qualités requises. » — (2) Art. 60.

ou fraude, recel ou vente en connaissance de cause de choses volées ou pour crime contre la foi publique (le tout à moins de réhabilitation); avoir subi avec succès un examen théorique et pratique selon les programmes établis. En outre il faut : pour être patron avoir vingt-deux ans accomplis et trois années de navigation effective dont une au moins consacrée à des voyages de la classe à laquelle aspire le candidat; pour être capitaine de grand cabotage, vingt-deux ans accomplis et quatre ans de navigation dont une demi-année au moins sur des navires nationaux et dont une année entière en qualité d'écrivain ou de sous-écrivain ; pour être capitaine au long cours, vingt-quatre ans accomplis et quatre années de navigation dont moitié au moins sur des navires nationaux et employées pour une année entière à des voyages hors de la Méditerranée et pour le même laps de temps en qualité d'écrivain ou de capitaine de grand cabotage. Les examens qui précèdent la délivrance des brevets constatant les divers grades ne peuvent être subis avant que le candidat ait atteint l'âge et ait achevé le temps de navigation requis pour le grade auquel il aspire (1). Les officiers de vaisseau, ceux du génie maritime, les officiers et sous-officiers mécaniciens, les chefs et aides-timoniers qui auraient cessé d'appartenir à la marine royale pourront respectivement obtenir des grades dans la marine marchande, savoir: les officiers de vaisseau, celui de capitaine au long cours (avec la qualification de capitaine supérieur dont il va être question à l'article suivant); les officiers de génie maritime, celui d'ingénieur maritime (2); les officiers mécaniciens ou premiers mécaniciens, celui de chef mécanicien; les se-

(1) Art. 62. — (2) En Italie nul ne peut construire des bâtiments d'un tonnage supérieur à cinquante tonneaux s'il n'est pourvu d'un brevet d'ingénieur maritime ou de constructeur de navires (l. 24 mai 1877, art. 25). Les ingénieurs maritimes peuvent construire des bâtiments de quelque tonnage que ce soit; eux seuls ont le droit de construire des bâtiments en fer (art. 26). Les constructeurs de navires sont divisés en deux classes : ceux de la première peuvent construire des bâtiments de quelque tonnage que ce soit; ceux de la deuxième classe ne peuvent construire des bâtiments d'un tonnage

conds mécaniciens ou aides-mécaniciens celui de mécanicien en second ; les maîtres-timoniers celui de capitaine au grand cabotage et les aides-timoniers, celui de patron. La délivrance de ces brevets est subordonnée à l'accomplissement des conditions respectivement exigées par les articles 28 (1), 62 et 69, celle de l'examen exceptée (2). Les brevets de capitaine sont délivrés au nom du roi par le ministre de la marine et ceux de patron par le capitaine de port de l'arrondissement auquel appartient le candidat. Les capitaines au long cours qui desireraient faire preuve du perfectionnement de leurs études et de plus grandes connaissances acquises sont admis à subir un examen volontaire, conformément aux programmes établis à cet effet. Cet examen subi avec succès, ils reçoivent du ministre de la marine un brevet spécial avec la qualification de capitaine supérieur au long cours (3).

Le *merchant shipping act* de 1854 (troisième partie) contient un chapitre intitulé : *Examens et certificats des capitaines et des officiers de commerce.* Des examens sont institués pour ceux qui aspirent à devenir capitaines ou seconds de navires au long cours ou de navires au cabotage affectés au transport des passagers *(home trade passenger ships)*, ainsi que pour ceux qui desirent obtenir des certificats de capacité ci-après mentionnés. Les comités locaux de marine *(local marine boards)* sont chargés de pourvoir aux examens

supérieur à 300 tonneaux (art. 27). L'obtention des brevets d'ingénieur maritime ou de constructeur de navires est soumise aux conditions suivantes : avoir atteint la majorité ; n'avoir jamais été condamné à aucune peine criminelle pour quelque crime que ce soit non plus qu'à aucune peine correctionnelle pour vol, escroquerie, détournement ou fraude, recel ou vente en connaissance de cause de choses volées ou pour crime contre la foi publique (le tout à moins de réhabilitation) ; avoir subi avec succès un examen théorique et pratique d'après les programmes arrêtés pour chaque grade et catégorie (art. 28). — (1) V. la note précédente. — (2) Art. 64. Aux termes de l'art. 66, l'écrivain, le sous-écrivain, le chef mécanicien et le mécanicien en en second sur les bateaux à vapeur sont considérés comme officiers de bord. Les articles 67, 68, 69 déterminent les conditions requises pour obtenir les grades d'écrivain, de sous-écrivain, de mécanicien en chef ou en second. — (3) Art. 65.

dans leurs ports respectifs et peuvent nommer, destituer ou renommer des examinateurs à cet effet; ils peuvent aussi régler le mode des examens. Tout membre du comité local de marine du lieu où se passe l'examen peut y assister (1). Le Conseil du commerce *(board of trade)* peut, quand il le juge à propos, poser des règles en ce qui touche la direction de ces examens, la capacité des candidats, les aptitudes, le nombre et les appointements des examinateurs (2). Des certificats de capacité sont délivrés par le Conseil du commerce aux candidats admissibles, à moins qu'il ne regarde pas le rapport de l'examen comme digne de foi (un nouvel examen peut être alors ordonné) (3). Aucun navire au long cours ou navire au cabotage faisant le transport des passagers ne peut prendre la mer si son capitaine ou ses officiers ne sont porteurs de leurs certificats (4). Les certificats pour les navires au long cours sont valables pour les navires au cabotage faisant le transport des passagers (5). Est réputé délit *(misdemeanor)* toute fausse *représentation* tendant à l'obtention d'un certificat, comme aussi toute imitation ou altération frauduleuse (ou tout usage illégal) de ce certificat (6).

Il n'en est pas de même aux Etats-Unis. La grande république américaine affecte, on le sait, un immense dédain de la règlementation : là même où l'Angleterre, éclairée par l'expérience, recourt aux procédés des législations continentales dans une vue supérieure de sécurité publique et d'humanité, les Etats-Unis s'abstiennent. Ici pas d'examen, pas de diplôme. Le premier venu peut être capitaine. De quoi se plaint-on ? demande Dixon (7). L'armateur n'est-il pas responsable ? S'il est responsable, il saura faire un bon choix. D'accord, pourvu que l'armateur ne soit ni un fripon ni un imbécile : s'il est seulement insouciant, les passagers et la cargaison pourront s'en trouver fort mal.

(1) Art. 131. — (2) Art. 132. — (3) Art. 134. — (4) Art. 136. — (5) Art. 137. — (6) Art. 140. — (7) n. 33.

SECTION II.

DEVOIRS ET DROITS DU CAPITAINE AVANT LE DÉPART.

375. Le capitaine vient d'être nommé par le propriétaire du navire.

Quelle est sa situation juridique ? Est-il ou n'est-il pas commerçant ?

Le tribunal de commerce de Bordeaux a commis, le 18 novembre 1830 (1), une erreur manifeste en déclarant sans restriction le capitaine commerçant et en jugeant par voie de conséquence que la présomption de commercialité s'attache aux billets par lui souscrits.

M. Boistel (2) pense que le capitaine n'est pas commerçant, car s'il fait journellement les divers contrats maritimes énumérés en l'article 633 de notre code, il ne les fait pas pour lui-même ni en son nom et n'oblige que le propriétaire du navire. Le savant professeur admet toutefois que ses contestations avec l'armateur seront jugées par les tribunaux de commerce, car il a fait au moins un acte isolé de commerce en s'engageant (art. 633 *in fine*) et peut être encore considéré comme le facteur de l'armateur (art 634 § 1), puisqu'il a un mandat général pour tout ce qui concerne l'expédition.

Aux yeux de M. Laurin (3), la solution contraire est imposée par la combinaison des articles 1er et 633 co., dont l'un déclare commerçant celui qui exerce des actes de commerce et en fait sa profession habituelle, dont l'autre répute acte de commerce tout engagement des gens de mer pour le service des bâtiments de commerce. Toutefois, d'après le même jurisconsulte, le capitaine est commerçant « en ce sens seulement » qu'il est justiciable des tribunaux

(1) D. V° Actes de comm., n° 295. — (2) n. 1194. — (3) I, p. 568.

de commerce pour l'exécution de ses obligations envers l'armement (1). Les deux auteurs emploient une formule différente, mais aboutissent au même résultat pratique.

On est tenté de se rallier à la formule de M. Boistel, si l'on songe que les capitaines ne sont pas astreints à la tenue des livres règlementaires, à la publication de leur contrat de mariage (2), et ne peuvent être déclarés en faillite. L'article 618 du code de commerce modifié par la loi du 21 décembre 1871 les admet sans doute à élire les membres des tribunaux consulaires, mais dans les termes suivants : « Les membres des tribunaux de commerce seront nommés « dans une assemblée d'électeurs pris parmi les commer- « çants recommandables par leur probité, esprit d'ordre et « économie. Pourront *aussi* être appelés à cette réunion... « les capitaines au long cours et les maîtres au cabotage « ayant commandé des bâtiments pendant cinq ans et « domiciliés depuis deux ans dans le ressort du tribunal. » On ne peut guère, pour la même raison, tirer un argument de l'article 620, modifié par la loi du 5 décembre 1876 (3).

Tous les capitaines de navires de commerce sont d'ailleurs affranchis de la patente (4) lorsqu'ils ne naviguent pas pour leur compte. Ils sont, au contraire, s'ils naviguent pour leur compte, soumis à la patente des armateurs (5).

376. Nous verrons bientôt le capitaine à l'œuvre. Mais le législateur français énonce d'abord un principe général, applicable au capitaine dans toutes les périodes de sa vie active. « Tout capitaine, maître ou patron, dit-il, chargé de la « conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses

(1) La cour d'Aix a dit de même (6 juillet 1866) : « Le capitaine « marin n'est commerçant que dans l'exercice du commandement « d'un navire et dans les faits qui s'y rattachent. » Rec. de M. 1867. 1. 122. — (2) Trib. de co. de Bordeaux, 19 juillet 1858 (D. 60. 3. 3). (3) « Tout commerçant et agent de change âgé de trente ans, etc., « tout capitaine et maître au cabotage ayant commandé pendant « cinq ans, etc., pourra être nommé juge ou suppléant. » — (4) L. 25 avril 1844, art. 13, § 6. — (5) 40 cent. par tonneau jusqu'au maximum de 400 fr. pour le long cours, 25 cent. par tonneau jusqu'au même maximum de 400 fr. pour le grand et le petit cabotage (l. 25 avril 1844, art. 13 et tableau C. y annexé).

« fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions » (art. 221).

La faute du capitaine a reçu dans la langue du droit maritime le nom de barateric.

Casaregis et la plupart des anciens jurisconsultes italiens restreignent le sens du mot barateric : « *Non omnis na-* « *varci culpa est barataria,* disait Casaregis (1), *sed solum* « *tunc ea dicitur, quando committitur cum præexistenti* « *ejus machinatione, et dolo præordinato ad casum.* » Ainsi s'explique cette disposition du statut de Gênes d'après laquelle les assureurs étaient tenus de la faute, non de la barateric.

« Barat ou barateric de changement de patron, dit au « contraire le Guidon de la mer (ch. IX, art. 1), est le chan- « gement qui se fait des maistres de navire, voyages, es- « cales, restes, havres, malversations, roberies, larcins, « alterations, deguisements des marchandises, le tout pro- « cedant du patron du navire, equipage et *negligence* d'i- « ceux... » Dans la langue de l'Ordonnance, barateric et faute sont termes synonymes (2). Parmi nous, a dit très-exactement Emérigon (3), le mot *barateric* comprend le cas de simple faute, tout comme celui de dol. Il en est encore ainsi dans la langue du droit moderne français.

377. Le capitaine est « garant » de ses fautes : cela signifie clairement que le capitaine est personnellement responsable de ses fautes.

Cependant un publiciste très-distingué (4) détourne ces mots de leur sens naturel et propose d'introduire dans la coutume maritime une responsabilité *ès-qualité*. Il cite avec enthousiasme cette phrase empruntée à un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 29 juin 1854 : « Le plus « ou moins d'opportunité et d'habileté d'une manœuvre, « suffisant pour engager la responsabilité du capitaine *en*

(1) Disc. I, n. 77. *Sic* De Luca de credito, disc. 106, n. 28, Straccha, gl. 31, n. 1, Targa, c. 74. — (2) Article 28 du titre des Assurances. — (3) Traité des assurances, ch. XII, sect. 3. — (4) M. de Courcy, Questions, 2e série, p. 113.

« *cette qualité* seulement, ne peut l'être pour engager sa « responsabilité personnelle ».

Il y a sans doute, en droit anglais, une responsabilité ès-qualité pour le pilote, chaque pilote de la corporation de Trinity-House devant, au moment de sa nomination, souscrire une obligation de cent livres destinée à garantir l'observation des règlements (1) et aucun pilote titulaire souscripteur d'une semblable obligation n'étant responsable, pour fait de négligence ou d'incapacité, au-delà de cette somme et du montant de son pilotage (2). Il y a de même, en droit français, une responsabilité ès-qualité pour l'armateur : mais est-ce qu'il y a chez nous, pour le capitaîne comme pour l'armateur, une fortune de mer ? Non. Dès lors les mots responsabilité *ès-qualité* sont synonymes de ceux-ci : responsabilité fictive qui s'efface derrière la responsabilité effective de l'armateur, ou n'ont aucun sens. Ainsi la responsabilité qu'a voulu établir le code de 1807, c'est l'irresponsabilité. C'est incompréhensible ! Mais quoi ! l'irresponsabilité dans tous les cas ? Il paraît bien difficile que certaines fautes graves et très-exclusivement imputables au maître n'entraînent pas sa responsabilité personnelle. Comment tracer la llgne de démarcation ? Je ne comprends pas qu'on puisse tirer du code français une pareille théorie. Ou le capitaine n'est pas responsable (parce qu'il invoque soit le cas fortuit, soit toute autre cause d'excuse admise par la loi) ou il l'est effectivement, c'est-à-dire personnellement.

Au moment où j'écris ces lignes, le *Journal Officiel* promulgue un règlement prescrivant les signaux à faire et les manœuvres à exécuter afin de prévenir les abordages (4 novembre 1879) (3). L'article 34 de ce règlement est ainsi

(1) *Merchant shipping act* de 1854, art. 372. — (2) Art. 373. — (3) Ont adhéré à ce règlement : l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Chili, le Danemark, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, les Pays-Bas, la Norwège, le Portugal, la Russie, l'Espagne, la Suède, les Etats-Unis. Nous nous occuperons de ce règlement en commentant le titre XI du second livre.

conçu : « Rien de ce qui est recommandé ici ne peut exo-
« nérer un *navire* ou son propriétaire ou son capitaine ou
« son équipage des conséquences d'une négligence quel-
« conque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la
« part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute
« précaution que commandent l'expérience ordinaire du
« marin et les circonstances particulières dans lesquelles le
« bâtiment se trouve. » En imposant au *navire* une responsabilité, le règlement n'a pas entendu détruire les responsabilités personnelles : le navire est toujours représenté par quelqu'un et, si l'accident est la conséquence d'une négligence imputable au capitaine, celui-ci ne peut être responsable que conformément au droit commun, puisqu'on n'a pas dérogé, en ce qui le touche, au droit commun (1).

378. Les anciens auteurs enseignent que le capitaine répond de sa faute très-légère. Telle est la doctrine expresse de Straccha (2). Casaregis disserte longuement sur ce point : il énonce que le capitaine est tenu non-seulement de sa faute lourde, c'est-à-dire quand il n'a pas fait ou compris *quæ ab omnibus aut a majore parte hominum intelliguntur aut fiunt*, non-seulement de sa faute légère *(negligentia eorum quæ ab homine mediocriter diligenti ejusdem conditionis ac professionis omitti non solent)*, mais encore de sa faute très-légère, *in omittendo* ou *in committendo* (3). Il est tenu, répète Valin (4), de toute faute procédant de son fait ou de sa négligence, même de la faute appelée très-légère, de manière qu'il n'y a que le cas fortuit qui puisse l'excuser. Le capitaine, dit encore Emérigon (5), est un mandataire à gages, qui répond de sa faute très-légère.

Notre code civil a répudié cette division des fautes (lourde, légère et très-légère) que les anciens auteurs avaient cru

(1) J'ai cru devoir préciser ce point à cause de l'extrême importance que M. de Courcy attache à quelques expressions d'un arrêt de la cour de Bruxelles du 23 janvier 1858 : « De tout quoi suit que « le bateau *Télégraphe* est en faute et partant *responsable*, etc. » V. le même ouvrage, *loc. cit.* — (2) De nautis, secunda pars, § 4. — (3) De commerc. discurs. CXXII. — (4) Sur l'article 9 du titre I du livre II. — (5) Traité des assurances, ch. XII, section 4.

aux jurisconsultes romains et, s'attachant au type abstrait du bon père de famille (art. 1137), il apprécie généralement la faute *in abstracto* (1). L'article 221 du code de commerce ne déroge pas à ces deux règles. D'une part le capitaine est responsable dans les termes de l'article 1137, c'est-à-dire s'il n'apporte pas à l'exploitation du navire tous les soins d'un bon père de famille; d'autre part, il n'est pas tenu de cette faute très-légère que ne commettraient pas les administrateurs les plus vigilants. Le code de commerce, en énonçant que le capitaine est tenu de ses fautes, même légères, applique simplement cette règle écrite dans l'article 1992 c. civ. : « Néanmoins la responsabilité relative aux « fautes est appliquée moins rigoureusement à celui dont le « mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire. » Or le capitaine est un mandataire à gages.

Aussi le projet de révision (août 1867) maintenait-il purement et simplement l'article 221 du code actuel et, quand la chambre de commerce de Marseille demanda la suppression des mots « même légères », parce que « l'expression « plus générale de *garant de ses fautes* devait suffire et sau- « vegarder tous les intérêts, » son vœu ne fut-il point accueilli.

Aux termes d'un jugement du tribunal de commerce du Havre (28 juillet 1875), l'article 221 du code de commerce n'aurait « eu en vue que les rapports des capitaines avec « les chargeurs » (2). Cette interprétation du texte est trop étroite. M. Laurin, après avoir fait observer que Valin, dans son commentaire de l'article 9, tit. I, l. II, se plaçait uniquement « au point de vue des chargeurs, » ajoute avec raison (3) qu'il faut décider de même en ce qui touche les rapports du capitaine et de l'armateur (4). Il ne faut pas oublier

(1) Sauf dans l'art. 1927. — (2) Rec. de Mars. 1876. 2. 148. — (3) I, p. 659. — (4) Le tribunal du Havre se contentait d'ailleurs de décider que, si un capitaine a fait assurer sa part de propriété dans le navire qu'il commande, les assureurs à qui il réclame en cas de perte le montant de la somme assurée ne peuvent repousser péremptoirement sa demande par cela seul qu'ils excipent de fautes légères

en effet que le capitaine, dès qu'il a commis une faute, est soumis à l'action directe ou récursoire de l'armateur (1) : comment échapperait-il à la règle générale de l'article 221? La cour de Rouen, frappée par la généralité du texte, a, le 30 novembre 1878 (Recueil du Havre 1879. 2. 18), appliqué cette règle non-seulement aux rapports du capitaine et de l'armateur, mais encore aux rapports du capitaine et des matelots.

379. Il est beaucoup plus difficile de déterminer quelle est, abstraction faite de toute faute, la responsabilité du capitaine à raison des engagements qu'il contracte.

Dans le commerce maritime du moyen-âge, le capitaine était le plus souvent le seul agent ostensible d'une petite société dont les membres restaient dans l'ombre. Ces associations portaient le nom de commandes et paraissent avoir été le berceau de la commandite. Le capitaine, ne pouvant pas rattacher à des intéressés inconnus le lien de droit qu'il formait, dut être nécessairement, à cette époque, envisagé comme personnellement responsable (2). Pothier, dans son traité des louages maritimes, ne semble pas même concevoir qu'il en puisse être autrement. C'est contre le maître, dit-il (3), que procède l'action de l'affréteur, quoique l'affréteur ait aussi contre les propriétaires du vaisseau l'action *exercitoria*. Des obligations, répète-t-il (4), que le locateur contracte par le contrat de louage du navire et dont nous avons fait le détail en l'article précédent naît l'action *ex conducto*; action personnelle que l'affréteur, qui est le conducteur du navire, a contre le maître, qui en est le locateur, pour le faire condamner à remplir ses obligations.

Le code de 1807 était muet sur cette question. Mais on peut se demander si, dans l'interprétation de la loi moderne, par lui commises.. « En ce qui concerne les assureurs sur corps, « dit le jugement, le tribunal possède un droit d'appréciation sur le « degré et la nature de la faute pouvant entraîner la responsabilité « du capitaine. » — (1) Le Havre, 21 mai 1878 (Rec. du Havre 1878, 1. 229). — (2) V. note explicative (août 1867), p. 47. — (3) n. 4. — (4) n. 45.

les tribunaux sont astreints à subir le joug de cette tradition. Les intéressés ne sont plus cachés ; leur nom voyage, avec le navire, sur l'acte de francisation. Dès lors pourquoi déroger aux principes généraux du droit d'après lesquels le mandataire oblige son mandant et ne s'oblige pas lui-même? La question semblait au moins douteuse à la fin du siècle dernier puisqu'Emérigon la discute assez longuement (1), rappelant d'abord que le commissionnaire, s'il agit en sa qualité de préposé, est simple ministre et exécuteur, c'est-à-dire ne s'oblige pas en son nom propre. En définitive, Emérigon concluait ainsi : « 1° Si, dans le billet de grosse, le « capitaine a *obligé ses biens et sa personne*, il est tenu « personnellement, quoiqu'il ait énoncé sa qualité, attendu « qu'il s'est rendu garant du billet et que les prêteurs ont « suivi sa foi..., 2° Mais s'il n'a contracté qu'en sa qualité « de capitaine, les prêteurs, malgré l'heureux retour du « navire, seront bornés à l'action réelle sur le vaisseau et « sur le fret sans pouvoir attaquer ni les propriétaires qui « auront fait abandon ni le capitaine qui, *n'ayant con-* « *tracté qu'en nom qualifié, ne doit pas être responsable* « du mauvais succès de l'expédition maritime... » Pourquoi serions-nous moins hardis qu'Emérigon ? La commission chargée de réviser le livre II du code de commerce croyait, nous le savons, que, même sous l'empire des textes modernes « le capitaine est tenu personnellement des obliga- « tions par lui contractées en sa qualité de capitaine » et proposait d'introduire dans le nouveau code un article ainsi conçu : « Le capitaine qui contracte en cas de force ma- « jeure n'engage que le navire, s'il ne s'est obligé per- « sonnellement. » Mais une réforme législative était-elle indispensable et la commission ne péchait-elle pas par excès de timidité ? La cour de Rennes avait osé juger le 16 juin 1860 « que le capitaine est le mandataire légal de « l'armateur ; que les engagements qu'il contracte en cours « de voyage, en sa qualité de capitaine, pour ce qui con-

(1) Des contrats à la grosse, ch. IV, sect. 12.

« cerne le navire et l'expédition, sont contractés par lui au « nom et dans l'intérêt des propriétaires du navire; que « les tiers avec qui il contracte le savent parfaitement; « qu'ainsi ces engagements ne l'obligent pas personnelle- « ment, à moins que son obligation personnelle ne résulte « des termes de la convention, de la nature spéciale de « l'engagement ou de la commune intention des parties (1). » On ne saurait d'ailleurs oublier qu'aux termes de l'article 216 § 3 le capitaine copropriétaire n'est responsable de ses engagements que dans la proportion de son intérêt dans le navire. Pour le surplus, lisait-on dans le rapport de M. Dalloz à la chambre des députés, il n'est que le mandataire de ses cointéressés, *il ne traite que comme capitaine* et il ne peut être tenu indéfiniment qu'autant qu'il se serait personnellement engagé pour le tout. Le garde des sceaux Persil tenait le même langage : « A l'égard « des engagements du capitaine, le propriétaire est plus « que responsable; il est seul obligé : *le capitaine* s'ef- « face. »

Nous croyons donc que le capitaine, s'il a traité en termes généraux et comme capitaine, ne saurait être personnellement engagé par des contrats dont il ne doit pas profiter personnellement.

380. L'article 230 aux termes duquel « la responsabilité « du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de « force majeure » est le complément de l'article 221.

Si le demandeur est le premier venu, c'est-à-dire un tiers envers qui le capitaine ne s'était pas obligé, il lui appartient évidemment de prouver la faute alléguée (art. 1315 c. civ.). Mais notre article suppose une responsabilité préexistante : le demandeur est un de ceux envers qui s'est lié le capitaine, le chargeur ou l'armateur, par exemple. Dans cette hypothèse, le cas fortuit ou la force majeure qui délieraient l'obligé ne se présument pas. C'est donc au capitaine, s'il les allègue, de les prouver. *Communiter conclusum video*

(1) D. 61. 2. 161.

disait Peckius, *probationis difficultatem in nautam transire* (1).

Cependant, aux termes d'un arrêt de la cour d'Aix (21 août 1873) (2), l'incendie qui a dévoré un navire en mer doit être réputé provenir d'un cas fortuit et ne donner lieu à aucune responsabilité contre le capitaine, quand on ne peut articuler contre lui aucun fait précis constituant une faute. Le tribunal de commerce du Havre jugeait de même, ou peu s'en faut, le 26 août 1873 (3).

Cettte thèse n'est pas juridique. Quand la chambre civile de la cour de cassation a rejeté, le 20 février 1844, le pourvoi dirigé contre un arrêt de la cour d'Aix déclarant un capitaine irresponsable de l'incendie qui avait brûlé son navire, c'est que « des circonstances appréciées souverai-« nement en fait il résultait la preuve que l'incendie avait « été, quant au capitaine, un évènement de force majeure. » La cour d'Aix avait déjà jugé le 4 avril 1829 que « faute par « le capitaine d'avoir fait connaître la nature et la cause de « l'incendie, cette cause doit être réputée sa propre faute, » et la chambre des requêtes n'avait pas hésité à s'approprier cette doctrine (4). L'incendie n'est pas un cas fortuit *sui generis*, qu'il faille soumettre à des règles spéciales.

Le tribunal de commerce du Havre interprète d'ailleurs généralement l'article 230 d'une manière très-favorable aux capitaines. Il a, par exemple, admis l'excuse de la force majeure dans une affaire où, le navire ayant effectué un voyage antérieur avec un chargement d'huiles de pétrole, les marchandises transportées se trouvaient imprégnées de

(1) *Cœterum*, ajoutait Vinnius, *sufficit casum probasse. Quod si quis dicat culpa nautæ casum evenisse, ille ipse qui hoc dicit probare debet.* — (2) Rec. de M. 1873. 1. 60. — (3) Ib. 2. 163. Toutefois le tribunal du Havre avait soin de dire : « Attendu que si, aux « termes de l'art. 230, le capitaine, pour faire cesser sa responsa-« bilité, est tenu de prouver la force majeure, le degré de précision « de la preuve à fournir doit naturellement se mesurer d'après les « circonstances dans lesquelles s'est produit l'évènement qui fait pe-« ser sur lui une présomption de faute. » — (4) 4 janvier 1832. D. V° Droit marit., n. 1838.

cette huile et par suite altérées (30 décembre 1878) (1). Il a jugé le 28 juillet 1875 (2) que le capitaine n'est pas responsable « de l'inexactitude de ses instruments et cartes » : d'accord, pourvu que le capitaine, astreint d'après une pratique constante à se les procurer lui-même, n'ait pas, en les achetant, commis une bévue manifeste (3).

Le Conseil d'Etat me paraît avoir, par deux arrêts du 15 janvier 1875, appliqué très-exactement à cette matière les principes généraux du droit civil (4). Le vapeur *Faulconnier* étant entré dans le port de Dunkerque au moment où un vent violent l'avait poussé *avec une force irrésistible* contre le musoir de la jetée, il a déclaré le capitaine fondé à soutenir que la jetée avait été endommagée par force majeure. Mais le brick *Norge* ayant été jeté contre le même musoir par suite de la rupture de la drosse de son gouvernail, il a, le même jour, pour justifier le rejet de la requête présentée par le capitaine, énoncé que ce capitaine ne démontrait pas « que la rupture du gouvernail fût le « résultat d'un fait de force majeure. » En effet le capitaine était absolument obligé de faire cette preuve.

381. Certaines compagnies de transport inscrivent dans les connaissements une clause déchargeant le capitaine de la responsabilité des divers évènements qui peuvent se produire en mer.

Le tribunal de commerce de Marseille a, le 20 octobre 1873 (5), justement apprécié cette clause : « Prise à la lettre, « dit-il, elle annulerait la responsabilité des capitaines. »

(1) Rec. du Havre 1879. 1. 70. Cf. en sens contr. arrêt infirmatif de Rouen (Rec. du Havre, 1878, II, 228). — (2) Rec. de Mars. 1876. 2. 148. — (3) Le tribunal de commerce de Marseille avait déjà jugé le 24 décembre 1832 (D. v° Droit marit., n. 385) que le capitaine n'est pas responsable de l'échouement causé par des erreurs commises dans les cartes et instruments *usités au point de départ. Sic* Rouen, 6 mars 1876 (Rec. de Mars. 1876. 2. 211). Dans cette dernière espèce le capitaine n'avait qu'une seule carte de la Chine (celle usitée au port de départ), dressée en 1842, révisée en 1859, et il en existait une meilleure, éditée en 1866, révisée en 1872, mais qu'il n'avait pu se procurer à Singapore. — (4) D. 75. 3. 97. — (5) D. 75. 1. 452.

Nul ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de sa faute. Une telle convention, comme l'a dit très-bien la cour de cassation dans une hypothèse analogue (1), « serait contraire « aux articles 1382 et suivants du code civil. » A nos yeux, elle est immorale, contraire à l'ordre public et radicalement nulle. Pardessus (*cours de droit comm.*, II, n° 576) enseigne que le voiturier ne pourrait pas même stipuler qu'il ne répondra pas de ses fautes légères : pourquoi traiter le capitaine autrement que le voiturier ? Nous ajouterons, nous référant à un autre arrêt de la cour suprême (2), qu'une solution contraire « ouvrirait la porte à de graves abus, en- « couragerait la négligence des » capitaines, « et rendrait « inutile la protection dont la loi a voulu entourer les expé- « diteurs. » Le rédacteur de l'article 230, en décidant expressément que la force majeure seule effaçait la responsabilité, n'a pu vouloir qu'elle fût effacée par une simple stipulation de non-garantie.

La cour d'Alexandrie a jugé le 8 février 1877 (*journal du droit intern. privé* v, p. 175) qu'une semblable clause pouvait mettre à la charge du destinataire les pertes imputables aux entrepreneurs de débarquement (3) ou aux tiers, mais était de nul effet si la perte était imputable au voiturier par eau ou à ses agents.

382. Il est à peine utile de faire observer que le capitaine est, conformément à l'article 1384 du code civil, responsable des fautes commises par les gens de son équipage. Il faut au moins, sans nul doute, que les faits ne soient pas étrangers au service du navire (4). Mais il n'est pas nécessaire, en droit strict, que le capitaine ait commis lui-même une imprudence, et je ne le regarderais pas aisément, par exemple, comme irresponsable d'un incendie allumé à bord

(1) Civ. cass. 4 janv. 1875. B. civ. 1875, p. 6. — (2) Civ. rej. 26 janvier 1859. D. 59. 1. 66. — (3) Il s'agissait, dans l'espèce, d'avaries survenues pendant les opérations du débarquement. — (4) Marseille, 6 février 1832. Rec de M. 1832-33. 1. 82. C'est la règle de droit commun que pose l'art. 1384. (Req. 5 juin 1861. D. 61. 1. 439).

par des matelots, sous prétexte « qu'aucune faute ne pourrait lui être reprochée » (1).

M. de Courcy, je le sais, critique amèrement cette doctrine : « La justice est blessée, s'écrie-t-il, si un capitaine « que je suppose personnellement irréprochable... est « réduit à la misère parce que son second, le timonier ou « le pilote, entendant mal un ordre dans les bruits de la « tempête, aura mis la barre à tribord au lieu de la mettre « à babord, ou parce que, tandis qu'il goûtait quelques « instants de repos, l'officier de quart aura manqué de « vigilance. » Le législateur, répondons-nous, pose une règle générale utile à la société tout entière : il se peut que, dans un cas particulier, l'application de cette règle lèse un intérêt privé des plus respectables : mais les magistrats ne peuvent pas, à l'occasion, méconnaître la règle et se transformer en juges d'équité. Le code civil a dit qu' « on est responsable du dommage causé par le fait « des personnes dont on doit répondre. » Est-ce juste ? est-ce pratique ? Oui sans doute : 1° parce que le préposant choisit habituellement le préposé ; 2° parce qu'il doit, dans tous les cas, le surveiller. Le code de 1807 a-t-il réglé d'une autre manière les rapports du capitaine et des hommes placés sous ses ordres ? Il n'a pas abrogé la règle générale,

Toutefois je crois avec M. de Courcy que le capitaine pourrait être délié de cette obligation, comme de toute autre, en prouvant la force majeure. Le maître est assurément, d'après la jurisprudence de la cour suprême (2), non recevable à démontrer qu'il n'était pas en son pouvoir d'empêcher les faits imputés à son domestique. Mais sans examiner cette question générale dans tous ses détails et sous toutes ses faces, j'estime que le capitaine peut du moins, lui, se prévaloir de l'article 230. S'il est par exemple, au moment d'agir efficacement sur ses subordonnés, frappé soudain d'une attaque d'apoplexie qui l'étend sur son

(1) Rouen, 13 juin 1848. D. 1850. 5. 408. — (2) V. notamment l'arrêt de la chambre criminelle du 30 août 1860. D. 60. 1. 519.

navire sans connaissance et sans mouvement ? Comment ne pourrait-il pas invoquer alors cette disposition législative qui le soustrait, en cas de force majeure, aux conséquences dommageables de ses propres actes ? Mais j'entends qu'il invoque une véritable force majeure. Quand M. de Courcy classe le sommeil parmi les cas de force majeure, parce que le sommeil est un « besoin impérieux de la nature, » il propose un ingénieux moyen de tourner la loi : nous demandons qu'on applique la loi.

La cour de cassation (chambre criminelle) a fait, le 30 juillet 1869 (1), une rigoureuse application des principes à un capitaine des Messageries impériales. D'après l'arrêté du 27 prairial an IX (art. 9), « les maîtres de postes, les « entrepreneurs de voitures libres et messageries sont per- « sonnellement responsables des contraventions de leurs « postillons, conducteurs, porteurs et courriers, sauf leur « recours. » On avait découvert six lettres closes expédiées de Constantinople parmi les effets d'un cuisinier de bord. Il a été jugé que le capitaine était *pénalement* responsable de la contravention commise par ce cuisinier, parce que son autorité embrassait toutes les parties du service dont il était chargé, que les hommes de l'équipage étaient soumis à sa surveillance et à ses ordres, qu'il devait être par cela même personnellement responsable de toute immixtion dans le transport des lettres effectué sur le navire confié à sa garde, que d'ailleurs le cuisinier du bord était compris dans le personnel de l'équipage (2), qu'à ce titre il était un des agents et subordonnés placés sous sa direction. Ce n'est là, sans nul doute, que l'application à un cas spécial de la jurisprudence inaugurée par la chambre criminelle, en matière d'immixtion dans le transport des lettres, le 5 mai 1855, maintenue par les chambres réunies de la cour suprême le 28 février 1856 et le 4 janvier 1866 (3). Mais que nous sommes loin de la responsabilité *ès qualité!*

(1) D. 70.1.91.— (2) Art. 23 du cahier des charges.— (3) Il n'entre pas dans notre cadre de discuter et d'apprécier ici cette jurisprudence.

383. Le décret du 24 mars 1852 (art. 97) donne au capitaine non seulement sur les gens de l'équipage, mais encore sur les passagers « l'autorité que comportent la sûreté « du navire, le soin des marchandises et le succès de « l'expédition. » Mais c'est surtout s'il s'agit d'apprécier la responsabilité des fautes commises par les passagers que le capitaine est exclusivement responsable « dans la mesure « où son autorité pouvait les empêcher. » Nous nous sommes d'ailleurs expliqué sur ce point en commentant l'article 216 (v. ci-dessus n° 274).

384. Le code portugais n'a pas admis que le capitaine fût personnellement engagé par des contrats dont il ne doit pas profiter personnellement et qu'il a conclus comme mandataire. « Les obligations, dit-il (art. 1396), que le capitaine « contracte pour les réparations, le ravitaillement et les « approvisionnements du navire retombent à la charge du « directeur et ne constituent aucune responsabilité person- « nelle du capitaine, à moins que celui-ci ne se soit engagé « personnellement en souscrivant des lettres de change ou « des effets en son propre nom. » Le même code énonce (art. 1363) que « le capitaine est obligé de remplir les devoirs « d'un bon marin, d'indemniser le propriétaire ou la société « non-seulement des pertes causées par son impéritie, sa « négligence ou son infidélité, mais encore de lui payer des « dommages-intérêts dont la société pourrait être respon- « sable envers les tiers. »

Le code espagnol ne cherche pas à déterminer *in abstracto* de quelle faute est tenu le capitaine, mais le déclare simplement responsable de tous les dommages occasionnés au navire ou au chargement par son impéritie ou sa négligence (art. 676), des soustractions et vols commis par l'équipage du navire (sauf son recours contre les coupables), enfin de toutes autres infractions, fautes ou désordres commis par les gens de l'équipage, à moins qu'il ne prouve qu'il a usé de toute son autorité pour les réprimer (art. 679). L'article 682 du code espagnol est copié sur l'article 230 du code français. L'article 686 décide que « les obligations contrac-

« tées par le capitaine pour la réparation, la mise en état « et l'approvisionnement du navire retombent sur l'armateur « et ne constituent pas le capitaine personnellement res- « ponsable de leur accomplissement s'il ne s'y est person- « nellement soumis. »

L'article 345 du code hollandais impose au capitaine l'obligation de remplir avec soin les devoirs d'un bon marin et d'indemniser le propriétaire ou l'association des dommages et frais causés par sa négligence ou son infidélité dans l'exercice de son emploi. Aux termes d'un jugement du tribunal d'Amsterdam du 11 février 1874, le capitaine est irresponsable du dommage causé par un évènement de force majeure (résultant, par exemple, de la multiplicité des coquilles ou coraux attachés au navire), qui a rendu la navigation de plus en plus lente ; mais la responsabilité du capitaine est engagée si la cause originaire de cet évènement lui est imputable, parce qu'il n'aurait pas pris à bord une provision suffisante de charbon (1). La haute cour des Pays-Bas a jugé, le 2 décembre 1875, comme l'avait fait de son côté notre chambre des requêles le 4 janvier 1832, que l'incendie en mer dont la cause est inconnue n'est pas assimilable, dans les rapports du patron et du chargeur, à un évènement de force majeure qui le déchargerait de la responsabilité légale (2).

L'ordonnance de Bilbao (ch. XXIV, art. 5) se contente de décider que « le capitaine d'un navire devra donner à « ses propriétaires, en cas de demande de leur part, des « garanties pour sa valeur et pour les dommages qui pour- « raient résulter de son imprudence. »

Les codes de l'Amérique du Sud (Brésil, Buenos-Ayres, Chili, Pérou), à l'exemple du code espagnol, déclarent le capitaine responsable des dommages survenus au navire ou à la cargaison par sa faute, sa négligence ou son impéritie, des vols ou autres dommages imputables aux gens de l'é-

(1) V. ci-dessus, n. 380 (en note) la citation de Vinnius. —
(2) V. Journal du droit intern. privé, III, p. 149.

quipage, du préjudice causé par leur insubordination lorsqu'il n'a pas employé tous les moyens pour la prévenir ou pour la réprimer, et en outre des amendes encourues par le navire pour inobservation des lois et règlements sur la police des ports. D'après le code brésilien, le capitaine qui omet de déclarer dans les actes que les fonds empruntés doivent servir à la réparation du navire contracte une obligation personnelle envers les créanciers, sans préjudice de leur action contre les propriétaires du navire s'ils prouvent que les dépenses ont profité au navire. Mais il a le droit de se faire rembourser les dépenses nécessaires qu'il a pu faire de ses deniers personnels, lorsqu'elles ont profité au navire et qu'il a agi dans les limites de son mandat légal (1).

A Malte, d'après le *compendio di diritto commerciale maltese,* le capitaine est responsable des fautes, même les plus légères, commises dans l'exercice de ses fonctions.

Les articles 35 du code turc de 1864, 35 du code égyptien de 1875 sont ainsi conçus : « Tout capitaine ou patron, chargé « de la conduite d'un navire ou d'un bâtiment, est garant « de ses fautes, même légères, qu'il commet dans l'exer- « cice de ses fonctions et tenu du paiement des dommages « qui en résultent. » Les articles 45 du code turc, 45 du code égyptien, appliqués par l'arrêt précité de la cour d'Alexandrie (8 février 1877), sont calqués sur notre article 230.

Le second chapitre du code maritime norwégien est intitulé *Nomination et devoirs du capitaine,* mais ne pose aucune règle générale sur la responsabilité du capitaine.

D'après l'ancien droit suédois (ord. de 1667, 2e partie, c. 16), « tout ce qu'un patron fait ou contracte dans les « affaires qui sont ou doivent être de son ressort *l'oblige* « *lui-même* et en même temps aussi ses armateurs et leurs « héritiers, de manière que d'un côté ils soient tenus, par « l'effet de cette communauté, de répondre à toute demande « qui pourra être formée contre eux pour cette affaire, et

(2) Cf. Hoeschster et Sacré, p. 239 et 242.

« de l'autre qu'ils aient le pouvoir et le droit d'exercer toutes « les actions contre toutes personnes envers lesquelles ils « croiront avoir de justes réclamations à faire, et ce jusqu'à « parfait jugement... Ainsi personne ne pourra, en aucun « cas, faire un procès à part au patron et aux armateurs, « mais le demandeur doit terminer la contestation avec « celui qu'il a d'abord cité, et auquel les autres se join- « dront pour une défense commune. Celui qui aura été jugé « avec l'un sera réputé jugé avec les autres ; et les frais et « dépenses que l'un aura faits dans ce cas seront répartis « entre tous, en proportion de leurs intérêts. » Le code suédois de 1865 se borne à déclarer que le capitaine répond personnellement de sa faute et de sa négligence.

Le code russe énonce à diverses reprises que le capitaine est tenu de son dol et de sa faute (art. 620, 645, etc.). Le code finlandais de 1873 prescrit au capitaine (art. 32) de « remplir les devoirs de sa charge avec sollicitude et pro- « bité, en se conformant à la loi, aux bonnes traditions de « l'art maritime et aux instructions de son armateur en tout « ce qui est raisonnable. » Il ajoute : « S'il est prouvé que « le capitaine n'a pas apporté le soin nécessaire à l'avitail- « lement ou à l'équipement du navire, qu'il a négligé la « propriété à lui confiée ou compromis de quelque autre « façon les intérêts de l'armateur, de l'affréteur ou de l'é- « quipage, il sera tenu de rembourser le dommage et de « payer une amende de vingt à cinq cents marcs ou sera « condamné à subir de un à douze mois de prison. » Cette législation transforme la faute en délit.

L'examen comparé des diverses législations maritimes met en relief, cette fois encore, la supériorité scientifique du code allemand. En règle générale et sauf exceptions, le capitaine n'est pas tenu des engagements qu'il contracte comme capitaine ; mais il est tenu de ses fautes. Le premier point est réglé par l'article 502 : « Tout acte conclu par le « capitaine en sa qualité de patron du navire dans les li- « mites de ses attributions, que l'armateur ait été désigné « ou non, engage l'armateur vis à vis les tiers et affecte à

« la garantie le navire et le fret. Le capitaine *n'est pas obligé*
« envers les tiers pour ces actes, à moins qu'il ne se soit
« porté garant de l'exécution ou qu'il n'ait outrepassé ses
« attributions. La présente disposition n'exclut point la
« garantie du capitaine dans les cas prévus par les ar-
« ticles 478 et 479. » Aux termes des articles 478 et 479,
« le capitaine est tenu d'apporter à ses fonctions et notam-
« ment à l'accomplissement des contrats dont l'exécution
« lui est confiée toute la sollicitude d'un capitaine conscien-
« cieux. Il répond de tout dommage résultant de sa faute et
« surtout du dommage provenant de la violation des de-
« voirs que lui imposent le présent titre et les titres sui-
« vants. La garantie du capitaine subsiste (alors) non seu-
« lement envers l'armateur, mais encore envers l'affréteur,
« le déchargeur, le destinataire, les passagers, les gens
« de l'équipage, ainsi que pour les créances qui se basent
« sur une opération de crédit (art. 497), notamment envers
« le prêteur à la grosse. Le capitaine, même ayant agi sur
« les instructions de l'armateur, n'en est pas moins tenu
« envers les autres personnes ci-dessus énoncées : toutefois
« ces instructions engagent alors la responsabilité person-
« nelle de l'armateur si, en les donnant, il était informé
« de la situation. »

La loi belge du 21 août 1879 (art 12 et 21) n'a pas modifié les articles 221 et 230 de l'ancien code.

L'article 319 du code de commerce italien est calqué sur l'article 221 du code français. Appliquant cette règle générale à un cas déterminé, le code de la marine marchande modifié par la loi du 24 mai 1877 prescrit au capitaine (art. 111) d'employer, pour sauver son navire, « tous les « moyens suggérés par l'art nautique. » L'article 327 du code italien reproduit notre article 230.

Les jurisconsultes anglais demandent au capitaine l'expérience *(skill)*, l'intelligence du métier *(seamanship)*, la sagacité indispensable au navigateur, la vigilance nécessaire à celui qui doit s'abandonner aux vents et aux flots sans jamais s'y fier, qui prend sous sa garde la vie des uns, la

fortune des autres, enfin le courage, le sang-froid, l'esprit de décision sans lesquels on ne peut affronter le soleil et la tempête (1). De grands devoirs lui sont donc imposés : s'il y manque, il est responsable.

Il est également responsable des engagements qu'il a contractés (2), à peu près comme dans la législation suédoise de 1667. La loi, prenant en main l'intérêt du commerce maritime, ne veut pas obliger les tiers à chercher les propriétaires et à les poursuivre. Elle se borne à le leur permettre, mais à la condition qu'ils optent : on ne peut pas s'adresser en même temps au propriétaire et au capitaine (3). Cependant quand il résulte non seulement des termes formels du contrat, mais encore des circonstances de la cause (4) que les tiers ont entendu n'avoir pour obligés que les propriétaires, ils ne peuvent actionner que les propriétaires.

Dans la langue du droit anglais, le mot barateric a conservé le sens restreint que lui donnait Casaregis. Pas de barateric sans intention frauduleuse. De même aux Etats-Unis (5).

Dans la législation des Etats-Unis, le capitaine est tenu envers les propriétaires; il est tenu avec eux envers quiconque peut être atteint par ses actes *(he and they to every one who may be affected by his acts)* (6). Il est donc astreint à réparer les dommages que sa négligence, son impéritie peut causer au navire ou la cargaison : il est en faute toutes les fois qu'il n'a pas montré le soin, l'attention, la fidélité sur lesquelles on pouvait raisonnablement compter, quand même le fait serait imputable aux gens de son équipage (7). Il est alors exposé à l'action récursoire de l'armateur (8).

(1) V. Maclachlan, p. 188. — (2) Morse *v.* Slue, 1 Vent. 190, 328; Blakie *v.* Stembridge, 28 L. J. (C. P.) 329, 333; Rich *v.* Coe, 2 Cowp. 626. — (3) Priestley *v.* Fernie, 34 L. J. (Ex.) 172; Curtis *v.* Williamson, L. R. 10 Q. B. 57, 60. — (4) Hoskins *v.* Slayton, *coram* Lee, J., at Guildhall, case temp. Hardw. 376. — (5) Dedever *v.* Delaware Ins. co., 2 Wash. C. C. R., 61. — (6) Dixon, p. 28. — (7) Purviance *v.* Angus, Bees, Adm. 369, 378. — (8) Atkyns *v.* Burrows, 1 Peters, Adm. R. 245.

SECTION III.

DEVOIRS ET DROITS DU CAPITAINE AVANT LE DÉPART.

385. Le capitaine ne peut pas faire naviguer à lui seul le bâtiment dont la direction lui est confiée. Il lui faut un équipage.

Mais puisque, comme le dit le Guidon de la mer (1), « le « maistre ou patron a cette autorité de commander à son « equipage et avoir la libre conduite et administration de « son navire, » c'est au maître ou patron qu'il appartient, en règle générale, de choisir cet équipage. Le même Guidon s'en explique en termes formels : « Les proprietaires des « navires, dit-il (2), sont appelés bourgeois de la nef : « lesquels d'un mutuel consentement, après l'edification « ou l'achapt du navire, y établissent un maistre... Le « maistre prend un pilote, contre-maistre, et l'equipage « plus grand ou moindre, selon la capacité des navires et « voyages... » Le grand édit de mars 1584 (art. 88) s'exprime à peu près de même : « .... Bien pourront lesdicts « maistres ou pilotes prendre tel nombre de mariniers qu'ils « adviseront bon... » Cette règle est d'ailleurs aussi ancienne que la navigation maritime elle-même, parce qu'elle est inhérente à la nature des choses. On la retrouve à chaque page du Consulat (3), comme dans chaque recès de de la ligue anséatique (4). « Il n'appartient qu'au maistre de composer son equipage », répète Cleirac commentant l'article 13 des jugements d'Oléron, et Straccha, énumérant les causes de responsabilité du capitaine, le déclare responsable s'il a choisi soit un personnel incapable, soit un personnel trop peu nombreux (5).

(1) c. XVIII, art. 4. — (2) c. XV, art. 2. — (3) V. notamment les articles 79 s. (éd. Pardessus). — (4) V. notamment les recès de 1380 (art. 1), de 1530 (art. 15), etc. — (5) De nautis, *tertia pars* § 12 et § 32.

Telle est la préface historique de l'article 5, tit. I, l. II de l'Ordonnance, ainsi conçu : « Appartiendra au maître de « faire l'équipage du vaisseau, de choisir et louer les pilote, « contre-maître, matelots et compagnons; ce qu'il fera « néanmoins de concert avec les propriétaires lorsqu'il sera « dans le lieu de leur demeure, » sur lequel est à peu près textuellement copié notre article 223 : « Il appartient au « capitaine de former l'équipage du vaisseau et de choisir « et louer les matelots et autres gens de l'équipage, ce qu'il « fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lors- « qu'il sera dans le lieu de leur demeure. »

386. L'article 224 du règlement général de 1866 donne expressément au capitaine et maîtres « une entière liberté » pour la composition de leurs équipages, avec cette unique restriction : « Ils ne peuvent toutefois engager les marins « étrangers que dans la proportion fixée par la loi » (1).

Mais il faut compléter par plusieurs textes cette disposition règlementaire.

Aux termes de l'ordonnance du 17 janvier 1846 (art. 38), « indépendamment du capitaine, maître ou timonier et des « matelots formant l'équipage, il y aura à bord de chaque « bateau (à vapeur) au moins un mécanicien et autant de « chauffeurs que le service de l'appareil moteur l'exigera. »

Aux termes du décret du 23 mars 1852 (art. 2), « il sera « embarqué un mousse à bord de tout bâtiment ou embar- « cation employé à la navigation ou à la pêche maritime « ayant plus de deux hommes d'équipage. L'embarquement « d'un second mousse sera obligatoire à bord de tout « bâtiment ou embarcation ayant vingt hommes d'équipage, « non compris le premier mousse. Il sera embarqué un « troisième mousse à bord de tout bâtiment ayant trente « hommes d'équipage, non compris les deux premiers « mousses et ainsi de suite en continuant de calculer par « dizaine d'hommes complète. » Il peut toutefois être embarqué en remplacement de mousses et dans la proportion

(1) V. notre tome I, ch. II, sect. II.

ci-dessus déterminée des novices âgés de moins de dix-huit ans, tant à bord des navires armés pour le long cours et les grandes pêches que sur les bâtiments et bateaux affectés au cabotage et à la petite pêche (décrets du 15 mars 1862 et du 2 mai 1863).

Aux termes de l'ordonnance du 4 août 1819 (art. 1 et 2), les bâtiments expédiés pour la pêche de la baleine ou du cachalot sont tenus d'embarquer un chirurgien dès que leur équipage est de vingt hommes, non compris les mousses; les bâtiments expédiés pour la pêche de la morue sont assujettis à la même obligation si leur équipage est de quarante hommes, non compris les mousses. Tout autre bâtiment de commerce expédié pour une destination de long cours n'est tenu d'avoir un chirurgien que s'il reçoit à bord, d'après le décret du 17 septembre 1864, cent personnes, tant hommes d'équipage que passagers. Mais, depuis la promulgation du décret du 22 février 1876, « les navires « affectés au transport de *nombreux voyageurs* et qui font « des trajets dont la durée, pour atteindre le point extrême « de la ligne, dépasse, en moyenne, quarante-huit heures « sont tenus d'avoir à bord un médecin pourvu du diplôme « de docteur ou d'officier de santé. Les médecins embar- « qués peuvent être commissionnés par le ministre du com- « merce et ils prennent alors le titre de *médecins commis-* « *sionnés.* »

Aux termes du décret du 10 juin 1879, publié au *Journal officiel* du 11 juin, l'équipage de tout armement destiné pour la pêche de la morue soit à Saint-Pierre et Miquelon, soit sur la côte de Terre-Neuve devra comprendre cinquante hommes au moins si le navire jauge 142 tonneaux ou au-dessus, trente hommes au moins de 90 à 142 tonneaux et vingt hommes au moins au-dessous de 90 tonneaux : l'équipage de tout armement destiné pour la pêche au Grand-Banc avec sècherie devra comprendre cinquante hommes si le navire jauge 142 tonneaux ou au-dessus, trente hommes pour les navires au-dessous de 142 tonneaux.

Il est d'ailleurs évident qu'un capitaine n'a pas le droit de

débaucher les matelots d'un autre bâtiment pour former son équipage. Il y a bien longtemps que les recès anséatiques avaient défendu cette mauvaise action (1). L'ordonnance du 31 octobre 1784, titre XIV, art. 6 (2), la défend encore. En déclarant que le fait d'avoir sciemment et volontairement embauché un homme appartenant à l'équipage d'un autre navire constitue le délit de complicité de désertion puni par l'article 70 du décret du 24 mars 1852, l'article 221 du règlement général de 1866 n'a fait qu'énoncer une proposition juridique rigoureusement exacte.

Le capitaine doit enfin présenter au bureau de l'inscription maritime les gens de mer et autres qu'il a engagés pour être inscrits sur le rôle d'équipage (3). Chaque fois qu'il engage après l'armement des gens de mer et autres, soit en remplacement de ceux qui ont abandonné le bâtiment, qui sont décédés ou qui ont été laissés malades dans les hôpitaux, soit pour toute autre cause, il doit les faire inscrire sur le rôle d'équipage par le commissaire de l'inscription maritime ou par l'autorité consulaire (4).

387. On lit dans l'article 16 des ordonnances « de la « hanse theutonique » (1597), traduites par Cleirac : « Avant « que pouvoir arrher ou prendre aucun matelot ou pilote, « le maistre doit estre d'accord des gages qu'il luy doit « donner avec le bourgeois ou les bourgeois, et ce à peine « de vingt-cinq escus d'amande. » Peut-être inspiré par cette disposition des règlements hanséatiques, M. Bédarride (5) a écrit que les droits du capitaine, quant au choix de l'équipage, se bornent à la désignation des personnes et ne s'étendent pas aux conditions de l'engagement. Cette proposition me semble trop absolue. Le savant jurisconsulte, il est vrai, la restreint aussitôt : « Dès lors, poursuit-il, « le capitaine ne saurait engager le propriétaire au-delà de « ses instructions et, à défaut de celles-ci, des usages et

(1) Recès de 1530, art. 15; recès de 1572, art. 14. — (2) Reproduite en ce point par l'article 220 du règlement général de 1866. — (3) Article 217 du règlement général de 1866. — (4) Art. 219 du même règlement. — (5) II, n. 369.

« du cours de la place. Il ne pourrait donc se faire rem-
« bourser de ce qu'il aurait promis ou payé en sus de ses
« instructions ou des usages. » D'accord ; mais si l'on veut aller au fond des choses, il n'a commis qu'une faute dans l'exercice d'un droit. L'équipage est engagé ; les salaires stipulés sont dus. Autrement le capitaine rencontrerait d'insurmontables difficultés dans la formation de cet équipage. A-t-il fait un usage abusif de son droit ? C'est à lui d'en subir la conséquence.

M. Boistel, qui repousse cette opinion, a-t-il bien pesé tous les termes de l'article 223 § 1 ? L'article ne dit pas seulement « qu'il appartient au capitaine de choisir, » mais bien de choisir « et louer » les gens de l'équipage. Or si l'on ne maintient pas le contrat d'engagement dans les rapports du capitaine avec les engagés, il ne garde pas le droit de louer et, par une conséquence inévitable, perd aussi le droit de choisir, ce droit que Valin (1) proclamait absolu.

388. Aux termes de l'article 223 § 2, le droit du capitaine cesse d'être « absolu », lorsqu'il sera dans le lieu de la demeure des propriétaires : il doit alors agir de concert avec eux. Dans ce cas, comme le dit encore Valin (2), « le
« capitaine doit avoir cette déférence pour l'armateur de
« n'engager personne sans son aveu, de prendre les offi-
« ciers et les matelots que l'armateur lui indiquera et de
« ne pas retenir ceux qui ne lui seront pas agréables. »
Bigot de Préameneu, dans la discussion du projet, invoqua cette phrase de Valin pour conserver au propriétaire un droit de veto. Le prince archichancelier fit observer qu'aucun doute ne pourrait subsister sur le sens du mot concert et qu'il serait toujours loisible à l'armateur de rejeter les propositions du capitaine. Le Conseil d'Etat, pour trancher d'avance toutre controverse, ordonna que ces explications seraient insérées au procès-verbal.

Puisque les rédacteurs du code ont entendu transporter

(1) I, p. 386. — (2) Ib., p. 385.

le système de Valin dans cette partie de leur œuvre, j'ajouterais avec le grand jurisconsulte que, « si les propriétaires « font l'armement par le ministère d'un commissionnaire « ou correspondant, ce sera avec ce commissionnaire, « comme revêtu des pouvoirs des propriétaires, que le capi- « taine devra concerter l'engagement des gens de son équi- « page » (1). Telle n'est pas, il est vrai, l'opinion de M. Bédarride (II, n. 367), qui croit trouver un argument décisif dans le silence du code; mais l'ordonnance gardait le même silence, et cependant on vient de voir comment Valin l'avait entendue (2).

389. C'est le même guide que je suivrai dans l'interprétation des mots « le lieu de leur demeure ». Valin faisait observer que le capitaine ne peut pas former l'équipage contre le gré de l'armateur « lorsqu'il est sur le lieu ». Cette dernière expression est claire : on y revint en 1867, dans le projet de révision, non pour corriger le code, mais pour en mieux faire ressortir la pensée.

De là deux conséquences:

Il ne suffit pas, pour que le capitaine doive se concerter avec le propriétaire, que celui-ci demeure dans l'*arrondissement* (3). Je sais qu'Emérigon, parlant du prêt à la grosse consenti sans un concert préalable avec le propriétaire, regardait le mot demeure comme synonyme des mots « dans « le même bailliage. » Mais outre que l'arrondissement n'est pas le bailliage, il y aurait là, si je ne m'abuse, une extension purement arbitraire de la thèse adoptée par le législateur de 1807. Quand l'armateur est là, qu'il exerce son droit de veto, rien de mieux; mais peut-il l'exercer s'il demeure à vingt-cinq ou trente kilomètres du port? L'appellera-t-on chaque fois qu'un matelot viendra trouver le capitaine ou faudra-t-il aller lui présenter les candidats? Valin n'eût pas admis une « tracasserie » (4), qui aurait à ce point ralenti la for-

(1) Ib., p. 386. V. dans ce sens le projet de révision de 1867 (art. 233). — (2) V. dans ce sens MM. Laurin I, p. 578; Boistel, n. 1195. — (3) V. Dalloz, v° Droit marit., n. 361. — (4) I, p. 385.

mation de l'équipage. Les cours de Poitiers et de Bordeaux l'ont très-bien compris (1).

Il n'est pas nécessaire que le propriétaire soit *domicilié* dans le port où se trouve le navire. D'abord le législateur de 1807 eût innové, ce qu'on ne doit pas supposer à la légère. Ensuite il s'y serait bien mal pris pour innover, puisqu'il employait les expressions mêmes dont on s'était servi en 1681. Enfin pourquoi eût-il innové? L'armateur sait que le capitaine va former l'équipage et se transporte sur les lieux pour en contrôler la formation : le capitaine pourrait lui dire : de quoi vous mêlez-vous? parce que l'armateur n'est pas domicilié dans le port où se trouve le navire! C'est inadmissible (2).

390. Le capitaine peut être responsable soit envers l'armateur, soit envers les tiers s'il manque à l'une des obligations que lui impose l'article 223, par exemple *si minus idoneis hominibus navis commissa est*, ainsi que le disait Straccha (3), ou bien encore *si non omnes ad usum navis necessarios adhibuerit*, ainsi que le disait Casaregis (4). L'équipage est-il trop peu nombreux, mal recruté, formé en violation des règlements? Le capitaine est tenu de réparer les conséquences de sa faute : *ad damni emendationem tenebitur*, écrivait encore le jurisconsulte gênois. Comment se déterminera sa responsabilité? Nous le verrons un peu plus tard.

Le capitaine serait assurément responsable s'il avait formé l'équipage à lui seul, se trouvant dans le lieu de la demeure des propriétaires. L'engagement devrait sans doute s'exécuter, en règle générale, ainsi que le décident presque

(1) Poitiers, 18 février 1873, D. 74. 2. 11; Bordeaux, 3 juin 1863; J. de Bordeaux, 1863, p. 265. — (2) *Sic* Boistel, 2e éd., p. 890, note 4. J'approuve la formule de Cresp (Cresp-Laurin I, p. 575) : « Ce n'est ni « le domicile (bien qu'Emérigon emploie ce mot) ni même la demeure « ou résidence du propriétaire qui doit être considérée, mais seule« ment sa *présence* ... » M. Laurin (I, p. 573-575) me paraît, au contraire, avoir mal interprété le paragraphe final de l'article 223. — (3) De nautis pars II, § 12. — (4) Disc. 23, n. 67.

tous les auteurs (1), mais le propriétaire aurait son recours contre le capitaine contrevenant.

L'engagement devrait être annulé, même dans les rapports du capitaine et de l'équipage, si l'équipage avait agi en connaissance de cause, c'est-à-dire connaissant la présence du propriétaire et sachant ou qu'il avait refusé de sanctionner les accords ou qu'on l'avait volontairement laissé à l'écart (2).

391. — Les prescriptions de notre article 223 se retrouvent dans la plupart des législations maritimes, par exemple dans l'ordonnance de Bilbao (3) (Guatemala, Honduras, Paraguay), dans l'édit autrichien du 25 juillet 1774 (chapitre II), dans le code hollandais (4), dans le code italien (art. 320) (5). On les retrouve encore dans les codes du Brésil, de Buenos-Ayres et du Chili, qui défendent en outre à l'armateur, même présent, d'imposer un matelot au capitaine récalcitrant et qui infligent des peines pécuniaires au capitaine coupable d'avoir embauché un matelot déjà engagé. De même à Malte. Toutefois si le capitaine néglige de consulter les propriétaires présents, quoique le contrat subsiste entre lui et les gens de l'équipage, les propriétaires peuvent demander la réduction du prix stipulé. Le code finlandais (art. 35), après avoir reproduit les dispositions de notre article 223, inflige au capitaine une amende de dix à cinquante marcs, s'il loue un homme qu'il sait engagé au service d'autrui.

Les articles 37 du code turc (1864) et 37 du code égyptien (1875) sont calqués sur notre article 223. Un important jugement du tribunal d'Ismaïlia (5 mars 1877) (6) déclare très-juridiquement le capitaine responsable du choix d'un pilote à l'égard des tiers, une fois que son ministère ne lui est pas imposé, qu'il prépose ce pilote à la conduite du navire ou qu'il l'emploie simplement comme un conseiller-expert.

(1) Pardessus, n. 629; Alauzet, n. 1748; Boistel, n. 1195, etc. — (2) Aix, 27 février 1869. Rec. de M. 1869. I. 291. Cf. Laurin I,, p. 577. — (3) Ch. XXIV, art. 11. — (4) Art. 343. — (5) Aux termes de l'article 71 de la loi italienne du 24 mai 1877, « l'importance minima de « l'équipage pour chaque classe de navire pourra être fixée par un « règlement. » — (6) Journal du droit intern. privé, V, p. 168.

Le code norwégien de 1860 s'exprime ainsi (art. 10) : « Le « capitaine engage et remercie le second et le reste de l'é- « quipage et signe les contrats nécessaires avec eux. Il ne « devra pas engager quelqu'un qui, à sa connaissance, a « été déjà engagé autre part. » Cette disposition a passé dans le code suédois. En ne reproduisant pas l'exception admise par l'article 5, tit. I, l. II de l'ordonnance de 1681, paragraphe final, ces codes y dérogent tacitement.

Le code espagnol est conçu dans un esprit tout différent : « Il appartient au capitaine, dit l'article 639, de proposer à « l'armateur les gens de l'équipage du navire ; l'armateur a « le droit de choisir définitivement ceux qui doivent en faire « partie. Néanmoins il ne pourra obliger le capitaine à re- « cevoir contre son gré dans l'équipage une personne dont « l'aptitude lui semblerait douteuse. »

On verra plus loin que l'engagement des gens de mer est assujetti par le législateur anglais à des formalités très-minutieuses. Dans la section du *merchant shipping act* (1854) intitulée *Engagement of seamen*, on suppose toujours (et telle doit être en effet la règle d'une bonne législation maritime), que le capitaine forme l'équipage : « Le maître de « chaque bâtiment, dit l'article 149, ... entrera en accord « avec chaque homme de mer qu'il envoie à la mer d'un « port quelconque du Royaume-Uni. » Une exception confirme la règle : « Quand plusieurs navires faisant le cabotage « appartiennent à un même propriétaire, dit l'article 156, « le contrat d'engagement des matelots peut être fait par le « propriétaire lui-même *(by the owner instead of by the mas- « ter)*, et les matelots peuvent être engagés pour servir sur « deux ou plusieurs des navires en question. » Aux termes de l'*act* du 29 juillet 1862 ; les navires à vapeur doivent avoir des mécaniciens pourvus de certificats délivrés par le conseil du commerce. Il y a deux classes de mécaniciens. Le navire au long cours dont la machine est de la force de cent chevaux et au-dessus a deux mécaniciens, un de première classe et un de deuxième ; le navire au long cours dont la machine est de la force de moins de cent chevaux a

un seul mécanicien de première classe; le navire au cabotage faisant le transport des passagers a un seul mécanicien de première classe.

Aux Etats-Unis, Dixon (1) admet que l'équipage, quoique généralement recruté par le capitaine, peut l'être par l'entremise de toute autre personne *(through the agency of some other person besides the captain)*. Il suppose que le propriétaire a fait de mauvais choix (*has appointed incompetent persons)* : le capitaine pourrait alors décliner le commandement du navire ; mais s'il l'assume, il en assume aussi toute la responsabilité.

392. L'équipage est formé; mais il ne faut pas l'exposer à mourir de faim.

On y avait songé sous l'ancien régime, et l'ordonnance du 12 janvier 1717 (titre V, art. 3 et 4) s'était exprimée en ces termes : « Ils (les officiers d'amirauté) prendront la dé-
« claration du maître et de l'écrivain ou du dépensier, de
« l'état, qualité et quantité des victuailles, pour juger si
« elles sont convenables et suffisantes pour la longueur du
« voyage et le nombre de l'équipage et des passagers, et ne
« pourra la quantité de victuailles être moindre de soixante
« rations et de deux tiers de barrique d'eau par chaque per-
« sonne. Si les deux tiers de l'équipage soutiennent contre
« la déclaration du maître et de l'écrivain ou dépensier que
« les victuailles ne sont pas de bonne qualité ou qu'il n'y en
« a pas la quantité portée par la déclaration, les officiers
« d'amirauté en feront la vérification, et en cas que la dé-
« claration se trouve fausse, le maître et l'écrivain seront
« condamnés chacun en cent livres d'amende et à prendre
« des victuailles ainsi qu'il sera ordonné, ce qui sera exé-
« cuté à la diligence du procureur du roi et de celui des ma-
« telots que les deux tiers de l'équipage nommeront; le prix
« desdites victuailles sera pris sur le corps du vaisseau et
« même sur le chargement dont on pourra vendre jusqu'à
« la concurrence du prix desdites victuailles, sauf à être

(1) p. 38.

« supportée ladite dépense par qui il appartiendra, ce qu
« sera réglé par les officiers d'amirauté du lieu où le vais-
« seau fera son retour. » Beaucoup de ces prescriptions sont actuellement inexécutables.

Dans la législation française contemporaine, une seule prescription générale se rapporte à la nourriture des marins, c'est l'article 76 du décret du 25 mars 1852 aux termes duquel « tout capitaine, maître ou patron qui, hors le cas de
« force majeure, prive l'équipage de l'intégralité de la ration
« stipulée avant le départ ou, à défaut de convention, de la
« ration équivalente à celle que reçoivent les marins de la
« flotte, est tenu de payer à titre de dommages-intérêts cin-
« quante centimes par jour pendant la durée du retranche-
« ment à chaque personne composant l'équipage et peut, en
« outre, être puni de cinquante à cinq cents francs d'amende.
« Les cas de force majeure sont constatés par procès-ver-
« baux signés du capitaine, maître ou patron et des princi-
« paux de l'équipage, et alors il est dû à chaque homme une
« indemnité représentative du retranchement auquel il a été
« soumis. »

Le ministre de la marine fait observer dans sa circulaire du 20 novembre 1865 que l'article 76 mentionne la ration des matelots de la flotte comme un point de comparaison et non comme une exigence absolue, puisqu'il permet seulement aux marins du commerce, en l'absence de toute stipulation, de réclamer une ration *équivalente*, ce qui ne veut pas dire *semblable*.

La circulaire poursuit en ces termes : « Il appartient aux
« tribunaux maritimes commerciaux, chargés de l'applica-
« tion de cet article, d'apprécier d'une manière souveraine
« d'après la base donnée toutes les questions de vivres que
« peuvent soulever les réclamations d'un équipage. Bien
« que quelques objets, tels que le vin, par exemple, fassent
« partie de la ration à bord des bâtiments de l'Etat, ces tri-
« bunaux seraient fondés à tenir compte soit des usages du
« pays, soit des nécessités de la navigation, qui justifie-
« raient le remplacement de ces denrées par tout ce qui

« pourrait être légitimement considéré comme équivalent « dans les circonstances où s'est trouvé le navire. »

Mais si les tribunaux maritimes, institués pour juger les délits maritimes qu'énumère le décret du 24 mars 1852, sont seuls compétents pour connaître de l'infraction prévue par l'article 76 de ce décret et de ses conséquences civiles, nous n'apercevons pas ce qui pourrait empêcher le tribunal de commerce saisi par un ou plusieurs matelots (on ne pourrait plus exiger que les deux tiers de l'équipage se fussent unis à cet effet), qui se seraient aperçus avant le départ de l'insuffisance ou de la mauvaise qualité des vivres, de prescrire que ces vivres fussent vérifiés et, le cas échéant, augmentés ou changés (1). « La plus entière liberté est » assurément « laissée aux armateurs pour passer avec leurs équi- « pages toutes les conventions possibles relativement à la « nourriture » (2). Mais c'est précisément sous ce régime de liberté que les tribunaux de droit commun doivent pouvoir intervenir si les matelots craignent légitimement d'être exposés à mourir de faim.

D'après les cahiers des charges annexés aux conventions postales, les paquebots des compagnies subventionnées sont expressément astreints à prendre l'eau et les vivres solides et liquides nécessaires pour l'équipage et les passagers, *même en cas de retard* dans la navigation. Les paquebots de certaines lignes doivent être en outre pourvus d'un appareil distillatoire.

Le décret du 15 mars 1861 prescrit spécialement (art. 9) que « les qualités, quantités et espèces de vivres dont l'émi- « grant ou l'entrepreneur devra s'approvisionner seront vé- « rifiées et fixées pour chaque destination par le commis- « saire de l'émigration » (3). L'article 6 du décret du 9 mars

(1) Cf. Dalloz, v° Droit marit., n. 381. Ce jurisconsulte paraît n'accorder l'action qu'à « une portion notable de l'équipage. » Dans la pratique, l'action ne sera jamais introduite par un seul membre de l'équipage; mais, en droit strict, comment admettre l'irrecevabilité de l'action introduite par un seul matelot? — (2) Expressions de la circul. du 20 novembre 1865. — (3) V. en outre l'article 8 décidant que les approvisionnements seront faits en prévision de la plus longue durée probable du voyage et calculant cette durée.

1861 ajoute : « Tout navire qui reçoit à son bord quarante « émigrants est réputé spécialement affecté à l'émigration. « Toutefois l'émigrant qui devra être transporté par un na- « vire ayant moins de quarante émigrants aura le droit d'in- « voquer l'intervention du commissaire de l'émigration pour « ce qui concerne la qualité et la quantité des vivres et les « conditions de son contrat (1). »

Le navire ne doit pas être seulement muni des vivres, mais encore des médicaments nécessaires au voyage. Un coffre pourvu de ces médicaments doit être embarqué : à bord de tout navire ayant un chirurgien, à bord de tout navire armé au long cours sur lequel il n'est pas embarqué de chirurgien, s'il y a huit hommes d'équipage y compris les mousses. La composition du coffre est déterminée d'après les instructions spéciales sur la matière. Le coffre est visité par une commission médicale instituée dans chaque port. Des objets, aliments et médicaments particuliers sont embarqués sur les navires allant à la côte occidentale d'Afrique; leurs capitaines doivent être pourvus du guide hygiénique et médical spécial pour la navigation dans ces parages (2).

Enfin, dans la navigation à vapeur, le bâtiment vit de charbon comme l'équipage vit de pain. D'après la jurisprudence du tribunal de Marseille, l'approvisionnement de charbon doit représenter le double de ce qui se consomme dans une navigation normale (3); mais c'est trop demander, surtout pour les courts trajets, et le législateur, en tout cas, n'a pas soumis le capitaine à une règle fixe, à moins qu'il ne s'agisse d'une compagnie subventionnée. Les cahiers des charges annexés aux conventions postales contiennent une clause d'après laquelle chaque paquebot doit emporter, outre l'approvisionnement de combustible nécessaire pour accomplir la traversée à laquelle il est destiné, une réserve au

(1) V. ci-dessous n. 413 pour la surveillance de l'avitaillement des navires expédiés à la la pêche de la baleine. — (2) Ord. du 4 août 1819, circul. des 11 février et 16 octobre 1851, art. 181-183 du règlement général de 1866. — (3) 10 mai 1876 (Rec. de Mars 1876. 1. 167).

moins égale, tantôt au cinquième, tantôt au dixième dudit approvisionnement.

393. Quelques codes étrangers contiennent une prescription relative à l'avitaillement : l'ordonnance de Bilbao (ch. XXIV, art. 14) qui astreint les capitaines à embarquer des vivres au-delà du strict nécessaire et de bonne qualité, sous peine d'une amende fixée par justice ; le code espagnol qui leur recommande (art. 642) de maintenir leurs navires pourvus de victuailles ; le code allemand (art. 480), l'édit autrichien du 25 juillet 1774. Le code norwégien de 1860 (art. 11) ordonne au capitaine de veiller à ce que le navire soit pourvu des vivres et de l'eau nécessaires : il en devra signaler l'insuffisance aux armateurs, y remédier lui-même en cas d'urgence absolue, déférer, le cas échéant, le refus des armateurs au tribunal qui pourra prescrire les mesures indispensables. D'après le code suédois, le capitaine doit embarquer le nombre de rations fixé par les règlements. Le code finlandais (art. 34) l'astreint à vérifier si le navire est muni des provisions suffisantes et à résilier son engagement si l'armateur ne veut pas l'en munir. En Italie, aux termes de la loi du 24 mai 1877 (art. 96), « les gens de l'équipage « peuvent, dès qu'ils en représentent au moins le tiers, ré- « clamer contre la qualité ou l'insuffisance des vivres au- « près de l'autorité maritime dans le royaume et, à l'étran- « ger, auprès de l'autorité consulaire et, à son défaut, auprès « des commandants des navires royaux et, à défaut de ceux- « ci, auprès de l'autorité locale. Tout passager peut élever « une semblable réclamation. Lesdites autorités, après exa- « men du véritable état des choses, enjoindront, si tel est le « cas, aux capitaines ou patrons d'y pourvoir immédiate- « ment, et si ceux-ci n'obtempèrent pas à cette injonction, « lesdites autorités aviseront d'office à emprunter à la grosse « la somme nécessaire sur le corps et les agrès du navire « ou subsidiairement à faire vendre ou donner en gage les « marchandises dans la limite des besoins ».

La législation anglaise est encore plus explicite. D'après le *merchant shipping act* de 1854 (art. 49), le contrat

d'engagement doit contenir un tarif des vivres qui seront fournis à chaque homme et le capitaine (art. 225) doit embarquer des poids et mesures qui permettent plus tard à chaque marin de vérifier la quantité des vivres distribués. Trois hommes de l'équipage (art. 221) ont le droit de signaler à tout contrôleur d'embarquement ou à tout officier en chef des douanes (1) l'insuffisance ou la mauvaise qualité des vivres ou de l'eau. Si cette insuffisance ou cette mauvaise qualité est reconnue, la personne chargée de l'examen doit en notifier par écrit le résultat au capitaine. Si ce capitaine ne pourvoit pas en conséquence au remplacement de l'eau ou des vivres impropres à la consommation ou ne se procure pas les quantités requises ou bien encore fait usage de vivres ou d'eau reconnus mauvais, il encourt une amende qui n'excède pas vingt livres (2). En outre, le conseil du commerce doit de temps en temps publier une nomenclature des médicaments et substances médicales appropriés aux accidents et aux maladies qui se présentent dans les voyages sur mer : le propriétaire de tout navire naviguant entre le Royaume-Uni et tout autre point à l'extérieur se procurera et fera entretenir constamment à bord un approvisionnement de médicaments et de substances médicales d'après cette nomenclature (3).

Les Etats-Unis se sont approprié (*act* du 7 juin 1872, art. 36) l'article 221 de la grande loi britannique (4). Une loi beaucoup plus ancienne (*act* du 20 juillet 1790, c. 56, art. 9) dispose que tout bâtiment devant naviguer dans l'Atlantique *(across the Atlantic Ocean)* embarquera au moins soixante gallons d'eau, cent livres de viande salée

(1) Ou à tout officier commandant un bâtiment de S. M. ou à tout agent consulaire. — (2) « Les plaintes non fondées sont punissables « de la confiscation, au bénéfice du propriétaire, du salaire d'une « semaine au plus » (art. 222). — (3) V. l'art. 224 du *merchant shipping act* de 1854 qui contient en outre de minutieuses prescriptions sur l'approvisionnement du citron, jus de citron et vinaigre à délivrer aux équipages soumis au régime des vivres salés. — (4) L'amende ne doit pas excéder 100 dollars. L'article 37 du même *act* est également calqué sur l'art. 222 de la loi anglaise.

et cent livres de bon pain pour chaque homme : on embarquera une quantité proportionnelle de vivres pour les voyages plus longs ou plus courts. La jurisprudence a décidé que l'*act* de juillet 1790 ne devait pas être entendu dans un sens limitatif et par conséquent ne s'appliquait pas aux seuls voyages à travers l'Atlantique, mais à tous autres voyages, ni aux seuls matelots engagés dans les ports de l'Union, mais encore aux matelots engagés dans les ports étrangers (1). Aux termes de l'article 40 de l'*act* du 7 juin 1872, tout navire appartenant à un citoyen des Etats-Unis doit être pourvu d'un coffre à médicaments et embarquer en outre, pour les longues traversés, une certaine quantité de citron, jus de citron, vinaigre, sucre et autres antiscorbutiques. L'exécution de ces mesures protectrices est confiée aux *shipping-commissioners* créés par l'*act* du 7 juin 1872.

394. C'est, en général, le capitaine qui traite avec les passagers. Mais le code est muet sur ce point. Il ne faudrait donc appliquer ici ni la première ni la seconde règle de notre article 223. MM. Eloy et Guerrand ont pu dire (2) : « Le capitaine ou l'armement arrête avec les passagers les « conditions de passage » : d'autre part, le capitaine n'est plus tenu de se concerter avec les propriétaires lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure.

Le capitaine n'est pas, en général (3), obligé de recevoir un passager, même quand son navire est destiné au transport des passagers : maître de son bâtiment comme l'armateur qu'il représente, il peut en permettre ou en défendre l'accès sans avoir à justifier sa résolution. Straccha ne lui recommandait-il pas de ne jamais embarquer sans précaution des inconnus (De nautis, pars III, § 18)? C'était, il est vrai, en 1618.

(1) Gardner *c.* The Ship New Jersey, 1 Peter's Adm. R., 223. Cf. Dixon, p. 292. — (2) Des capitaines, t. II, n. 1403. — (3) Il en pourrait être autrement, par exemple, si l'on suppose une compagnie de transport subventionnée, qu'un cahier des charges astreint à certaines obligations. V. par exemple l'article 33 du cahier des charges annexé aux conventions postales.

Mais, s'il a traité, il doit évidemment exécuter la convention.

Cependant, même alors, il peut être délié de sa promesse par quelque circonstance exceptionnelle. Par exemple, on découvre que le passager, dans un cas où la formalité du passeport subsiste, n'est pas muni de son passeport (1) ou qu'il est atteint d'une maladie contagieuse, etc. Quand il s'agit du transport des émigrants, il est formellement « interdit » au capitaine « de recevoir à bord aucun passager atteint de maladie grave ou contagieuse (2) ».

Le permis de navigation délivré aux propriétaires de bateaux à vapeur énonce le nombre maximum des passagers (ord. 17 janvier 1846, art. 10) et la loi du 21 juillet 1856 (art. 16) punit d'une amende de 50 à 500 francs le capitaine d'un bateau à vapeur qui a contrevenu aux dispositions des règlements d'administration publique ou des arrêtés préfectoraux rendus en vertu de ces règlements en ce qui concerne le nombre des passagers qui peuvent être reçus à bord.

Les passagers ont d'ailleurs à leur disposition, s'ils s'aperçoivent que la convention de transport va s'exécuter incomplètement, les armes du droit commun. Le logement, par exemple, est-il inhabitable ? Le tribunal de commerce, sur une assignation portée d'heure à heure, pourrait ordonner tout ce qu'il jugerait utile au bon et sûr accomplissement du voyage (3). Il n'est pas alloué à chaque passager, en règle générale, comme sur les bâtiments destinés au transport des émigrants (4), un espace règlementaire ; mais si les passagers doivent étouffer à bord, ils ne sont pas obligés d'attendre, pour se plaindre, que le voyage soit commencé et que d'irréparables accidents se soient produits (5).

(1) Rem. toutefois que le capitaine, aux termes d'une lettre ministérielle du 22 mars 1817, doit s'assurer avant de conclure la convention que le passager est muni d'un passeport régulier. — (2) Art. 9 du décret du 9 mars 1861. — (3) Le Havre, 18 octobre 1827 (jugement cité par MM. Eloy et Guerrand, n. 1405). — (4) V. les art. 5 et 11 du décret du 15 mars 1861. — (5) Aux termes du cahier des charges annexé aux conventions postales, les passagers embarqués sur les

395. Il s'en faut que toutes les législations maritimes aient, à l'exemple de la nôtre, omis de spécifier cette partie des droits et des devoirs du capitaine avant le départ. Le code allemand consacre un titre entier (quinze articles) au *transport maritime des passagers*. « Le passager (art. 665) « est tenu de se conformer à toutes les instructions du ca- « pitaine, en tant qu'elles se rapportent au règlement du « navire ». « S'il est dénommé au contrat de passage, il « ne peut céder son droit de passage à autrui » (art. 666). Les articles 667 et suivants règlent les cas d'inexécution ou de résiliation du contrat, et les conséquences juridiques de cette inexécution ou de cette résiliation. Nous y reviendrons.

Le législateur belge a introduit dans le livre II du code de commerce modifié le 21 août 1879 un nouveau titre précédé de la rubrique *Du transport des passagers par mer*, que nous examinerons dans un autre volume.

Le chapitre VIII de la loi italienne du 24 mai 1877 est intitulé *Du transport des passagers*. Il y est énoncé (art. 86) qu'un règlement déterminera (1) 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 navire, aux provisions et à la conservation des vivres, aux barques et appareils de sauvetage et, en général, toutes les règles et précautions nécessaires. L'embarquement et le transport pour des voyages de long cours ou de grand cabotage d'individus privés de leur raison, idiots, sourds-muets, aveugles ou estropiés ou de mineurs âgés de moins de dix-huit ans n'est permis qu'autant que ces personnes sont accompagnées de leurs parents ou tuteurs ou

grands paquebots des compagnies subventionnées doivent être « traités convenablement à bord. Un registre sera toujours ouvert « pour recevoir les plaintes que l'on croirait pouvoir exprimer. La « commission de surveillance appréciera l'importance de ces plaintes « et jugera s'il y a lieu d'en référer au ministre des finances. Dans « ce cas, le ministre aura le droit de provoquer le remplacement des « agents reconnus coupables. » — (1) Déjà le 22 juillet 1861 avait été publié le règlement détaillé du 11 février 1859 sur le transport des passagers dans les voyages maritimes, divisé en six chapitres et comprenant 46 articles. Ce règlement est reproduit par Borsari, vol. II, p. 269 s.

qu'il se trouve quelqu'un qui offre une garantie suffisante pour leur entretien pendant le voyage et pour leurs moyens d'existence à leur arrivée au port de destination (art. 88). Tous les passagers doivent, au moment de l'embarquement (même article), remettre au capitaine toutes les armes qu'ils auraient avec eux ; le capitaine les conservera pour ne les leur remettre qu'au débarquement. Enfin (art. 91), ce qu'il importe de signaler, les dispositions de ce chapitre s'appliquent aux navires étrangers qui embarquent des passagers dans les ports italiens (1).

Le code de commerce italien règle d'ailleurs lui-même, à un point de vue différent (art. 418-425), le transport des passagers, déterminant les effets du contrat et les conséquences juridiques de son inexécution.

Le législateur anglais descend aux plus minutieux détails. Le *merchant shipping act* de 1854 (2) assujettit les *passenger steamers* à deux visites annuelles. Les visiteurs désignés par le *Board of trade* (conseil du commerce) délivrent au propriétaire du navire une déclaration constatant son état de navigabilité, énonçant en outre le poids maximum qu'il peut supporter, le nombre de passagers qu'il peut recevoir avec leur distinction par classes, s'il est nécessaire, et le conseil du commerce dresse en conséquence un certificat fixant les limites au-delà desquelles les vapeurs à passagers ne pourront naviguer, comme aussi le nombre de passagers qu'ils pourront porter. L'embarquement d'un plus grand nombre de passagers est puni d'une amende de vingt livres plus cinq schellings pour chaque passager en sus. Le capitaine est autorisé à ne pas admettre à bord et à remettre à terre, sans restitution du prix de la place, tout passager ivre ou causant du désordre. Le 14 août 1855, le parlement régla

(1) « Ces navires seront sujets à une inspection particulière qui ne « pourra cependant avoir lieu qu'après avis donné à l'agent consu- « laire de la nation à laquelle appartiennent ces navires. Afin de ga- « rantir l'exécution des obligations et charges à eux imposées, les « capitaines de navires étrangers seront tenus de fournir caution « dans les formes et pour la somme qui seront déterminées par un « règlement. » — (2) Quatrième partie, sect. IV et V.

lui-même par une loi spéciale et plus détaillée, composée de 103 articles, le transport maritime des passagers, déterminant le nombre des embarquements d'après la nature et le tonnage des navires (art. 14), en réglant avec un soin minutieux l'aménagement, la ventilation, l'éclairage, s'occupant des chaloupes, des bouées, des ancres, des pompes à feu, des médicaments, de l'infirmerie, de la cuisine, des latrines, etc., fixant la longueur présumée des voyages, dénommant, distribuant d'avance et rationnant les provisions (pain, biscuit, farine de froment, gruau, riz, pois, pommes de terre, bœuf, porc, thé, sucre, sel, moutarde, poivre, vinaigre, conserves, graisse, beurre, raisins), etc., etc. Cette loi fut elle-même modifiée par la loi du 13 juillet 1863, composée de dix-huit articles, qui change la définition du mot *passenger ship* (1), oblige le capitaine à remettre aux agents de la douane une liste absolument complète et détaillée des passagers qu'il prend à bord, permet à de certaines conditions l'embarquement des chevaux et du bétail sur les *passenger ships*, change quelques prescriptions relatives à la nourriture, etc. Toute cette législation est enfin complétée par les articles 16 à 21 du *merchant shipping act* de 1876 qui établissent quand et comment les bâtiments étrangers peuvent être dispensés des certificats spéciaux sans lesquels les *passenger ships* ne peuvent quitter les ports anglais et imposent sous peine d'amende aux vapeurs à passagers comme à tous navires destinés aux émigrants l'obligation de se munir : 1° des moyens pour faire des signaux de détresse pendant la nuit ; 2° d'une provision suffisante de feux inextinguibles dans l'eau et propres à être fixés à des bouées de sauvetage. Il était difficile de pousser plus loin, en cette matière, la détermination des devoirs spéciaux que le capitaine peut avoir à remplir avant le départ.

(1) Le *passenger ship* est désormais tout bâtiment de mer (anglais ou étranger) embarquant plus de cinquante passagers ou embarquant plus d'un *statute adult* par trente-trois tonnes s'il s'agit d'un navire à voiles, plus d'un *statute adult* par vingt tonnes s'il s'agit d'un navire à vapeur. Le *statute adult* est toute personne âgée de douze ans au moins : deux passagers âgés de un à douze ans représentent un *statute adult*.

Cette minutieuse législation préventive n'existe pas aux Etats-Unis. Si le passager se croit, à un moment quelconque, lésé dans son droit, il peut actionner le capitaine devant la cour d'amirauté compétente (1).

396. Le Consulat de la mer (ch. 194) (2) s'exprime en ces termes : « Le patron, quand il aura acheté et complété « la provision de vivres et de toutes les choses nécessaires « au navire, doit acheter les apparaux dont on a besoin à « bord ; mais, s'il est dans un lieu où il y ait des action- « naires, il doit demander leur permission pour acheter les « apparaux », et plus loin (même chapitre) : « Si le patron « se trouve en un lieu où il n'y ait point d'actionnaires et « que, n'ayant point de fonds communs du navire, il em- « prunte pour les causes expliquées ci-dessus, toute la masse « du navire doit payer l'emprunt et aucun actionnaire ne « peut s'y refuser ». C'est en s'inspirant de ces deux textes que Wedderkop (3) a tracé, avec sa fermeté ordinaire, les obligations du capitaine : « Celui-ci, a-t-il dit, doit en « cas d'urgence et si l'*exercitor* est absent, réparer, avi- « tailler, équiper le navire, emprunter sur le navire. »

Tous les anciens textes ne sont pas aussi nets ; par exemple on a quelque peine, en lisant le grand règlement hanséatique de 1597 (4), à dégager, même par un argument *a contrario*, la notion juridique des droits et des devoirs du capitaine. Le recès de 1572 était plus clair : « Lorsqu'un pa- « tron, y lit-on, possède un navire avec des associés, il « doit n'y faire aucune construction ou réparation ni le « pourvoir d'apparaux d'aucune espèce à l'insu et contre le « gré de ceux-ci, à moins qu'il ne se trouve en pays étran- « ger ». C'est encore par voie de négation que procède l'or-

(1) La compétence se détermine alors par le lieu du préjudice. The Ruckers, 4 Robinson's R., 73 ; Chamberlain *c.* Chandler, 3 Mason's R., 242. — (2) Ed. Pardessus. — (3) Tit. II § 11, *e*, *f*, *g*. — (4) Traduction de Cleirac : art. 3 : « Pareillement le Maistre ne pourra faire « aucune reparation au navire, voiles ou cordage au desceu des « Bourgeois, à peine de les faire à ses propres cousts et despens : « si ce n'est en pays estranger en cas de nécessité. » Art. 4 : « Le « Maistre ne pourra achepter quoy que ce soit pour le navire : si ce « n'est en presence et du consantement d'un ou deux de ses bour- « geois, et ce à peine de cinquante sol d'amande... »

donnance de 1681 : « Ne pourra, dit l'article 17, tit. I, « l. II, dans le lieu de la demeure des propriétaires, faire « travailler au radoub du navire, acheter voiles, cordages « ou autres choses pour le bâtiment ni prendre pour cet effet « argent sur le corps du vaisseau, si ce n'est de leur con- « sentement, à peine de payer en son nom ». Ce qu'il ne peut faire dans le lieu de leur demeure, il pourra le faire ailleurs. Comme disait Valin sur l'article 8 du même titre, « dès qu'il est nommé pour commander un navire, c'est à « lui à veiller *par lui-même* et par ses officiers à tout ce qui « concerne l'équipement, l'avitaillement et le chargement « du navire ».

Les anciens auteurs, comme les anciens règlements maritimes, prévoyaient aussi le cas où quelques-uns des copropriétaires ne pourraient ou ne voudraient contribuer aux frais de l'expédition. Marquardus (1) et Straccha (2) invoquaient un sénatus-consulte mentionné au Digeste et au Code (mais qui n'avait pas trait à la question) (3) pour prétendre qu'un quirataire, par cela seul qu'il avait été mis inutilement en demeure de contribuer à ces frais, perdait au bout de quatre mois tout droit sur le navire. Les lois hanséatiques évitaient cet excès de rigueur : le recès de 1572 autorise le patron « à emprunter à la grosse sur le navire jusqu'à con- « currence du montant de la part de l'associé récalcitrant, « lequel, après le voyage, paiera le principal et les intérêts « sur sa part, sans recours contre les autres; » le règlement de 1597 se contentait encore d'accorder au maître le droit de « prendre argent à la grosse avanture pour fournir sur la « part du Bourgeois dilayant (4). » Plusieurs chapitres du Consulat de la mer (5) contiennent une disposition semblable et l'ordonnance de 1681 procédait de même.

« Si toutefois, disait l'article 18, tit. I, l. II, le navire

(1) L. II, c. 5, n. 19. — (2) De navibus, n. 8. — (3) L. 52 § 4 ff. *pro socio*, l. 4 C. *œdif. priv.* — (4) Art. 11 (traduction de Cleirac) et 59. — (5) Citons notamment le ch. 194 (éd. Pardessus) : « S'il se trouve « quelque actionnaire qui ne veuille pas payer ce qu'il devra pour sa « part et qui dispute, le patron doit l'emprunter, puisque cet action-

« était affrété du consentement des propriétaires et qu'au-
« cuns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires
« pour mettre le bâtiment dehors, le maître pourra en ce
« cas emprunter à grosse aventure, pour le compte et sur
« la part des refusans, vingt-quatre heures après leur avoir
« fait sommation par écrit de fournir leur portion. »

Telle est l'origine historique des articles 232 et 233 du code français.

« Le capitaine, dit l'article 232, dans le lieu de la demeure
« des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoir, ne peut,
« sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub
« du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses
« pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le
« corps du navire ni fréter le navire. »

L'article 233 était ainsi conçu : « Si le bâtiment était frété
« du consentement des propriétaires et que quelques-uns
« d'entre eux fissent refus de contribuer aux frais néces-
« saires pour l'expédier, le capitaine pourra en ce cas,
« vingt-quatre heures après sommation faite aux refusans
« de fournir leur contingent, emprunter à la grosse pour
« leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec
« autorisation du juge. » Il a été modifié par la loi du 10 décembre 1874 (art. 28) : « Si le bâtiment est frété du consen-
« tement des propriétaires, dit aujourd'hui le code de com-
« merce, et que quelques-uns d'entre-eux fassent refus de
« contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le
« capitaine pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après
« sommation faite aux requérants de fournir leur contin-
« gent, emprunter hypothécairement pour leur compte
« sur leur part dans le navire avec autorisation du
« juge. »

Ces articles déterminent quelques-uns des droits du capitaine avant et après le départ. Nous restreignons en ce

« naire n'a pas voulu payer; la part que celui-ci a dans le navire
« doit servir à acquitter le capital emprunté et les intérêts, quand
« même la totalité de cette part devrait y être employée, parce que
« c'est par sa faute s'il a fallu recourir à cet emprunt. »

moment notre commentaire à la première de ces deux périodes.

397. — Nous avons expliqué, en commentant l'article 223, comment devaient être entendus les mots « dans le lieu de la demeure ».

Supposons d'abord que les propriétaires ou leurs fondés de pouvoir ne sont pas sur les lieux.

Le capitaine a la plus grande latitude. Son mandat peut assurément être restreint par l'armateur ; mais l'article 1998 du code civil, qui délie le mandant des engagements contractés en dehors des pouvoirs par lui conférés, est inapplicable à cette hypothèse. L'article 232 déroge au droit commun ou plutôt, comme l'a dit la cour de Paris le 28 décembre 1878 (Rec. du Havre, 1879, 2. 61), « le mandat ainsi « conféré au capitaine est forcément illimité en raison même « de la nature des choses, puisque le propriétaire ne peut « surveiller personnellement ses intérêts ni être consulté. » S'il en était autrement, les tiers auraient à discuter son mandat, ce qui pourrait retarder le départ des navires et porter un coup fatal au commerce maritime.

Un capitaine avait frété à Marseille, pour un voyage de long cours, un navire dont les armateurs résidaient à Dieppe. Ceux-ci demandèrent la nullité du contrat, « attendu qu'il « avait été convenu dans le traité particulier intervenu entre « le capitaine et ses mandants, propriétaires du navire, qu'il « ne pouvait le fréter pour des voyages de long cours. » La cour d'Aix repoussa leur prétention, jugeant en fait que les actes du capitaine rentraient dans la gestion du navire, et le pourvoi dirigé contre cet arrêt fut rejeté le 12 février 1840, parce que le capitaine peut, aux termes de l'article 232, en sa qualité de représentant légal des propriétaires, faire, sans l'autorisation spéciale de ceux-ci, quand il se trouve hors du lieu de leur demeure, tous les actes nécessaires à la conservation et à l'exploitation du navire (1). « Le faisant « maistre, avait dit le Guidon de la mer (c. XVIII, art. 4),

(1) Req. 12 février 1840, S. 1840. 1. 225.

« le font possesseur et dominateur du navire et de ce qui en « depend ; aussi avec luy seul les charte-parties d'affrete- « ment se passent. »

Il n'en serait autrement que si les tiers avaient été de mauvaise foi. La chambre des requêtes, dans l'arrêt du 12 février 1840, mentionne avec soin que la cour d'Aix a souverainement constaté la bonne foi de l'affréteur. Le tribunal de commerce de Paris fait la même réserve dans un jugement du 29 mars 1877 (1), confirmé par l'arrêt précité du 28 décembre 1878; mais il interprète en même temps, et selon nous avec raison, les mots « fréter le navire » dans le sens le plus large, reconnaissant au capitaine, en dehors du lieu de la demeure de l'armateur, le droit de consentir à la résiliation d'une charte-partie, alors même que cette charte-partie aurait été conclue directement entre l'armateur et l'affréteur (2).

398. — Si le propriétaire ou son fondé de pouvoirs est sur les lieux, les rôles sont intervertis. Le capitaine doit être pourvu d'une autorisation spéciale.

On aura sans doute remarqué la généralité de ces mots : « et autres choses pour le bâtiment ». Le tribunal civil d'Anvers a jugé le 13 mars 1874 (3) que le capitaine n'avait pas besoin d'une autorisation pour acheter les provisions de bouche et que l'article 232 s'applique exclusivement à l'acquisition d'objets formant au moins les accessoires ou le complément du navire même. Je conçois sans doute que, dans la pratique, le capitaine, par exemple au lendemain de sa nomination et avant la formation de l'équipage, ne se munisse pas d'une « autorisation spéciale » pour commander son déjeuner; mais il ne faudrait pas appliquer à la lé-

(1) Rec. du Havre 1878. 2. 224. « Cette résiliation, dit le tribunal, « ne saurait être considérée comme non avenue que dans le seul cas « où la mauvaise foi de l'affréteur serait justifiée. » — (2) D'après le jugement et l'arrêt, l'armateur, en cas de résiliation consentie par le capitaine, reste tenu de payer à l'affréteur la commission promise par la charte-partie, lorsqu'il avait été stipulé que cette commission serait acquise à l'affréteur, même en cas d'inexécution de la charte-partie. — (3) Journal du droit intern. privé, t. II, p. 290 s.

gère la jurisprudence du tribunal belge. Croit-on que le capitaine puisse conclure un traité pour l'avitaillement du navire sans l'autorisation de l'armateur présent ? Un achat de victuailles peut dépasser en importance un achat de cordages et, pour ne pas comprendre les provisions de bouche dans ces mots « et autres choses pour le bâtiment », il faut, ce me semble, faire un grand effort.

Ces mots « prendre à cet effet l'argent sur le corps du na- « vire » ne doivent pas être interprétés non plus dans un sens restrictif. Ils comprennent manifestement l'emprunt pur et simple et l'emprunt hypothécaire (1). Ils visent tout d'abord, sans nul doute, l'emprunt à la grosse ; mais, depuis que le prêt à la grosse antérieur au départ ne donne plus de privilège sur le navire, on se demande si le capitaine pourra désormais faire ce genre d'appel au crédit.

« L'interdiction de fréter le navire ne s'applique qu'à « l'affrètement total », dit M. Boistel (2). Cette proposition me semble trop générale. Il y a des affrètements partiels, ainsi que l'ont très-bien aperçu les rédacteurs du code brésilien, que le capitaine ne pourra jamais conclure sans la permission des affréteurs présents. M. Bédarride (3) caractérise par un mot heureux les affrètements qui peuvent être soustraits à la règle : il les nomme affrètements « de rem- « plissage ». Le capitaine agira sagement en n'étendant pas outre mesure cette catégorie d'affrètements.

399. Cependant le capitaine s'est passé de l'autorisation requise. Va-t-il être indistinctement privé de tout recours contre l'armateur ? S'il n'a fait que le nécessaire et s'il a tout acheté à juste prix, « quoique blâmable pour avoir ainsi « agi de son chef, il ne serait pas naturel, dit Valin, de lui « en refuser le remboursement; *nemo enim debet locupletari* « *cum alterius jactura* ». Cette règle est de tous les temps.

Quelle sera la situation juridique des tiers ? S'ils sont de

(1) Cf. en ce qui touche la nécessité d'un mandat spécial pour l'emprunt hypothécaire l'article 3 de la loi du 10 décembre 1874. — (2) n. 1197. — (3) II, n. 438.

mauvaise foi, l'hésitation n'est pas possible. L'armateur peut obtenir l'entière annulation des contrats, par exemple, exiger que les voiles et les cordages achetés soient rendus au vendeur et que ce même vendeur restitue le prix déjà payé. On se jouerait trop aisément de la loi s'il en était autrement. Il y a sans doute des faits accomplis sur lesquels on ne peut pas revenir : le navire est déjà radoubé, par exemple ! Son propriétaire ne peut pas s'enrichir aux dépens des ouvriers qui ont travaillé au radoub. Mais celui-ci se trouvant, comme l'indique Valin, débiteur de son capitaine jusqu'à concurrence de ce qui lui a profité, les tiers, qui sont eux-mêmes créanciers du capitaine pourraient exercer ses droits. On leur opposerait, bien entendu, toutes les exceptions opposables au capitaine lui-même.

Les tiers peuvent être de bonne foi, surtout s'il ne se trouve sur les lieux qu'un fondé de pouvoirs (1).

Emérigon emploie (*Des contrats à la grosse*, ch. IV, sect. 8) une formule très-générale, mais nette et juridique : « Tout capitaine est présumé maître, dit-il, et jouir du libre « exercice des pouvoirs que cette qualité lui défère. L'action « sera ouverte contre les propriétaires, attendu la foi « publique ».

Cependant tous les jurisconsultes n'admettent pas que l'emprunt à la grosse et même le contrat d'affrètement ainsi conclus soient valables à l'encontre du propriétaire (2).

Affrètement. Valin (3) faisait observer que, si le propriétaire est présent, le « pouvoir » du capitaine est suspendu de plein droit; puisqu'il cesse d'être le « procureur né » du propriétaire, celui-ci peut « faire casser » l'affrètement.

(1) Mais qu'on y prenne garde ! Si le prêt a été fait dans le lieu de la demeure, non d'un fondé de pouvoirs, mais de l'armateur ou du propriétaire unique ou même de la majorité des propriétaires, et que l'acte de francisation indique leur demeure dans ce lieu, le tiers qui ne se sera pas fait représenter cet acte de francisation aura commis une imprudence et ne pourra que difficilement imposer l'exécution du contrat aux propriétaires (Cf. Eloy et Guerrand, III, n. 1868). — (2) Nous nous occuperons ultérieurement de l'emprunt hypothécaire. — (3) Sur l'article 2, tit. I, l. III de l'ordonnance.

Emérigon disait, au contraire (1) : « Le tiers qui, de « bonne foi, contracte à ce sujet avec le capitaine, n'est pas « obligé de s'enquérir si celui-ci s'est conformé ou non à « l'avis des propriétaires.... Les propriétaires ... sont ... « tenus, à moins qu'ils n'abandonnent le navire et le fret, « Ils seraient non recevables à dire que le connaissement « avait été dressé à leur insu. L'ordre des choses, le bien « du commerce et la foi publique s'opposent vis-à-vis du « tiers à une pareille exception ». Ainsi l'ont jugé l'amirauté de Marseille le 6 février 1781, le tribunal de commerce du Havre le 30 janvier 1855 (2). Telle est aussi notre opinion. M. Bédarride (3) remarque que l'ordonnance (art. 2, tit. I, l. III) disait simplement : « Le maître sera tenu de suivre « l'avis des propriétaires du vaisseau quand il affrètera dans « le lieu de leur demeure », tandis que notre article 232 dit : « Le capitaine ... *ne peut*, etc. ». Mais les rédacteurs du code (4), en rédigeant leur article 232, n'ont pas entendu reproduire avec une modification l'article 2, tit. I, l. III de l'ordonnance ; ils avaient sous les yeux l'article 17 du titre I, livre II (*Du capitaine*), qui débute par des expressions aussi formellement prohibitives : *Ne pourra*, etc. Emérigon, placé entre ces deux articles, n'avait pas tranché la question par des arguments de texte, mais par l'application d'idées générales. C'est encore ainsi qu'il faut la trancher. D'une part si, ainsi que l'a jugé la cour de cassation, le 12 février 1840, le capitaine doit être regardé comme le représentant légal des propriétaires quand il frète son navire hors du lieu de leur demeure en méconnaissant leurs instructions, pourquoi n'en serait-il pas de même quand il traite dans le lieu de leur demeure avec un affréteur de bonne foi ? D'autre part, ce que « l'ordre des choses, le bien du commerce et « la foi publique » commandaient à la fin du dernier siècle, ils le commandent encore aujourd'hui.

Emprunt à la grosse. Valin eût été bien inconséquent s'il

(1) Contrats à la grosse, ch. IV, sect. 3 § 2. — (2) Rec. de M., t. XXXIII, 2. 21. — (3) II, n. 435. — (4) *Sic* Laurin II, p. 27.

avait admis que l'armateur fût lié envers les tiers : aussi lui réservait-il formellement (1) le droit de laisser l'emprunt à la grosse au capitaine « pour son compte », en payant ou remboursant ce qui serait juste et raisonnable pour les dépenses convenablement faites à l'occasion du navire. Mais il s'en faut qu'Emérigon ait, comme l'écrivait Cresp (2), adhéré à cette doctrine. « Si le tiers qui fait des fournitures au « capitaine infidèle, dit-il (3), ignore que les propriétaires « aient des correspondants sur les lieux, il a action contre « la totalité du navire, attendu sa bonne foi. Le capitaine « avait un mandat légal, etc. » « L'infidélité du capitaine, « poursuit-il (4), ne nuit pas au tiers qui a contracté de « bonne foi avec lui. Ce tiers n'en a pas moins action contre « les armateurs et privilège sur le navire, pourvu que le « contrat ait été causé pour les nécessités de la navi- « gation (5) ». Plus loin, supposant que la faculté d'emprunter à la grosse avait été formellement retirée au capitaine : « Il semble d'abord, dit-il encore, que dans ce cas « toute action devrait être déniée aux prêteurs contre les « propriétaires » (et l'illustre jurisconsulte cite lui-même dans ce sens divers textes de la législation romaine) : « Tout cela « est vrai, ajoute-t-il, si le prêteur était instruit des défenses « faites au capitaine ; mais s'il ignorait les défenses, l'action « sera ouverte contre les propriétaires, attendu la foi pu- « blique. » Tel serait encore aujourd'hui notre sentiment.

Le principal argument qu'on puisse opposer à cette solution repose sur le texte de l'article 321 : « Un emprunt à la « grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des « propriétaires du navire, sans leur autorisation authen- « tique ou leur intervention dans l'acte, ne donne action et « privilège que sur la portion que le capitaine peut avoir au « navire et au fret » ; mais l'ordonnance (l. III, tit. V, art. 8) contenait une disposition analogue, qui n'arrêtait pas Emé-

(1) Sur l'article 17 du titre du Capitaine. — (2) II, p. 243. — (3) Contrats à la grosse, ch. IV, sect. 6. — (4) Ib., sect. 7. — (5) Suit une citation de la l. 9 ff. *de exercit. act.*

rigon. C'est l'action réelle que restreint l'article 321; mais il laisse l'action personnelle intacte contre les mandants. Il faudrait donc, pour embrasser l'opinion de Valin, se fonder sur le caractère exceptionnel de l'emprunt à la grosse ; mais il nous paraît difficile de motiver aussi vaguement cette dérogation à la règle, en présence d'un texte uniforme et qu'on interprète autrement dans tous les autres cas (1).

D'ailleurs la question n'offre plus guère d'intérêt pratique depuis qu'on a supprimé le privilège du prêteur à la grosse avant le départ.

400. Que décider lorsque, le navire appartenant à plusieurs copropriétaires, quelques-uns seulement d'entre eux ont leur demeure dans le lieu où il se trouve ? Le capitaine ne pourrait faire seul les actes indiqués dans l'articls 232 si les parts de ces propriétaires dépassaient la moitié de la valeur du navire. Il ne serait pas lié par la présence de la minorité des quiratataires, à moins, bien entendu, que l'un d'eux n'eût éte constitué armateur-gérant (2).

401. Cependant le bâtiment est frété du consentement des propriétaires et quelques-uns d'entre eux refusent de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier.

La loi permet alors au capitaine d'emprunter hypothécairement, avec autorisation du juge, pour le compte et sur la part des récalcitrants. La commission de révision du code de commerce (août 1867) (3) se demanda si, dans de telles circonstances, il trouverait aisément des prêteurs, mais finit par penser qu'on pouvait compter, pour souscrire l'emprunt hypothécaire, sur les copropriétaires intéressés au départ du navire.

En effet il est à présumer que le récalcitrant fait partie d'une minorité qui avait combattu le projet d'affrètement.

Mais il se peut aussi que la majorité change d'avis ou même qu'un propriétaire unique, après avoir approuvé ce

(1) La plupart des auteurs se prononcent en sens contraire. V. Cependant Laurin II, p. 243, note 36. — (2) *Sic* Bédarride II, n. 429 ; Demangeat IV, p. 185. — (3) Note explicative, p. 49.

projet, le désapprouve et refuse de contribuer aux frais de l'expédition.

Quels seront alors les droits du capitaine ?

La question nous semble très-simple tant que le refus ne vient que de la majorité. Nous croyons que celle-ci ne peut pas contraindre la minorité à se rétracter. Chacun est lié par la délibération commune. Il suffit qu'un seul quirataire en réclame l'exécution ! Dès lors il appartient au capitaine de poursuivre cette exécution par les voies et moyens que l'article 233 met à sa disposition.

Mais cette question devient très-délicate si les copropriétaires refusent à l'unanimité de contribuer aux frais de l'expédition. *Nemo præcise cogi potest ad factum :* l'obligation de fréter, contractée par eux, ressemble, au demeurant, à toutes les obligations de faire et par conséquent, aux termes du droit commun (1142 c. civ.), se résout en dommages-intérêts. Le mandat qu'ils ont donné au capitaine peut-il dénaturer cette obligation ?

D'après la plupart des auteurs le capitaine a, même dans cette hypothèse, le droit de contraindre ses mandants et d'emprunter hypothécairement sur leur portion d'intérêt. En effet, dit M. Dalloz (1), « le capitaine représente aussi les affréteurs et les chargeurs ». Cet argument est mauvais, le capitaine ne devenant le mandataire des chargeurs que lorsque les marchandises lui ont été remises.

Mais il est, fait observer M. Bédarride (2), le coobligé des propriétaires : « l'affréteur ayant action contre lui comme « contre eux, sa responsabilité, conséquence de sa signature, « lorsqu'il a traité lui-même avec l'autorisation des pro- « priétaires, naîtrait, dans le cas où ces derniers auraient « directement agi, de la négligence qu'il mettrait à exécuter « l'article 233 : on soutiendrait que, s'étant associé au « mauvais vouloir de ceux-ci, il doit en partager les consé- « quences. » C'est une pétition de principes : pour le rendre

(1) V° Droit maritime, n. 370. — (2) II, n. 440. *Sic* Locré, Esprit du code de commerce, sur l'art. 233.

responsable « de la négligence qu'il mettrait à exécuter l'article 233 », on doit d'abord prouver qu'il peut et doit, dans notre hypothèse, l'exécuter. Je ne crois pas davantage qu'il devienne le coobligé des propriétaires pour avoir mis *sa signature* au bas de la charte-partie (1) : s'il a signé comme un simple mandataire, les tiers n'ont pu se méprendre sur la portée de cette signature et n'ont pas, pour ce seul motif, suivi sa foi. Enfin quand même on admettrait, selon l'opinion des anciens jurisconsultes, qu'il est responsable avec les fréteurs de l'inexécution du contrat, faudrait-il en déduire qu'il peut leur forcer la main et expédier le navire en dépit de leur résistance unanime ? Cela me paraît bien douteux : le législateur n'a pas expressément imposé cette servitude à l'unanimité des copropriétaires puisqu'il s'est placé dans l'hypothèse où *quelques-uns* d'eux feraient refus de contribuer, etc. : en tout cas, l'article 233 n'a pas plus été fait dans l'intérêt du capitaine que dans celui des chargeurs. On n'imagine pas que celui-ci, pour se débarrasser de leur action en garantie, fasse voyager le navire dans leur intérêt exclusif, malgré tous les copropriétaires et après avoir grevé leur part d'un emprunt hypothécaire (2).

Un des mandants, il n'est pas besoin de le démontrer, ferait légalement ce que peut faire le capitaine : « les propriétaires, disait Valin (3), peuvent se contraindre respec-« tivement de fournir leur contingent pour mettre le navire « en état de faire le voyage. »

Il n'est pas moins évident que le droit de contraindre les récalcitrants par la voie de l'emprunt hypothécaire pourrait être délégué à un autre mandataire.

(1) Cet argument ne semble pas avoir été trouvé décisif par MM. Eloy et Guerrand (III, n. 1672), quoiqu'ils adoptent l'opinion de M. Bédarride : « Alors même, disent-ils, qu'il ne serait pas obligé par sa signature, etc. » — (2) Cf. Boistel, n. 1199. Le recès hanséatique de 1592 (art. 57) suppose que le patron, avant d'emprunter à la grosse, a pris « le conseil et le consentement des autres co-intéressés ». — (3) Sur l'article 18 du titre I du livre II.

Enfin, l'emprunt hypothécaire une fois contracté, le prêteur ne pourrait pas poursuivre les quirataires sur leurs autres biens (1). Il ne faut pas dire ici que l'action réelle implique l'action personnelle et que, si l'intérêt du quirataire dans le navire limite cette action quant au chiffre de la créance, le créancier reste libre de recourir au mode de poursuite qui lui convient le mieux. Le législateur n'entend affecter à la garantie de l'emprunt que « la part de pro-« priété » des refusants (2).

402. La procédure à suivre est très-simple.

Le capitaine doit sommer les refusants. L'ordonnance de 1681 avait déjà répudié la doctrine de Targa, d'après lequel la sommation n'est pas nécessaire, *perche la legge e quella che interpella* (3).

Vingt-quatre heures après la sommation, il peut se faire autoriser par le juge à contracter l'emprunt hypothécaire.

Par quel juge? Il semble naturel de répondre en appliquant par analogie l'article 234 : par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix.

L'autorisation doit être demandée par simple requête. Est-il nécessaire de citer les propriétaires récalcitrants? Valin, corrigeant le texte de l'ordonnance, exigeait qu'on les assignât pour éviter, disait-il, un emprunt « trop « brusque ». Emérigon (4) faisait justement observer que la loi n'en demandait pas tant et « que les circonstances ne « permettent pas quelquefois d'employer le temps à plaider ». M. Ruben de Couder regarde encore aujourd'hui (5) la citation comme plus conforme aux principes généraux de la procédure; « elle n'est pas d'ailleurs, ajoute-t-il, plus diffi-« cile à adresser que la sommation, en supposant toujours, « comme le fait l'art. 233, que les refusants se trouvent « dans le lieu même où il s'agit de contracter l'emprunt « hypothécaire ». Nous regardons au contraire comme

(1) Cf. Demangeat IV, p. 187. — (2) V. le rapport de M. Grivart sur la loi du 10 décembre 1874 (art. 28). — (3) Ch. VI, note 8. — (4) Contrats à la grosse, c. IV, sect. 4. — (5) V° Capitaine, n. 82.

beaucoup plus naturel que la procédure sur requête ne se complique pas d'une citation. Tout ce qu'on pourrait exiger, c'est que la requête fût communiquée aux propriétaires récalcitrants ; mais ce serait encore, selon nous, ajouter à la loi. Le capitaine joindra purement et simplement à sa requête, avec la charte-partie, l'original de la sommation (1).

403. Mais l'autorisation du juge ne suffit pas à faire trouver des prêteurs. Quelle sera, s'il ne s'en présente aucun, la conduite du capitaine ?

Il est évident que les récalcitrants ne seront pas déchus de leur part dans le navire (2). Personne ne soutient aujourd'hui l'opinion jadis émise par Marquardus et par Straccha.

« Le quirataire, disent MM. Eloy et Guerrand, poursuivi « pour l'exécution de ses obligations, ne peut être dépouillé « que par la voie et dans les formes légales, c'est-à-dire « par la saisie et la vente de ses biens ». Mais, d'après M. Bédarride (3), la condamnation engagerait exclusivement l'intérêt que les refusants ont au navire : « Elle ne « pourrait être prononcée et moins encore exécutée sur « leurs autres biens (4). « Ce serait, ajoute M. Boistel (5), « exagérer les droits exorbitants accordés aux propriétaires « les uns contre les autres ; la loi n'a dit nulle part qu'ils « puissent être atteints sur leur fortune de terre à raison de « leurs devoirs réciproques ». La loi n'avait pas besoin de le dire puisque, d'après le droit commun, quiconque s'est obligé est tenu de remplir son engagement sur tous ses biens mobiliers et immobiliers. Il s'agit de savoir si elle a décidé que le quirataire ne pourrait pas être atteint sur sa fortune de terre.

Emérigon, commentant l'article 18, tit. I, l. I de l'Ordonnance, citait ce fragment du Consulat (6) : « Si un action- « naire ne peut ou ne veut pas faire ce qu'il aura promis, le « patron a le droit de l'*y contraindre par voie de justice* ou

(1) Cf. Demangeat IV, p. 187. — (2) Cf. Eloy et Guerrand, III, n. 1855. — (3) II, n. 442. — (4) *Sic* Marseille, 31 mai 1833 (Rec. de Marseille, t. 13. 1. 180). — (5) n. 1199. — (6) Art. 3 (éd. Pardessus).

« d'emprunter sur sa part... ». L'illustre jurisconsulte déclare en conséquence (1) que, « si l'on ne trouvait pas à prendre « à la grosse sur la part du refusant, on serait en droit de se « pourvoir en justice pour le contraindre à la contribution « des dépenses communes, si mieux il n'aimait faire « abandon de son intérêt ». Ainsi, droit de poursuite illimité d'une part, faculté d'abandon de l'autre; mais le code de 1807 ne consacre pas expressément cette faculté d'abandon. D'autre part le quirataire ne peut invoquer l'article 216, puisqu'il s'agit d'un engagement personnel. Il faut donc, pour soustraire la fortune de terre à l'exécution de la condamnation, se borner à dire que si, l'emprunt hypothécaire une fois contracté, le prêteur ne peut pas, de l'aveu général, poursuivre les quirataires sur leurs autres biens, ceux-ci ne peuvent pas voir empirer leur situation parce qu'on n'a pas trouvé de prêteurs. On ne pouvait grever que la part du récalcitrant dans le navire : on ne pourra donc que saisir et vendre cette part! Ce serait assez logique, conforme à la tradition maritime (2) et à l'esprit de l'article 233 (3).

(1) Contrats à la grosse, c. IV, sect. 4. — (2) Toutefois, pour achever de prouver à nos lecteurs combien, même au point de vue de la tradition maritime, la question est embarrassante, nous devons placer sous leurs yeux un texte, généralement peu connu, de l'ancien droit suédois (ord. de 1667, 3e partie, ch. II.) : « Tous ceux « qui ont une part dans un navire doivent faire et procurer « toutes les avances qui seront nécessaires pour la construc« tion, la réparation, l'armement ou toute autre nécessité. Si quel« qu'un refuse de payer ce que ses co-armateurs croiront juste et « utile, il sera permis au patron et aux autres armateurs d'avan« cer eux-mêmes ou d'emprunter ce qui est nécessaire pour former « la part du refusant; et ce dernier sera tenu de rembourser cette « avance ou cet emprunt avec l'intérêt d'un pour cent par mois dans « le délai de quatre mois après que le compte aura été liquidé. S'il « ne le fait pas, les copropriétaires pourront le traduire en justice « pour le capital et les intérêts, et ils auront le choix de se payer « soit en prenant sa part du navire d'après l'estimation de six hommes « probes, *soit sur les autres propriétés de cet associé jusqu'au par*« *fait paiement*. La part dans le navire restera affectée à celui qui « a fait les avances ; il pourra même la garder après quatre mois, « s'il le veut, et en faire tout ce que les lois donnent droit de faire à « l'égard des choses engagées. » Cf. recès hanséat. de 1614, art. 7 du tit. V. — (3) Cette conséquence ne paraît pas irrésistible à M. Demangeat (IV, p. 87). On ne peut méconnaître que, pour arriver à la

404. D'après le code espagnol (1), le capitaine, « à dé-
« faut de l'armateur et du consignataire du navire, est au-
« torisé à contracter, pour affréter le bâtiment, d'après les
« instructions qu'il a reçues ; le tout dans l'intérêt du navire ;
« il peut faire les dépenses nécessaires pour maintenir le
« navire pourvu d'agrès, de victuailles et de munitions ».
Mais il ne peut faire procéder à des réparations, au lieu du domicile des propriétaires, sans leur consentement. Sur leur refus de contribuer aux frais de l'expédition, il peut les y contraindre par une sommation. Les codes portugais (art. 1393) et hollandais (art. 371) imposent au capitaine l'obligation de consulter les propriétaires du navire ou leurs fondés de pouvoir relativement aux réparations ou aux dépenses nécessaires, lorsqu'il se trouve au lieu de leur demeure, conformément à l'article 232 du code français. L'ordonnance de Bilbao, ch. XXIV, s'exprime en ces termes : « Avant de
« faire des réparations au navire, le capitaine devra en
« dresser un état détaillé, qu'il remettra aux propriétaires
« ou au consignataire afin que, par suite de leur accord, on
« puisse y procéder » (art. 22). « Un emprunt à la grosse
« ne peut être fait par le capitaine dans le lieu de la demeure
« des propriétaires du navire sans leur consentement préa-
« lable. Il pourra cependant y avoir recours dans le cas où
« l'un des propriétaires n'aurait pas contribué pour sa part,
« après sommation judiciaire ; auquel cas, il pourra hypo-
« théquer au prêt à la grosse sa part de propriété dans le
« navire » (art. 36).

Au Brésil, le capitaine fait les affrètements, selon les instructions qu'il reçoit, partout ailleurs qu'au lieu du domicile des propriétaires du navire, de leurs fondés de pouvoirs ou de leurs consignataires ; mais, dans ce lieu, il ne peut conclure un affrètement important sans leur autorisation expresse. A Buenos-Ayres et au Chili (2), le capitaine doit, en règle générale, prendre les ordres des propriétaires du na-

solution généralement adoptée (Boulay-Paty II, p. 60; Dageville II, p. 210; Alauzet, n. 1763), il faut suppléer au silence du texte. — (1) Art. 641et s. — (2) V. Hoechster et Sacré I, p. 242 et 243.

vire ou de leurs mandataires lorsqu'ils se trouvent au lieu de leur domicile et toutes les fois qu'il s'agit de prendre une résolution importante. Si quelques-uns des copropriétaires refusent de contribuer aux frais d'équipement et d'armement, le capitaine procède conformément à l'ancien article 233 du code français.

La loi russe défend au capitaine qui se trouve dans le lieu où réside l'armateur du navire ou son correspondant d'acheter des voiles, des cordages, des ancres, etc., sans son consentement ; il lui est également interdit de changer la destination du navire sans son agrément préalable (1). Le code finlandais de 1873 dispose expressément que « le capitaine, « au port où le bateau est inscrit, ne peut, sans autorisation « spéciale de l'armateur, engager celui-ci par aucun affrè- « tement ni aucun contrat relatif à l'équipement ou à l'exé- « cution du voyage (sauf en ce qui concerne l'engagement « de l'équipage). Mais, dans tout autre lieu, l'armateur est, « conformément à l'article 17 du même code, responsable « de tout ce que le capitaine fait ou conclut dans les limites « de sa charge. S'il a de quelque façon restreint le droit du « capitaine de contracter en son nom, cette restriction ne « sera pas opposable aux tiers qui n'en ont pas eu connais- « sance » (art. 33). En outre, s'il manque avant le départ un objet nécessaire au navire et que l'armateur refuse de remédier à cet état de choses, le capitaine est autorisé à résilier son engagement (art. 34). Le code norwégien de 1860, après avoir enjoint au capitaine de veiller « à ce qu'on « s'occupe en temps opportun de ce qui est nécessaire pour « que le navire soit en état de prendre la mer », ajoute : « Dans le cas où quelque chose manque au navire, il devra « lui-même y pourvoir s'il n'a pas le temps de s'adresser « aux armateurs, s'adresser aux armateurs s'il en a le « temps. S'ils refusent alors de faire ce qui est nécessaire, « le capitaine les assignera devant le tribunal qui, après « avoir apprécié la cause, pourra les astreindre à remplir

(1) V. A. de St-Joseph, Concord., p. 61.

« leurs obligations » (art. 11). Aux termes du code suédois, le capitaine, lorsqu'il se trouve dans le port où l'armateur est domicilié, ne peut, sauf pour le recrutement de l'équipage, consentir aucun engagement qui oblige l'armateur. Partout ailleurs et pour tout ce qui concerne l'armement et l'affrètement, comme pour tout ce qui est relatif à l'expédition, il engage l'armateur par ses actes. La loi danoise de 1683 (code de Chrétien V, l. IV, c. II, art. 1) défend au patron de fréter son navire à l'insu et sans le consentement des armateurs, quand il peut communiquer avec eux personnellement ou par écrit et quand il peut attendre leur réponse sans leur faire tort. Si cela n'est pas possible, il prendra l'avis des principaux du navire et il fera ce qu'il jugera le plus utile à ses armateurs, à moins qu'il ne se trouve dans un lieu où, d'après son engagement, il est tenu de se concerter avec un fondé de pouvoirs. S'il ne se conforme pas à ces dispositions, tout ce qu'il aura fait par excès de pouvoir sera déclaré nul ; en outre, il restera responsable du dommage... »

L'article 47 du code turc de 1864, qui a passé dans le code égyptien de 1875, est calqué sur l'article 232 du code français. L'article 48 est ainsi conçu : « Si le navire était frété « du consentement des propriétaires et que quelques-uns « d'entre eux fissent refus de contribuer aux frais néces- « saires pour l'expédier, le capitaine pourra, en ce cas, « vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants « de fournir leur contingent, emprunter à la grosse pour « leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire avec « autorisation du tribunal de commerce ou, à défaut, du « conseil du lieu. » Le code égyptien reproduit encore cette disposition du code turc en substituant le « gouverneur » au « conseil du lieu. »

Aux termes du code allemand (art. 496), si le bâtiment se trouve en dehors du port d'attache, le capitaine peut par le seul fait de sa nomination s'engager envers les tiers au nom de l'armateur pour toutes les opérations et tous les actes que comportent l'armement, l'équipement, l'appro-

visionnement et la conservation des navires, ainsi que pour l'accomplissement du voyage en général. Cette autorisation s'applique aux contrats d'affrètement et encore aux actions judiciaires ayant pour objet les opérations du capitaine en ce qui concerne le bâtiment. Toutefois (art. 497) le capitaine ne peut contracter des emprunts, vendre à crédit ni faire des opérations de crédit de même nature que si la conservation du navire (ou la continuation du voyage) rend ces opérations indispensables, et seulement dans la mesure du nécessaire. Il ne peut emprunter à la grosse que si l'exécution du voyage l'exige, en se renfermant d'ailleurs dans les mêmes limites. Enfin (art. 500) l'armateur qui a limité les attributions légales du capitaine ne peut opposer à un tiers la transgression de ses instructions que s'il prouve qu'elles étaient connues du tiers. C'est ce qu'avait autrefois décidé le Guidon de la mer : c'est la doctrine que la cour de cassation, dans le silence des textes français, a tirée des principes du droit maritime (1).

Les articles 329 et 330 du code italien sont calqués sur l'article 232 et sur l'ancien article 233 du code français. L. Borsari, commentant l'article 330, se demande si, dans l'hypothèse où le capitaine ne trouverait pas de prêteur à la grosse, il pourrait être atteint sur sa fortune de terre et, comme la majorité des auteurs français, résout négativement la question.

Aux mots « dans le lieu de la demeure des propriétaires « ou de leurs fondés de pouvoirs, » le code belge modifié par la loi du 21 août 1879 substitue les mots : « Lorsque « les propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs sont sur les « lieux » (art. 22 du livre II). Où le code français (art. 233) dit que le capitaine pourra emprunter hypothécairement pour le compte des refusants, le code belge (art. 23 du même livre) dit que le capitaine pourra « emprunter pour leur « compte, *même* hypothécairement, sur leur portion d'in- « térêt dans le navire, avec autorisation du juge. » Le ca-

(1) V. ci-dessus, n. 397.

pitaine ne sera donc pas nécessairement astreint à emprunter hypothécairement.

D'après le droit anglais, le capitaine a qualité pour contracter avec les tiers dans l'intérêt du navire, qu'il s'agisse de son armement, de son approvisionnement ou de son affrètement. En thèse générale, il lie les propriétaires toutes les fois qu'il contracte *according to the usual employment of the ship*, c'est-à-dire conformément à la destination du navire.

Mais quand les propriétaires ou leur correspondant se trouvent dans le port où le navire est ancré ou si près de ce port que leur abstention dans l'administration de ce navire ne pourrait pas raisonnablement se concevoir, le capitaine ne peut pas, sans un mandat spécial, engager leur crédit (1). La question de savoir s'ils étaient trop loin du port pour que le capitaine eût les coudées franches est de pur fait et varie dans chaque procès : il se peut, en effet, que les propriétaires soient très-peu éloignés et que le capitaine, sous peine de leur causer un dommage irréparable, doive prendre immédiatement un parti (2). Ainsi que l'a jugé le Conseil privé dans l'affaire Wallace *v.* Fielden (3), pour savoir si le capitaine peut emprunter sur le bâtiment ou engager le crédit des propriétaires, il faut savoir si les besoins urgents de ce bâtiment lui laissent le loisir de se concerter avec eux. La jurisprudence française, on le sait, évite ces difficultés en interprétant strictement notre article 232, et la cour de Poitiers a validé l'affrètement conclu sans autorisation par un capitaine à quinze kilomètres de la résidence de l'armateur, par cela seul que l'armateur n'était pas sur les lieux (18 février 1873).

Aux Etats-Unis, le capitaine est réputé l'agent des propriétaires quant à l'équipement, à l'avitaillement et au ra-

(1) Arthur *v.* Barton, 6 M. and W. 138, 143; Gunn *v.* Roberts, L. R. 9 C. P. 331; Curran *v.* Wood, 15 L. T. N. S. 592; Johns *v.* Simons, 2 Q. B. 425; Stonehouse *v.* Gent, 2 Q. B. 431, note, etc. — (2) Cf. Arthur *v.* Barton et Johns *v.* Simons (précités). — (3) 7 Moore, P. C, 398, 409.

doub du navire : ils sont donc liés par les engagements qu'il a souscrits à l'effet de l'armer, de l'avitailler, etc., ou même par l'emprunt qu'il a contracté afin de pourvoir à ses besoins (for the purpose of furnishing *necessaries*), pourvu que l'évidence des besoins justifie l'emprunt (1). Cela posé, des conventions qui limiteraient le pouvoir du capitaine et qui ne seraient pas connues des tiers ne leur seraient pas opposables (2). Mais il est clair que le capitaine n'engagerait plus les propriétaires s'ils avaient préposé quelque autre personne à l'armement, à l'avitaillement, etc., et que cette substitution fût à la connaissance des tiers (3). Enfin Dixon (4) enseigne qu'il cessera de les engager par les contrats passés au port d'attache s'il est prouvé que les propriétaires eux-mêmes ou un *ship's husband* ont géré le navire et que les tiers en ont été instruits. Les pouvoirs du capitaine sont un peu plus restreints dans quelques Etats. La cour d'appel du Maryland a jugé dans l'affaire Pentz *v.* Clark que le capitaine d'un navire ne peut pas engager le crédit de l'armateur pour les réparations nécessaires faites au port d'attache où celui-ci réside et, par conséquent, est à même de donner son avis personnel. De même au Connecticut (5). Au contraire dans d'autres Etats, notamment en Pensylvanie (affaire Winsor *v.* Madoloch), le capitaine peut obliger le propriétaire jusqu'à concurrence du montant des réparations nécessaires sans qu'il y ait lieu de distinguer si elles ont été faites au port d'attache où réside l'armateur ou dans un port étranger (6). Cependant, en règle générale, le capitaine ne peut pas fréter un navire dans le port d'attache sans le consentement du propriétaire ni dans les autres ports si le propriétaire y a un correspondant (7).

105. L'article 225 du code de commerce est ainsi conçu :

(1) Hussey *v.* Allen, 6 Mass. R., 163; James *v.* Bixby. 11 Mass, R., 34; Wain-Wright *v.* Crawford, 4 Dallas R., 225; Millward *v.* Hallet, 2 Caines R., 77. — (2) Dixon, p. 32. — (3) The Joseph Cunard, Olcott's Reps. 120. — (4) p. 30. — (5) Affaire Woodneff *v.* Stetson. — (6) V. le journal du droit international privé III, p. 200. — (7) Dixon, p. 36 et 35.

« Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire « visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrites « par les règlements. Le procès-verbal de visite est déposé « au greffe du tribunal de commerce ; il en est délivré extrait « au capitaine ».

L'autorité publique intervient pour constater que le navire est en état de prendre la mer : le capitaine doit non-seulement subir, mais provoquer cette intervention.

Ainsi entendue, la visite est de date assez récente. Celle qu'avaient prévue les édits de 1517 (art. 18), de 1543 (art. 41), de 1584 (art. 57) et l'ordonnance de 1681 (livre I, tit. V, art. 7) (1), postérieure au chargement, répondait à beaucoup d'autres exigences. Les huissiers visiteurs devaient s'assurer : 1° si le navire était français ou étranger ; 2° le navire étant français, si l'équipage ne comptait pas trop d'étrangers et, le navire étant étranger, s'il n'y avait pas des Français dans l'équipage ; 3° le navire étant armé en guerre, s'il était en état et étanche, pourvu d'hommes, d'armes et de victuailles convenables ; 4° le navire étant équipé en marchandise, s'il était en bon état, si l'équipage était conforme au rôle, si les autres dispositions nécessaires avaient été prises et s'il n'y avait dans le chargement aucune marchandise prohibée ; 5° enfin si le maître ne contrevenait à aucune des règles établies sur le fait de la navigation (2). C'était trop demander et l'on n'arrivait pas, paraît-t-il, à constater que le navire se trouvât dans des conditions de navigation sûre.

La déclaration royale du 17 août 1779 prescrit, en conséquence, un nouveau genre de visite : « Aucun navire mar- « chand, dit-elle, ne pourra prendre charge dans tous les « ports de notre domination, avant qu'il ait été constaté « que ledit navire est en bon état de navigation, suffisam- « ment armé et muni des pièces de rechange nécessaires, « eu égard à la qualité du navire et à la longueur du voyage;

(1) Les articles 6 de l'ordonnance de 1368 et 2 de celle de 1498 contenaient déjà quelques règles analogues pour la navigation intérieure. — (2) Valin, I, p. 190.

« à l'effet de quoi sera dressé procès-verbal du tout en pré-
« sence des deux principaux officiers du navire, par trois ex-
« perts, dont un sera capitaine ou officier de navire, l'autre
« constructeur et le troisième charpentier du port du départ
« ou, à leur défaut, par trois autres experts ; tous lesquels
« experts seront nommés d'office par les officiers d'amirauté;
« lequel procès-verbal, présenté devant un des officiers de
« l'amirauté et affirmé tant par lesdits officiers de navire que
« par les experts, demeurera annexé comme pièce de bord au
« congé ordonné par l'article premier, titre des congés de l'or-
« donnance de 1681, lequel congé ne pourra être délivré que
« sur le vu dudit procès-verbal... Lorsque le navire sera prêt
« à recevoir son chargement de retour, il sera procédé à une
« nouvelle visite dans la même forme et par les personnes
« du même état que celles ci-dessus dénommées ; lors du-
« quel procès-verbal les officiers du navire seront tenus de
« représenter le procès-verbal de visite fait dans le lieu du
« départ pour être recolé et à l'effet de constater les avaries
« qui pourront être survenues pendant le cours du voyage
« par fortune de mer ou par le vice propre du navire ; et à
« l'égard des navires faisant le cabotage et de ceux qui font
« la caravane dans l'Archipel et dans les Echelles du
« Levant, les Propriétaires, Capitaines ou Maîtres ne seront
« tenus de faire procéder audit procès-verbal qu'un an et un
« jour après la date du premier ». C'est là qu'il faut cher-
cher l'origine historique de notre article 225.

406. On pouvait craindre que les armateurs, pour accroître leurs bénéfices, n'achetassent ou ne fissent construire à vil prix des bâtiments peu solides ou ne fussent entraînés à les surcharger de marchandises. Il appartenait donc aux pouvoirs publics de veiller à la vie de nos marins, sans entraver à l'excès le commerce maritime (1). Quand M. Raoul Duval parut un moment contester, dans le sein de la grande commission instituée par décret du

(1) V. le rapport de la commission extraparlementaire de la marine marchande instituée par décret du 15 octobre 1873.

15 octobre 1873, l'utilité des visites (sauf en ce qui concerne les navires transportant des passagers), M. de Courcy fit observer que « les marins sont aussi des pas-« sagers » : « Je puis citer, ajouta-t-il, 40 navires à va-« peur, la plupart neufs, qui ont coulé en mer l'hiver der-« nier, parce qu'ils étaient mal construits ou mal chargés ; « si ces 40 navires avaient été astreints à une visite sévère, « il est probable qu'on ne leur aurait pas laissé prendre la « mer. Je demande donc le maintien des visites. » Telle fut aussi la conclusion de la commission.

La visite, pour être vraiment tutélaire, ne doit pas porter seulement sur l'état de la coque, ainsi que le faisait obser-ver, le 8 mars 1879, M. Chevandier à la Chambre des dé-putés, mais encore sur l'outillage, sur le nombre d'ancres que le navire doit porter pour mouiller en temps opportun, sur tout le matériel mobile d'armement. C'est ainsi que les choses se passent en effet. Toutefois les exigences des vi-siteurs ne sont pas les mêmes dans les ports du Midi et dans ceux du Nord : tel navire qui se croit en règle après la première visite se trouve ainsi quelquefois soumis à des exi-gences nouvelles et à l'acquisition de nouveaux objets d'ar-mement (chaînes, ancres, espars, etc). Le gouvernement avait, il y a quelques années, convoqué à Paris les délé-gués des chambres de commerce pour arriver à une règle-mentation uniforme ; mais on rencontra des difficultés pour modifier les usages des ports et l'entente ne s'établit pas.

407. A quels navires s'applique l'article 225 ?

La question est débattue en ce qui touche les navires des-tinés au cabotage. La jurisprudence incline toutefois à les exempter de la visite : « Attendu, dit la cour de Bor-« deaux (1), que si les anciens règlements, édits et décla-

(1) 27 février 1826. D. v° Droit marit., n. 2067. Cf. le sommaire de l'arrêt de cassation du 23 mai 1826, ainsi rapporté par Sirey (1826 1. 400) : « Le voyage de Rouen à Pétersbourg n'est pas un voyage de « long cours. Le navire destiné pour un tel voyage n'est donc pas « assujetti à la visite dont parle l'art. 225 co. »

« rations du roi et notamment la déclaration du 17 août 1779
» ordonnaient, sans distinction des navires destinés aux
« voyages de long cours ou aux grand et petit cabotages la
« visite des bâtiments avant leur départ pour une expédi-
« tion maritime à l'effet de constater qu'ils étaient en bon
« état de navigation, il est certain aussi que, depuis, et par
« l'article 14 du titre III de la loi du 13 août 1791, le légis-
« lateur a voulu qu'il n'y eût que les navires destinés aux
« voyages de long cours qui fussent assujettis aux forma-
« lités de visite... » En effet le texte est formel : « Ne
« seront assujettis à ces formalités, dit l'article 14, que les
« navires destinés aux voyages de long cours ; et au moyen
« de ces dispositions, toutes autres visites ordonnées par
« les précédentes lois sont supprimées. »

Mais il y avait un danger réel à cette complète exemption des navires destinés au cabotage, et la pratique a prévalu contre la loi. L'administration de la marine a fait ainsi rédiger l'article 184 du règlement général de 1866 : « Tout
« navire, avant de prendre la mer, doit être visité confor-
« mément aux règlements. Les règles sur les visites des
« navires varient suivant la destination des bâtiments. Les
« articles 12, 13 et 14 du titre III de la loi du 13 août 1791
« prescrivent pour les navires armés au long cours deux
« visites à chaque voyage, l'une avant, l'autre après l'ar-
« mement. *L'article 3 de la déclaration du 7 août 1779*
« *permet aux capitaines des bâtiments employés au cabo-*
« *tage de ne faire constater qu'une fois par an que leur*
« *navire est en bon état de navigation.* L'article 10 du rè-
« glement du 13 février 1785 exempte de la visite les petits
« bâtiments tels que ceux des pêcheurs de poisson frais,
« ceux qui ne font que le cabotage des ports de leur voisi-
« nage ou qui sortent de leur port et y rentrent journel-
« lement. » En dépit de ce règlement, je n'aperçois pas comment les tribunaux, s'ils étaient de nouveau saisis de la question, pourraient se dispenser d'appliquer aux capitaines des bâtiments employés au cabotage l'article 14 du titre III de la loi du 13 août 1791.

Mais je dois en même temps constater que la commission de la marine marchande instituée par décret du 15 octobre 1873 n'a pas mis un instant en doute la légalité de la pratique actuelle : « A cette règle générale, lit-on dans le rapport de M. Dupuy de Lôme, sont apportées les deux exceptions suivantes : 1° Les bâtiments caboteurs ne sont soumis à l'obligation de ces visites qu'une fois par an... (1) »

Aux termes des circulaires du 23 mars et du 30 octobre 1863 (2), lorsqu'un navire armé au cabotage relâche dans un port de France avec un certificat de visite périmé, on doit s'abstenir de le faire visiter si le navire effectue directement son retour à son port d'armement, à moins qu'il n'y ait lieu de penser, par suite de la déclaration de l'équipage, des chargeurs ou de tout autre intéressé dans l'opération que le bâtiment ne pourrait sans danger entreprendre une nouvelle traversée avant d'avoir subi des réparations. Dans ce cas, les constatations nécessaires pour établir qu'il est en état de tenir la mer devraient être exigées préalablement au visa du rôle (3).

408. L'article 225 s'applique-t-il aux bâtiments étrangers ? Oui, d'après MM. Bédarride (4), Laurin (5), Demanger (6), Ruben de Couder (7); non, d'après la cour de cassation. « Attendu, a dit la chambre des requêtes le 11 février 1862 (8), que si la police d'assurance souscrite en France entre régnicoles doit être régie par la loi française, il en est autrement des obligations du capitaine étranger préposé à la conduite d'un navire étranger; que l'article 225 co. qui prescrit au capitaine, avant de prendre charge, de faire visiter son navire *aux termes et dans les formes prescrites par les règlements* ne peut s'appliquer qu'aux

(1) Cf. les procès-verbaux de cette commission (Paris, 1874), p. 105. — (2) Confirmées par l'art. 189 du règlement général de 1866. — (3) Ces dispositions (même article) sont applicables aux navires armés au long cours qui, après avoir déposé leur cargaison dans un des ports de la république, reviennent au port d'armement avec le même rôle d'équipage. — (4) II, n. 385. — (5) I, p. 580. — (6) IV, p. 207. — (7) V° Capitaine, n. 140. — (8) D. 62. 1. 248.

« navires français et ne saurait étendre ses dispositions aux « navires étrangers que la fiction légale répute partie intégrante de la souveraineté dont ils portent le pavillon; qu'à « leur égard les obligations des capitaines qui les commandent sont déterminées par la loi de leur nation et non « par celle du territoire auquel ces navires abordent acci- « dentellement. » Cette dernière proposition n'est vraie, réplique-t-on, que si le navire se trouve en pleine mer, c'est-à-dire sur un territoire neutre, non soumis aux lois d'une nation particulière.

Aussi croyons-nous qu'une nation peut, à la rigueur, dans un intérêt de police et de sûreté générale, soumettre à la visite les bâtiments étrangers sans heurter les principes du droit des gens. Mais rien ne la contraint à le faire et il s'agit de savoir, au demeurant, ce qu'a voulu faire le législateur français. Or il ne nous paraît pas démontré que les règlements de 1779, de 1785 et de 1791 auxquels il se réfère aient entendu soumettre à la visite les bâtiments étrangers. Ceux qui ont fait ces règlements ne les ont pas ainsi compris et les ont toujours autrement appliqués. Aussi les tribunaux de commerce acceptent-ils sans hésitation la jurisprudence de la cour suprême (1) et je ne sache pas que la sanction pénale organisée par le décret du 24 mars 1852 (art. 83) ait jamais atteint les capitaines de bâtiments étrangers.

Quoique ne pouvant invoquer en leur faveur les certificats de visite exigés par les lois et règlements français, puisqu'ils ne sont pas assujettis à la visite, les navires étrangers jouissant cependant de la présomption de bon état de navigabilité lorsqu'ils se sont conformés aux lois de leur pays (2).

Rien ne les empêche, en outre, de se soumettre à la visite en France (3). Ils justifient ainsi cette présomption; ils empêchent en outre qu'on ne discute la question de savoir s'ils

(1) V. Le Havre, 24 août 1875 (Journ. du droit intern. privé, III, p. 458), 8 janvier et 14 mai 1878 (Rec. du Havre 1878. 1. 53, 170). — (2) Mêmes jugements. — (3) Journ. du droit intern. privé III, p. 458, note.

ont exactement observé les prescriptions de la législation étrangère.

409. Aux termes de la circulaire du 26 février 1866, confirmée par le règlement général de la même année (art. 188), « la visite *obligatoire* d'un bâtiment de commerce français « ne doit avoir lieu, aux colonies ou à l'étranger, que s'il « s'agit d'un armement primitif ou d'un réarmement après « désarmement ou encore d'avaries survenues depuis le dé- « part et compromettantes pour la sécurité du bâtiment. Hors « ces circonstances, la visite d'un navire venant de France « ou de tout autre port d'armement ne peut régulièrement « être exigée dans un port colonial ou consulaire, même « quand il y prend un chargement. »

Cela n'empêche pas les gouvernements étrangers d'exercer à leur point de vue et si bon leur semble le droit de visite, ainsi que nous le constaterons plus loin.

La circulaire du 26 février 1866 ne fait, à mon avis, qu'appliquer l'article 12, titre III, de la loi du 13 août 1791 qui débute par ces mots « Lorsqu'un capitaine ou armateur « voudra *mettre un navire en armement*, il sera tenu, etc. »

C'est par la même disposition législative que nous défendrons la jurisprudence de la cour de cassation (1), décidant que le capitaine n'est pas assujetti à une seconde visite avant de prendre charge pour le voyage de retour. Il ne met son navire *en armement* ni dans un port d'échelle ni dans le port de destination. M. Caumont (2) énonce l'opinion contraire sans la justifier (3).

410. La visite est, pour ainsi dire, dédoublée par la loi du 13 août 1791 (art. 13 du titre III). Une première visite a lieu avant que le bâtiment ait pris charge. Elle était

(1) Req. 3 juillet 1839. S. 1839. 1. 855. — (2) V° Capitaine, n. 27, § 3. — (3) La même difficulté, fait justement observer M. Laurin (I, p. 582), ne se présentait pas évidemment pour les ports de relâche, bien que la relâche soit motivée le plus souvent par l'innavigabilité accidentelle du navire, parce que les experts désignés dans ce cas pour indiquer les réparations à faire étant dans l'habitude de constater par un second procès-verbal la bonne exécution des travaux, ce second procès-verbal équivaut à un véritable certificat de visite.

ainsi décrite le 8 mars 1879 par M. Riotteau (séance de la Chambre des députés) : « Les visiteurs ne se bornent pas « à se rendre à bord, ils font sortir le navire, ils le font « entrer dans un dock pour examiner surtout sa carène, la « partie qui est plongée dans la mer, pour voir si elle se « trouve dans un bon état de conservation. Lorsque le na- « vire est dans des conditions convenables, il rentre dans le « port et il commence à prendre charge. »

Voici maintenant la seconde opération. « Au moment où « le navire est sur le point de partir, il subit une seconde vi- « site dans laquelle on constate si tous les objets nécessaires « à la navigation se trouvent en quantité suffisante et si sur- « tout tous les agrès de rechange nécessaires pour faire le « voyage qu'il entreprend se trouvent à bord. »

Cette double visite donne lieu à deux procès-verbaux. Pour ces deux opérations, chacun des experts reçoit quinze francs.

Les experts-visiteurs procèdent au nombre de trois.

Le tribunal de commerce désigne annuellement pour chaque port les anciens navigateurs, constructeurs, charpentiers composant la commission chargée des visites (1).

Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce, ainsi que le prescrit l'art. 225. Dans les ports où il n'y a pas de tribunaux de commerce, les procès-verbaux sont remis au juge de paix qui, après un délai de vingt-quatre heures, les envoie au président du tribunal de commerce le plus voisin. Dans les vingt-quatre heures de leur remise, le capitaine peut s'en faire délivrer un extrait par le greffier de la justice de paix. Le dépôt est fait ensuite au greffe du tribunal de commerce.

411. L'exécution de cette prescription règlementaire est assurée par une triple sanction.

D'abord la remise du rôle d'équipage n'est effectuée que

(1) Art. 185 du règlement général, La loi de 1791 avait dit (art. 6 du titre III) : « Les juges de commerce dans les villes où il s'en « trouvera et dans les autres les officiers municipaux nommeront « les navigateurs pour la visite des navires. »

sur la production du procès-verbal de visite, ce qui est constaté par une annotation spéciale sur le rôle (1).

En second lieu, le capitaine encourt la responsabilité civile de sa faute. Il s'expose gravement en enfreignant cette loi. Nanti du certificat de navigabilité délivré par les visiteurs, le navire marche sous la protection d'une présomption légale ; c'est alors aux chargeurs de la marchandise qu'il appartient de détruire l'autorité de cette présomption par une preuve contraire et si, par exemple, ils allèguent un vice propre, de le démontrer (2). Dépourvu du certificat de visite, le navire marche sous l'empire d'une présomption inverse; c'est au capitaine de démontrer le bon état de navigabilité.

En troisième lieu, le capitaine est frappé d'une amende de 25 à 300 francs (3).

412. La visite des bâtiments à vapeur est réglée par l'ordonnance du 17 janvier 1846. Une commission de surveillance est instituée par le préfet du département dans chaque port où la navigation à vapeur est en usage. Les ingénieurs des mines et les ingénieurs des ponts et chaussées en résidence dans les ports, les officiers du génie maritime, le commissaire ou préposé à l'inscription maritime, et le capitaine, lieutenant ou maître du port résidant sur les lieux en font nécessairement partie. Cette commission est chargée de visiter le bateau à vapeur à l'effet de s'assurer : 1° s'il est construit avec solidité, s'il réunit les conditions de stabilité nécessaires pour la navigation maritime et si l'on a pris toutes les précautions requises pour le cas où il serait destiné à un service de passagers; 2° si l'appareil moteur a été soumis aux épreuves voulues et s'il est pourvu des moyens de sûreté prescrits par l'ordonnance; 3° si sa chaudière, en raison de sa forme, du mode de jonction de ses diverses parties, de la nature des matériaux avec lesquels elle est construite, ne présente aucune cause particulière de

(1) Art. 187 du règlement général. — (2) Rouen, 14 juin 1876. Le *Droit* du 3 septembre 1876. — (3) Art. 83 décr. 24 mars 1852.

danger; 4° si l'on a pris toutes les précautions nécessaires pour prévenir les chances d'incendie. Après la visite, la commission assiste à un essai du bateau à vapeur. Elle vérifie si l'appareil moteur a une force suffisante pour le service auquel ce bateau est destiné et elle constate : 1° le tirant d'eau du bateau ; 2° la vitesse du bateau dans les différentes circonstances de l'essai ; 3° les divers degrés de tension de l'appareil moteur pendant la marche du bateau. Elle dresse un procès-verbal de la visite et de l'essai et l'envoie au préfet. Si elle est d'avis que le permis de navigation peut être accordé, elle propose les conditions auxquelles ce permis pourra être délivré ; elle indique notamment les agrès et instruments et le nombre des embarcations dont le bateau devra être pourvu (1). Dans le cas contraire, elle expose les motifs pour lesquels elle juge qu'il est convenable de surseoir à la délivrance du permis ou même de le refuser. Si, après avoir reçu le procès-verbal de la commission, le préfet reconnaît que le propriétaire du bateau à vapeur a satisfait à toutes les conditions exigées par l'ordonnance, il délivre le permis de navigation (2).

(1) Est puni d'une amende de 50 à 500 fr. le capitaine d'un bateau à vapeur qui a contrevenu aux dispositions des règlements d'administration publique ou des arrêtés préfectoraux rendus en vertu de ces règlements en ce qui concerne... 2° le nombre et la nature des embarcations, agrès et apparaux dont le bateau doit être pourvu. — (2) Si le bateau a été muni de son appareil moteur dans un département autre que celui où il doit entrer en service, le propriétaire devra obtenir du préfet du premier de ces départements une autorisation provisoire de navigation pour faire arriver le bateau au lieu de sa destination. La commission de surveillance sera consultée sur la demande.

Outre l'essai du bateau à vapeur, l'ordonnance (titre II) organise avec un grand soin l'*épreuve* des machines à vapeur servant de moteurs aux bateaux. Aux termes de la loi du 17 juillet 1856 (art. 1), est puni d'une amende de 100 à 1,000 fr. tout fabricant qui a livré une pièce destinée à fournir de la vapeur sans qu'elle ait été soumise aux épreuves.

Enfin la commission de surveillance, indépendamment de la visite préalable à la délivrance du permis de navigation, doit visiter les bateaux à vapeur au moins tous les trois mois et chaque fois que le préfet le juge convenable. Elle s'assure dans ces visites que les mesures prescrites par l'ordonnance et par le permis de circulation

413. Les navires expédiés à la pêche de la baleine et du cachalot sont assujettis à une visite spéciale. « Indépen-« demment de la visite prescrite par l'article 225 du code de « commerce, dit le décret du 20 août 1851 (art. 4), il sera « procédé à la reconnaissance de l'état des avitaillements, « embarcations, instruments et ustensiles de pêche néces-« saires à l'expédition. Un procès-verbal constatera que « l'armement présente sous ce rapport les garanties suffi-« santes, eu égard à la force et à la destination du bâtiment, « à la durée du voyage et au nombre des hommes embar-« qués. La reconnaissance ci-dessus prescrite sera faite par « une commission spéciale, composée du commissaire de « l'inscription maritime, d'un employé de l'administration « des douanes et d'un membre de la chambre de com-« merce. »

414. Les paquebots des grandes compagnies subventionnées sont aussi, en règle générale, assujettis à une visite spéciale : ils ne peuvent être employés, d'après les cahiers des charges, qu'après avoir été examinés et reçus par une commission spéciale nommée par le ministre des finances et ayant seule qualité pour autoriser la mise en service (1).

sont exécutées. Elle constate l'état de l'appareil moteur et du bateau; elle se fait représenter le journal de bord et le registre destiné à recevoir les observations des passagers. Elle adresse au préfet le procès-verbal de chacune de ces visites : dans ce procès-verbal, elle consigne ses propositions sur les mesures à prendre si l'appareil moteur ou le bateau ne présente plus des garanties suffisantes de sûreté. Sur les propositions de la commission, le préfet ordonne, s'il y a lieu, la réparation ou le remplacement de toutes les pièces de l'appareil moteur ou du bateau dont un plus long usage présenterait des dangers. — (1) Par exemple, aux termes de l'art. 20 du cahier des charges pour l'exploitation du service postal de l'Indo-Chine, « cette « commission s'assurera que les bâtiments satisfont aux conditions « suivantes : 1° que les navires et les appareils sont en bon état, d'une « solidité suffisante, et propres au service postal et commercial « auquel ils sont destinés; 2° que les chaudières peuvent supporter « à froid, sans déformations sensibles, la charge d'épreuve en « usage dans la marine impériale; 3° qu'au tirant d'eau moyen cor-« respondant au demi-chargement les vitesses des navires sont su-« périeures de deux nœuds aux vitesses moyennes fixées pour chaque

415. La chambre des députés a, le 8 mars 1879, adopté, mais seulement en première lecture, un projet ainsi conçu : « Pour les navires au long cours, la visite prescrite par « l'article 225 du code de commerce pour un chargement « nouveau pris en France, ne sera obligatoire que s'il s'est « écoulé plus de six mois depuis la dernière visite, à moins, « toutefois, qu'ils n'aient subi des avaries. »

On répondait ainsi au vœu qu'avait exprimé en 1874 la grande commission chargée d'examiner les moyens de venir en aide à la marine marchande : « La pratique comme « la raison, disait le rapport de M. Dupuy de Lôme, dé- « montrent que l'obligation de la visite, déjà limitée par la « loi à une fois l'an pour les bâtiments caboteurs est suffi- « sante. La plupart des bâtiments au long cours faisant « des navigations qui durent plus d'une année, l'obligation « de la visite à chaque nouveau chargement ne fait pas « qu'ils y soient soumis plus d'une fois l'an ; mais bon « nombre de *long-courriers* font des voyages de courte « durée, qui les ramènent fréquemment au port. Pour « ceux-là, l'obligation légale de la visite à chaque charge- « ment devient une grande gêne, inutile pour la sécurité « de la navigation. En conséquence la commission de- « mande que, pour les bâtiments au long cours, la visite, « pour un chargement nouveau pris en France, ne soit obli- « gatoire que s'il s'est écoulé plus de six mois depuis la « dernière date à laquelle ce bâtiment a été visité. » M. Riotteau tint le même langage à la chambre des dé- putés le 8 mars 1879.

416. La loi du 13 août 1791 sur la navigation et la

« ligne; 4° que le travail des machines, mesuré sur les pistons au « moyen de l'indicateur, est égal à autant de fois 200 kilog. par se- « conde qu'il y a de chevaux dans la puissance nominale mentionnée « dans l'article 17 (V. Duvergier 1861, p. 416), savoir : 450 chevaux « en moyenne pour la ligne principale, et 228 chevaux en moyenne « pour les embranchements : toutefois il sera accordé une tolérance « de cinq pour cent en moins sur la valeur de ce travail mécanique « si le navire satisfait à la condition de vitesse ci-dessus mention- « née. »

police des ports a été publiée en Belgique le 29 ventôse an V. La cour de Bruxelles s'y est référée le 6 mars 1823 pour juger que les navires destinés aux voyages de long cours sont seuls soumis à la visite. Un second arrêt de la même cour (18 janvier 1840) constate que la visite des navires se fait de la même manière à Anvers et à Bordeaux : la cour juge que, d'après cet usage commun et d'après la loi de 1791, les experts opèrent la seconde visite au moment où le navire est prêt à faire voile, c'est-à-dire lorsqu'ils peuvent s'assurer que tous les objets nécessaires à la navigation sont réunis à bord ; « ils ne procèdent à une seconde « visite *avant le chargement* que si, lors de la première, ils « ont prescrit des réparations dans l'intérieur du navire, et « ce afin de s'assurer qu'elles ont été effectuées ; dans ce « cas, une troisième visite a lieu au moment du départ, à « l'effet de vérifier que le navire se trouve alors en bon et « dû état » (1). La loi belge du 21 août 1879 a d'ailleurs maintenu l'ancien art. 225.

L'ordonnance de Bilbao (Guatemala, Honduras, Paraguay) dispose purement et simplement (art. 6 du chapitre XXIV) que « le capitaine, avant de prendre charge, « doit veiller à ce que le navire soit en parfait état de navi- « gation et pourvu de tous les apparaux et agrès néces- « saires ; sous peine de tous dommages et d'une condam- « nation à cinquante piastres d'amende pour chaque omis- « sion. » Mais cette obligation n'implique pas celle de faire visiter le navire : notre chambre des requêtes a donc pu juger le 11 février 1862 que l'ordonnance de Bilbao ne prescrit au capitaine par aucune de ses dispositions de faire visiter son navire dans les formes et dans les conditions exigées par l'art. 225 et que dès lors, en s'abstenant de se soumettre à une pareille formalité, le capitaine du navire chilien l'*Eloïsa* n'avait commis aucune faute dont pussent se prévaloir les assureurs.

L'article 648 du code espagnol est ainsi conçu : « Avant « de mettre le navire en chargement, le capitaine, un autre

(1) D. v° Droit marit., n°s 386 et 385.

« officier et deux maîtres charpentiers et calfats feront une « reconnaissance exacte de son état : s'ils le trouvent en « état d'entreprendre la navigation pour laquelle il est des- « tiné, ils consigneront d'abord ce résultat sur le livre des « délibérations ; dans le cas contraire, le voyage sera sus- « pendu jusqu'à ce que les réparations nécessaires aient été « faites. »

« Avant de prendre charge pour un voyage à l'extérieur, « dit l'art. 347 du code hollandais, le capitaine est tenu, à « la réquisition et aux frais de toutes les personnes y ayant « intérêt, de faire examiner par des experts jurés, établis à « cet effet ou nommés par le tribunal d'arrondissement et, « à défaut de celui-ci, par le juge de canton, si son navire « est pourvu de tout ce qui est nécessaire et se trouve en « état de faire le voyage. »

Les articles 1378 du code portugais, 506 du code brésilien, 899 du code chilien, 1081 du code argentin astreignent à peu près comme l'article 225 du code français le capitaine à faire visiter son navire. Aux termes du code turc (art. 40), « le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire « visiter son navire par les experts nommés *ad hoc* par le « tribunal de commerce ou, à défaut, par la chancellerie « commerciale et, s'il n'y en a pas, par le conseil municipal « du lieu, pour savoir si son navire est pourvu de tout ce « qui est nécessaire à la navigation et s'il se trouve en état « de faire le voyage. Le procès-verbal de visite est déposé « au greffe du tribunal de commerce, de la chancellerie « commerciale ou du conseil municipal ; il en est délivré une « copie conforme au capitaine. Le capitaine ne pourra re- « cevoir ses expéditions que sur la présentation du procès- « verbal de visite du navire lors même que les chargeurs « auraient renoncé à cette visite. » Le code égyptien reproduit le code turc, mais en substituant le « gouverneur du lieu » au conseil municipal.

Le code allemand décide que « le capitaine doit veiller « avant d'entreprendre un voyage à ce que le navire soit en « état de prendre la mer, bien armé, gréé, équipé, ravitaillé »

(art. 480), mais, au rebours de l'ancien code prussien (art. 1472), ne contient aucune disposition spéciale sur la visite des bâtiments de mer. Tel est aussi le système du code norwégien (art. 11) et du code finlandais (art. 34), qui se contentent d'imposer au capitaine l'obligation générale de veiller à ce que le navire soit en état de prendre la mer. D'après le code suédois, le capitaine n'est également tenu, sous sa responsabilité personnelle, que de réparer avant le départ toutes les avaries qui se sont révélées et de veiller à ce que le navire soit convenablement gréé. Toutefois la cour de Rouen a jugé, le 9 octobre 1827, que la lettre de libre navigation délivrée par le collège de Stockholm (1) équivaut aux certificats de visites donnés aux navires français. Aux termes des articles 621 et 622 du code russe, le capitaine est obligé d'examiner si le navire est en bon état et s'il peut résister à la traversée : s'il s'embarque sans examen préalable, il est tenu de supporter tous les radoubs et réparations sans pouvoir s'exempter de cette obligation en prouvant que le navire est en bon état.

L'article 322 du code de commerce italien renvoie au code spécial de la marine marchande. D'après ce code, modifié en 1877, les bateaux à vapeur qui transportent des passagers et les navires tant à voiles qu'à vapeur qui entreprennent des voyages au long cours et de grand cabotage hors de la Méditerranée (2) ne peuvent effectuer leur voyage qu'autant que leur navigabilité est constatée, au regard de l'autorité maritime dans le royaume et de l'autorité consulaire à l'étranger, par une visite spéciale et une expertise qui doit être faite, aux frais du propriétaire ou armateur, au moins une fois l'an s'il s'agit de navires en bois ou en bois et en fer, et au moins tous les deux ans s'il s'agit de navires en fer (art. 77). La visite est faite par les inspecteurs du gouvernement ou par des experts nommés par les susdites autorités (maritime ou consulaire), qui constatent si le navire est apte à la navigation, quels voyages il peut faire, s'il

(1) D. v° Droit marit., n. 389. — (2) A l'exception de ceux indiqués aux art. 61 et 149.

doit être visité de nouveau avant le délai fixé par l'art. 77 (art. 78) (1). Il y aura lieu à une nouvelle visite chaque fois que ces mêmes bâtiments, au cours de leur navigation, seront forcés de relâcher par suite des graves dommages qu'ils auraient soufferts. Lorsque le moment où un navire sera sur le point d'entreprendre un voyage sera proche de celui où, d'après les dispositions des articles 77 et 78, il devrait être visité à nouveau, l'autorité maritime ou consulaire exigera l'accomplissement de cette formalité à moins que le navire ne se dirige vers un port où la visite puisse se faire plus convenablement (art. 80). Les autorités maritimes ou consulaires pourront d'office faire visiter extraordinairement tout navire, quel qu'il soit, s'il s'élève des plaintes de la part des intéressés, et ils devront ordonner cette visite si la majorité de l'équipage la réclame, mais avant que le navire soit chargé. S'il résulte de la visite que la réclamation de la majorité de l'équipage n'était pas fondée, les auteurs de cette réclamation seront punis de peines disciplinaires (art. 81). Tout navire à vapeur est soumis, outre la visite dont il est question à l'art. 77, à l'inspection de la machine au moins une fois par an, s'il est employé exclusivement au transport des passagers (2) (art. 82). Enfin les capitaines ne peuvent obtenir leurs papiers de bord qu'en justifiant de l'accomplissement des conditions prescrites par les articles précédents (art. 83.)

417. En Angleterre, le *merchant shipping act* de 1854 (3) autorise le *Board of trade* à désigner, *quand il le juge convenable*, des inspecteurs chargés de lui faire des rapports sur la nature de tout accident ou dommage éprouvé ou causé par un navire, sur l'état de la coque et des machines des bâtiments à vapeur et en général sur tout ce qui se rattache à l'exécution des prescriptions de l'*act*. Ces inspecteurs sont

(1) Le ministre de la marine pourra disposer que les visites et expertises faites aux navires par les bureaux de classification des navires *(instituzioni di registro marittimo)* désignés par lui d'une façon spéciale équivaudront aux visites et expertises officielles. — (2) Suit le détail de l'inspection. — (3) Art. 14 et 15.

naturellement autorisés, pour l'accomplissement de leur mandat, à se rendre à bord des navires et à les inspecter en totalité ou en partie. Mais ce système n'a pas le moindre rapport avec celui qu'on applique en France depuis un siècle.

Nous avons parlé plus haut (n. 395) de la double visite annuelle à laquelle le même *act* de 1854 assujettit les vapeurs à passagers. M. Plimsoll, membre de la chambre des communes, proposa d'étendre la visite *(government survey)* à tous les bâtiments prenant la mer : on instituait ainsi un certificat de sortie pour tous les navires marchands. Cette proposition fut repoussée.

L'honorable membre des communes aurait au moins voulu que le conseil du commerce fût tenu de procéder à l'inspection des navires sur la demande des armateurs comme il y procède aujourd'hui quand elle est réclamée par le quart des hommes d'un équipage. Mais c'était là, dans l'opinion du parlement, procurer aux armateurs un moyen de décliner la responsabilité qu'ils doivent assumer. Cette proposition fut encore repoussée.

Aux termes de l'article 226 du *merchant shipping act* de 1854, les conseils locaux peuvent, sur la demande du *Board of Trade*, attacher à un port des inspecteurs médicaux chargés d'inspecter les médicaments, drogues, citrons, jus de citron, vinaigres et autres antiscorbutiques qui doivent être conservés à bord des navires (v. ci-dessus n. 393). M. Plimsoll n'obtint pas davantage que cette inspection fût obligatoire et s'étendît à tous les approvisionnements.

Cependant le projet du gouvernement, qui l'emporta sur ceux de M. Plimsoll et qui, maintes fois amendé, devint la loi du 15 août 1876, a profondément remanié cette partie de la législation anglaise.

M. Plimsoll avait, dans un accès d'indignation, déclaré qu'il démasquerait « les armateurs à tendances homicides, » les « misérables qui envoient leurs matelots à la mort. » Désormais tout individu qui envoie ou qui tente d'envoyer ou qui contribue à envoyer ou à tenter d'envoyer en mer un

navire anglais dont le mauvais état met en péril la vie des personnes (1), tout capitaine d'un navire anglais impropre à la mer qui en prend le commandement, sachant qu'il y a péril pour les personnes (2), commettent un délit (*misdemeanour*). (3)

M. Plimsoll avait voulu introduire dans le statut anglais le principe de la visite obligatoire. L'*act* du 15 août 1876 y substitue un *droit* de visite ainsi organisé : « Tout navire « anglais qui se trouvera par suite de l'état défectueux de « sa coque, de ses apparaux ou de ses machines (ou par « suite d'excès de charge ou de mauvais arrimage) dans un « état à ne pouvoir prendre la mer sans un danger sérieux « pour la vie de ceux qui seront à bord, étant donné le ser- « vice auquel il est destiné (4), pourra être arrêté provisoi- « rement afin d'être visité et, suivant les cas, relaxé ou « arrêté définitivement ainsi qu'il suit : 1° Le *Board of trade*, « si, par suite d'une plainte ou autrement, il a lieu de « croire qu'un navire anglais est dangereux, *peut* ordonner « provisoirement l'arrêt de ce navire afin de le faire visiter; « 2° Dans ce cas, une déclaration écrite des motifs de l'arrêt « est signifiée sans retard au capitaine et le *Board of trade* « *peut*, s'il le juge à propos, nommer une ou plusieurs « personnes compétentes pour faire la visite du navire et « en rendre compte ; 3° Au vu du rapport, le *Board of trade* « peut ordonner que le navire soit relaxé ou, s'il le regarde « comme dangereux, définitivement retenu, soit d'une « manière absolue, soit jusqu'à l'accomplissement de telles « conditions relatives à des réparations ou changements ou « au débarquement et au rechargement de la cargaison, « que le Conseil jugera nécessaires pour la protection de « la vie humaine et qu'il pourra modifier ou compléter par

(1) A moins qu'il ne prouve qu'il a employé tous les moyens raisonnables pour lui faire prendre la mer en bon état ou bien que le départ de ce navire dans l'état où il a pris la mer se justifie par les circonstances. — (2) Sous réserve de la même preuve. — (3) Art. 4 de l'*act*. — (4) Navire qui dans la suite de l'*act* est désigné par la qualification de dangereux *(unsafe)*.

« de nouveaux ordres ; 4° Avant que l'ordre d'arrêt définitif « soit donné, une copie du rapport est signifiée au capi- « taine du navire et, dans les sept jours, le propriétaire ou « le capitaine peut se pourvoir devant le tribunal d'inspec- « tion *(court of survey)* (1) du port ou district où le navire « est retenu ; 5° En cas d'arrêt provisoire, le propriétaire ou « le capitaine peut, avant que la visite ait lieu, exiger que « le visiteur soit accompagné par telle personne qu'il choi- « sira sur la liste des assesseurs du tribunal d'inspection, « et si le visiteur et l'assesseur tombent d'accord, le *Board* « *of trade* fait retenir ou relaxer le navire conformément « à leur avis; mais s'ils sont d'un avis différent, le *Board* « *of trade* peut agir comme si la réquisition n'avait pas eu « lieu, et le propriétaire et le capitaine auront la voie de « l'appel ouverte ainsi qu'il est dit ci-dessus » (2). Pour la meilleure exécution des prescriptions de la loi nouvelle, le *Board of trade* peut nommer un certain nombre de préposés (*detaining officers*, mot à mot officiers d'arrêt), exerçant par délégation les pouvoirs du Conseil, c'est-à-dire pouvant ordonner l'arrêt provisoire d'un navire afin de le faire visiter, nommer eux-mêmes une ou plusieurs personnes à cet effet, enfin lever l'arrêt s'ils estiment que le navire est en bon état de navigabilité (3). Jusqu'à la création de ces *detaining officers*, les droits conférés au Conseil du commerce par des actes antérieurs étaient illusoires, tandis que ces préposés ont, depuis quatre ans, rendu les plus grands services.

Si aucun motif raisonnable ou probable ne vient justifier l'arrêt provisoire du navire, le *Board of trade* est responsable non-seulement des frais d'arrêt et de visite, mais encore du préjudice causé. Au cas contraire les frais (y compris ceux exposés devant le tribunal d'inspection, les honoraires des visiteurs, etc.) sont recouvrables comme les droits et frais de sauvetage (art. 10).

(1) Les articles 7, 8, 9 de l'*act* règlant la composition du tribunal d'inspection et la procédure à suivre devant ce tribunal. — (2) Article 6. — (3) Même article.

Lorsqu'un navire anglais sera signalé au *Board of trade* ou à un *detaining officer* comme dangereux, ils pourront exiger du dénonciateur telle caution qui sera déterminée par le Conseil, à moins que la dénonciation n'ait été faite par une partie de l'équipage, qui en forme au moins le quart et qui soit de trois hommes au moins et pourvu qu'elle ne paraisse au Conseil ou à l'officier ni frivole ni vexatoire. Autrement, ainsi que le fait très-justement remarquer M. A. Jones (2), l'équipage, particulièrement intéressé au bon état du navire, n'eût jamais provoqué la visite (art. 11).

Toute personne chargée de visiter le navire doit avoir un libre accès à toutes ses parties et pourra en examiner le chargement, et à cet effet requérir le déchargement ou le déplacement de toute cargaison, de tout lest et de tous apparaux ; la résistance et la désobéissance qui lui seraient opposées dans l'exercice de ses fonctions sera punie d'une amende qui pourra s'élever jusqu'à vingt livres sterling (art. 12).

Enfin (même article) la perte de l'immatricule britannique du navire ne sera point une cause de levée de l'arrêt. On a voulu ainsi empêcher le propriétaire du navire arrêté de se soustraire à l'application de l'*act* en renonçant au pavillon anglais, comme plusieurs avaient menacé de le faire (3).

Mais en outre (abstraction faite du droit que l'art 37 de l'*act* confère au gouvernement anglais d'appliquer par simple ordonnance royale, avec l'adhésion d'une nation étrangère, nne disposition quelconque de la loi nouvelle aux bâtiments de cette nation), les dispositions ci-dessus sont de plein droit applicables aux bâtiments étrangers et par conséquent aux nôtres, qui auront pris tout ou partie de leur chargement dans un port du Royaume-Uni, lorsqu'ils ne se trouveront pas en état de tenir la mer *par suite de sur-*

(1) Le receveur des naufrages peut retenir le navire sauvé ou l'épave jusqu'à paiement ou jusqu'à ce que caution soit donnée pour le montant. — (2) Ann. de législ. comparée, 1877, p. 60. — (3) Alg. Jones, ib.

charge ou de mauvais arrimage. Maclachlan fait remarquer (1) que l'application aux navires étrangers du système préventif organisé en 1876 est restreinte à ces deux seuls cas. Même ainsi restreinte, elle ne fut pas admise sans hésitation par la chambre des communes (2).

Les armateurs de tous les pays doivent donc, s'ils ne veulent s'exposer à de grands mécomptes, se renseigner sur cette partie de la législation anglaise et s'y conformer quand ils envoient leurs navires dans les eaux britanniques (3).

Enfin les nombreux armateurs français qui achètent des navires anglais en Angleterre et les amènent en France pour être francisés commettraient une grave imprudence en omettant de faire procéder à la visite en conformité de la loi française et de se faire délivrer un certificat régulier. Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 3 janvier 1877 (Rec. de Mars. 1877. 1. 80) que la loi française n'était pas observée si des visiteurs désignés par le consul de France n'avaient pas visité ces navires avant leur départ (4). Ce jugement a été confirmé le 1er avril 1878 (5).

(1) Commentaire de l'*act* du 15 août 1876, p. 17. — (2) On ne voulut pas, dit M. Algernon Jones commentant la délibération de la chambre des communes du 27 avril 1876, faire subir au pavillon anglais une inégalité trop avantageuse pour les pavillons étrangers, que certains armateurs anglais auraient pu vouloir adopter dans ce cas. — (3) Quand il s'agit de bâtiments étrangers, une copie de l'arrêt provisoire est signifiée à l'agent consulaire de la nation à laquelle le navire appartient, le plus voisin du lieu de l'arrêt. En cas d'arrêt provisoire, l'agent consulaire, sur la demande du propriétaire ou du capitaine du navire, peut requérir que la personne nommée par le Conseil du commerce pour visiter le navire soit accompagnée par telle personne que l'agent consulaire choisira et, dans ce cas, si le visiteur et cette personne s'accordent, le Conseil du commerce ordonnera que le navire sera retenu ou relaxé conformément à leur avis; s'ils sont d'avis différent, il pourra agir comme si la réquisition n'avait pas eu lieu, et le droit d'appeler du rapport du visiteur, ouvert ci-dessus par le présent acte, appartiendra au propriétaire et au capitaine. En cas d'appel du propriétaire ou du capitaine au tribunal d'inspection, l'agent consulaire pourra, à leur requête, nommer une personne compétente qui siégera comme assesseur au lieu et place de l'assesseur qui n'est pas nommé par le Conseil du commerce. — (4) Réservant, bien entendu, aux assurés le droit d'établir que ces bâtiments, malgré l'absence de certificat, étaient en état de tenir la mer. — (5) Rec.

Aux Etats-Unis, la loi, tant que le navire n'a pas pris la mer, entend ignorer s'il peut ou non naviguer. L'*act* du 20 juillet 1840 autorise la visite, mais la visite postérieure au départ et dans un port de relâche.

418. L'article 222 du code français est ainsi conçu : « Il (le capitaine) est responsable des marchandises dont « il se charge. — Il en fournit une reconnaissance. — Cette « reconnaissance se nomme *connaissement* » (1). « Demeu- « rera, disait l'ordonnance (livre II, tit. 1, art. 9), respon- « sable de toutes les marchandises chargées dans son bâti- « ment, dont il sera tenu de rendre compte sur le pied « des connaissements. »

« Si quelque objet chargé sur le navire et inscrit sur le « registre se perd, avait déjà dit le Consulat de la mer « (c. 22), le patron doit indemniser les propriétaires. »

419. La première obligation du capitaine est d'embarquer les marchandises sur son navire, en vue duquel le chargeur a contracté. La loi 10 § 1 ff. *ad legem Rhodiam* le rendait responsable s'il les avait embarquées ou transportées sans nécessité sur un navire moins bon que le sien. Mais quand il les aurait placées sur un meilleur navire, il devait répondre de leur perte parce qu'il avait violé le contrat : ainsi le décidaient Stypmanus (2), Kuricke (3), Peckius (4) et, plus tard, Valin (5). Le vieux droit hambourgeois (6) obligeait le patron qui avait transbordé des marchandises sans nécessité à en rembourser la valeur dans le cas où le navire périrait (7), et, de nos jours, la cour

de M. 1876. I. 131. La cour d'Aix a admis que le bon état de navigabilité, à défaut de ce certificat, avait pu être établi par l'origine du navire, par son âge, par ses précédents voyages. — (1) Nous parlerons de tout ce qui a trait au connaissement en commentant le titre septième du second livre. — (2) Ad jus marit. c. 10, n. 215. — (3) Ad jus hanseat., art. 16, tit. III, n. 6. — (4) Dans son commentaire de la l. 10 *ad legem Rhodiam*. — (5) Cependant, ajoutait Valin suivant en ce point la loi romaine, si les deux navires périssent, il n'y a plus alors de dédommagements à prétendre contre lui. — (6) Statut de 1497, Du droit marit., art. 7 et statut de 1603, tit. XIV, art. 4. — (7) En ajoutant toutefois, comme Valin : « Néanmoins si son navire était « frappé des mêmes accidents sans sa faute, il ne serait tenu à rien. »

de Rouen (1) a, non sans raison assimilé au déroutement volontaire le transbordement accompli sans nécessité.

420. A partir de quel moment le capitaine est-il responsable ? « Les voituriers, dit l'article 1783 du code civil, « répondent non-seulement de ce qu'ils ont déjà reçu dans « leur bâtiment ou voiture, mais encore de ce qui leur a été « remis sur le port ou dans l'entrepôt pour être placé dans « leur bâtiment ou voiture. » Au demeurant tout dépend de la convention. Il s'agit avant tout pour les tribunaux de déterminer en fait où la marchandise a été mise à la disposition du capitaine : est-ce à quai ? est-ce auprès du navire ?

Toutefois, d'après un usage attesté par le tribunal de commerce du Havre (2), les marchandises à charger passent, en principe, aux risques du navire du moment où elles sont élinguées et enlevées au moyen des engins du bord (3) : le capitaine est donc responsable de la perte de la marchandise occasionnée par la rupture de la chaîne d'embarquement du navire. A Marseille, quand un chargement doit être présenté au capitaine *sous palan* pour l'embarquement, c'est au capitaine et non à l'affréteur qu'il appartient de faire élinguer les colis (4).

Ce point est réglé d'une manière un peu plus précise par diverses législations maritimes. Par exemple le code allemand (art. 561) exige du capitaine que, pour prendre le chargement à bord, il amarre le navire à la place indiquée par l'affréteur, ajoutant que si la place n'est pas assignée à temps ou si tous les affréteurs n'assignent pas la même place ou enfin si la calaison, la sûreté du navire, les ordonnances

(1) Rouen, 27 juillet 1853. Rec. du Havre 1855, 1. 31. — (2) Jugement du 20 novembre 1878, Rec. du Havre 1878. 1. 275. — (3) « Attendu, dit le jugement, qu'à moins de convention spéciale il « est d'usage que les allèges chargées de marchandises doivent « amener cette marchandise le long du bord du steamer et disposée « pour l'enlèvement; qu'une fois élinguée et la marchandise étant « enlevée par les moyens du bord, élle passe à la charge du steamer « ou du navire qui l'enlève, à moins qu'il ne soit prouvé que l'élin- « guée a été mal faite... » — (4) Marseille, 14 décembre 1877 (Rec. de Mars 1878. 1. 61).

ou les usages locaux ne permettent pas de suivre les instructions données, le capitaine doit amarrer à l'embarcadère usité. D'après le code espagnol (art. 681) « la responsabi-« lité du capitaine commence dès l'instant où les marchan-« dises lui sont remises sur le bord de l'eau ou sur le môle « du port du chargement ». Le code portugais (art. 1364) et la plupart des codes de l'Amérique du Sud décident expressément que « la responsabilité du capitaine, à l'égard du « chargement, commence à dater du moment où la mar-« chandise a été transportée à son bord. » Il paraît que, d'après les usages d'Haïti, les marchandises sont toujours chargées sur des allèges aux risques et périls des expéditeurs (1).

A quelque moment que la marchandise ait été mise à la disposition du capitaine, il en doit récépissé : que si, depuis cette livraison jusqu'à l'embarquement effectif, un dommage survient, il n'en peut rejeter la responsabilité sur l'acconier ou sur le chargeur lui-même ; ils sont dessaisis (2).

421. On ne peut que conseiller au capitaine d'assister lui-même au chargement, du moins à cette période du chargement pendant laquelle, d'après la commune intention des parties ou d'après l'usage des lieux, les marchandises sont aux risques du navire. Il agira d'autant plus sagement qu'il n'a pas de meilleur moyen de s'assurer s'il n'y a pas surcharge, et qu'il est responsable de la surcharge (3).

Mais *doit-il* assister au chargement ?

Le code allemand (art. 484) a réglé ce point : « *Dès le com-« mencement du chargement* jusqu'à l'achèvement du dé-« chargement, dit-il, le capitaine ne peut quitter le navire « en même temps que le pilote que dans des cas pressants : « il doit alors nommer préalablement un remplaçant pris « parmi les officiers du bord ou les autres gens de mer. »

(1) Ainsi le constate un jugement du tribunal de commerce du Havre du 5 septembre 1877 (Rec. du Havre 1879. 1. 29.) — (2) Marseille, 11 octobre 1829 (Rec. de M., 1830. 1. 293). Cf. Eloy et Guerrand III, p. 367. D. V° Droit marit., n. 392. — (3) Cf. Bordeaux, 13 mars 1872 (Rec. de Mars. 1873. 2. 37).

L'ordonnance de Bilbao n'exigeait la présence du capitaine sur son navire qu'à partir du moment où il était chargé (ch. XXIV, art. 19). Mais notre code est muet sur la méme question.

Cependant MM. Dalloz (1) croient pouvoir affirmer que le capitaine « est, en général, *tenu* d'assister au chargement « des marchandises. » Mais cette obligation n'est imposée par aucun texte. Quand le code de commerce demande au capitaine d'être en personne dans son navire, il s'explique à ce sujet, comme dans l'article 227. Aussi la cour de cassation a-t-elle jugé que le capitaine, dans le silence de la charte-partie, n'était pas tenu d'assister au chargement (2). Cela n'empèche pas, bien entendu, qu'il ne soit responsable s'il ne le surveille à partir du moment où la marchandise est aux risques du navire et si quelque dommage provient de cette négligence.

422. La loi du 18 juin 1870 (art. 3) et le décret du 2 septembre 1874 ont assujetti les capitaines à des obligations spéciales pour l'embarquement et le débarquement (3) des matières dangereuses.

Tout navire chargé en totalité ou en partie de l'une ou de plusieurs des marchandises dangereuses dont la nomenclature a été déterminée par le décret du 12 août 1874 (4) doit

(1) Rec. pér. 1875. 1. 433. — (2) Arrêt de la chambre civile du 29 déc. 1874, D. *loc. cit.* — (3) Nous nous occupons en même temps de ce qui a trait à l'embarquement et au débarquement pour ne pas scinder l'analyse de ce règlement d'administration publique. — (4) Aux termes de ce décret les matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie sont divisées en deux catégories : 1° les matières explosibles ou très-dangereuses et dont le transport exige les plus grandes précautions ; 2° les matières inflammables et comburantes ou moins dangereuses, mais dont il importe cependant de soumettre le transport à des précautions spéciales (art. 1). Les matières de la première catégorie sont contenues dans la nomenclature suivante : nitroglycérine, dynamite, picrates, coton-poudre, coton azotique (pour collodion), fulminates purs ou mélangés, amorces, mélanges de chlorates et d'une matière combustible, poudres et cartouches de guerre, de chasse et de mine, pièces d'artifice, mèches de mineur (art. 2). Les matières de la deuxième catégorie sont désignées dans la nomenclature ci-après : phosphore, allumettes, sulfure de carbone, éthers, collodion liquide, huiles brutes de pétrole, de schiste, de boghead,

s'arrêter dans la partie du port ou des mouillages extérieurs désignée à cet effet par un arrêté préfectoral approuvé par le ministre des travaux publics. Le capitaine fait connaître immédiatement par une déclaration au bureau du port la nature et la quantité des marchandises dangereuses dont le navire est chargé, ainsi que la nature des récipients qui les contiennent (art. 1). Le navire stationne ou se rend à l'emplacement qui lui est désigné par les officiers du port. Il est amarré avec des chaînes-câbles en fer et arbore un pavillon rouge à l'endroit le plus apparent. Il doit rester éloigné des autres navires à la distance de 50 mètres ou à la distance moindre fixée par les officiers du port. Il est interdit à tout navire de stationner sans autorisation à une moindre distance des navires chargés de marchandises dangereuses (art. 2). Les navires dont le chargement en marchandises dangereuses excède 15,000 litres doivent en outre être entourés, aux frais desdits navires, par les soins des officiers du port, d'une ceinture de barrages isolateurs du système en usage dans le port. La même mesure de précaution peut être appliquée, si les officiers du port en reconnaissent l'utilité, aux navires portant moins de 15,000 litres de matières dangereuses (art. 3). Le capitaine est tenu de se conformer à toutes les dispositions que les officiers du port lui prescriront dans l'intérêt de la sûreté publique (art. 4). Les navires qui ont reçu dans le port un chargement de marchandises dangereuses sont soumis aux dispositions des articles précédents (art. 5).

Le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses ne peuvent avoir lieu que sur les quais ou portions de quai désignés à cet effet. Ces opérations ne peuvent être commencées sans l'autorisation écrite d'un officier du

de résine; essences et huiles lampantes de pétrole; essences et huiles lampantes de schiste; essences et huiles lampantes de boghead; essences et huiles lampantes de résine; essence de houille, benzine, toluène, acide nitrique monohydraté (art. 3). V. quant à l'apposition des marques rouges (substances de la première catégorie) et vertes (substances de la deuxième) les articles 4 et 5 du même décret. Duvergier. 74., p. 363.

port. Elles n'ont lieu que de jour et sont poursuivies sans désemparer avec la plus grande célérité, de telle sorte qu'aucun colis ne reste sur le quai pendant la nuit. L'embarquement des marchandises dangereuses n'a lieu qu'à la fin du chargement (art. 6). Le chargement et le déchargement par allèges ne peuvent avoir lieu qu'au moyen d'embarcations dont la construction et l'agencement sont déterminés, pour chaque port, par un arrêté préfectoral approuvé par le ministre des travaux publics : leur tonnage ne doit pas excéder la quantité de marchandises dangereuses qui peut être chargée ou déchargée dans une journée. Les allèges en service arborent un pavillon rouge (art. 7). Les essences doivent être contenues dans des vases métalliques exactement fermés. L'usage des bombonnes ou touries en verre et en grès, lors même qu'elles sont protégées par un revêtement extérieur, est interdit (art. 8). Il est interdit de faire usage de feu, de lumière ou d'allumettes, ainsi que de fumer à bord des navires, sur les allèges employées aux transports et sur les quais où se font le chargement et le déchargement, pendant la durée du chargement et du déchargement (art. 10). Tout navire chargé de marchandises dangereuses reçoit un gardien spécial désigné par les officiers du port pendant toute la durée de son séjour. Le même gardiennage permanent s'exerce sur les allèges pendant leur emploi et sur les quais de dépôt pendant la manutention des marchandises. Le gardiennage à bord des navires et sur les allèges est aux frais des navires (art. 11) (1).

Après le chargement, l'arrimage.

423. Arrimer, c'est placer dans l'intérieur du navire

(1) Des arrêtés préfectoraux approuvés par le ministre des travaux publics déterminent pour chaque port : 1° les mesures nécessaires pour l'exécution du présent réglement ; 2° les conditions sous lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du règlement d'administration publique à l'égard des navires chargés de petites quantités de marchandises dangereuses et des marchandises qui, à raison de circonstances locales, exigeraient moins de précautions (art. 13).

les diverses marchandises qui composent la cargaison. L'arrimeur est la personne préposée à cette opération.

Le capitaine répond du mauvais arrimage. Donc il a le droit d'arrimer. C'est un droit qu'il n'est pas présumé répudier : s'il n'est pas l'arrimeur nécessaire, il est l'arrimeur naturel de son navire.

Le capitaine cesserait d'être l'arrimeur naturel du navire si l'arrimage vicieux avait été autorisé, sinon ordonné par l'armateur lui-même, remplissant à bord les fonctions de second et, à raison de ces fonctions, spécialement chargé de placer les marchandises ; le tribunal de commerce de Marseille jugea le 16 mars 1855 que cet armateur n'était pas recevable à recourir contre le capitaine. Mais c'est là une hypothèse bien extraordinaire.

424. Cependant la charte-partie contient quelquefois une clause qui permet au chargeur de mettre des arrimeurs à bord ou dispose que l'arrimage sera fait par l'affréteur et et à son compte. Une semblable stipulation décharge-t-elle le capitaine de toute responsabilité ? Non. L'arrimage ne s'accomplit que sous sa surveillance, et les arrimeurs deviennent, dans une certaine mesure, ses préposés. Le Conseil d'Etat l'avait ainsi jugé le 1er juin 1807, alors que l'avarie des vins embarqués pour le compte de l'Etat provenait d'un mauvais arrimage opéré par les soins de l'administration. MM. Dalloz, il est vrai, faisaient observer en 1850 (1) que « cette solution n'est pas à l'abri de toute critique. » Il ne faut pas oublier, tout au moins, que d'après les cahiers des charges annexés aux conventions postales, en cas d'embarquement de munitions de guerre sur les paquebots d'une compagnie subventionnée, « toute la responsabilité des ris-
« ques qu'elles peuvent occasionner demeure à la charge
« de l'Etat. » « Si l'Etat, ajoutent les cahiers, fait accompa-
« gner ces munitions par un agent spécial, la compagnie
« doit suivre ses indications pour l'arrimage des munitions
« à bord et les précautions à prendre. » Il faudrait, pour

(1) Vo Droit marit., n. 391.

que le capitaine restât encore responsable du mauvais arrimage, qu'il eût mal renseigné l'agent spécial ou mal exécuté ses instructions.

La jurisprudence est généralement sévère pour le capitaine alors même que, d'un commun accord, l'arrimage est fait par les gens du chargeur : la cour de Rouen a jugé le 9 octobre 1827 et le 9 novembre 1859 (1) que le capitaine, ayant toujours le droit de donner des ordres pour l'arrimage, est responsable en pareil cas, même quand il emploie un arrimeur juré (14 décembre 1820) (2). Le tribunal de commerce de Marseille a statué de même le 13 novembre 1845 (3) et le 24 avril 1866 (4), le tribunal d'Anvers le 9 décembre 1863 (5), le tribunal du Havre le 25 mars 1879 (6).

Mais ne peut-on pas stipuler, d'une manière plus générale, que le capitaine n'est pas responsable du mauvais arrimage ?

Il me paraît évident que si la charte-partie, sans ôter au capitaine son droit d'arrimer, contient une clause pareille, les tribunaux n'en doivent pas ordonner l'exécution (7). Conçoit-on que le capitaine vienne dire : je garde le droit d'arrimer, mais je me réserve le droit de faire un arrimage extravagant ? Une telle clause, outre qu'elle heurte directement l'article 1382 du code civil, deviendrait *de style* et jetterait un véritable discrédit sur notre commerce de trans ports maritimes.

Mais cette stipulation peut être, dans certaines circons

(1) Rec. de Mars. 1828. 2. 110 et 1860. 2.90. — (2) Caumont, v° Arrimage, n. 66. — (3) Rec. de Mars. t. XXV, 1.25. — (4) Ib. 66. 1. 174. — (5) Rec. d'Anvers, 64. 1. 108. — (6) Rec. du Havre, 79. 1. 118 : « Attendu, dit ce dernier jugement, que le capitaine, en dehors de l'intérêt de sa responsabilité vis à vis des réclamateurs, qui ne connaîtront que lui lors de la délivrance du chargement, a l'obligation professionnelle de surveiller l'arrimage pour empêcher que, par inexpérience ou par intérêt, on ne charge son navire de manière à en compromettre la stabilité. » — (7) *Sic.* Marseille, 26 novembre 1845 (Rec. de Mars. t. XV. 1. 128) et 21 décembre 1874 (Rec. de Mars. 1875. 1. 79).

tances, envisagée comme une protestation du capitaine, et dès lors le juge devrait en tenir compte. L'affréteur entend arrimer lui-même et le capitaine s'aperçoit qu'on paralyse, en fait, son droit de contrôle : il insiste pour un autre arrimage et se heurte au refus obstiné de l'affréteur qui s'apprête à retirer ses marchandises. Obligé de laisser faire ou de renoncer à un affrètement avantageux, il pourra très-bien stipuler que cet arrimage opéré malgré lui l'est aux risques du chargeur. De quoi celui-ci pourrait-il se plaindre (1) ?

Le tribunal de commerce du Havre reconnaît même dans un récent jugement (2) que l'affréteur peut décharger le capitaine de sa responsabilité « par des conventions nettes « et explicites. » On peut, en effet, aller jusque-là si l'affréteur concentre effectivement entre ses mains le droit d'arrimer. Comme le répète ce jugement même, « le fait par « l'affréteur d'imposer ses arrimeurs est sans portée, » s'ils sont encore soumis à l'autorité du capitaine. Mais s'il est entendu que tout le monde a voulu les soustraire absolument à cette autorité, ce pacte, qui a ses inconvénients, mais qui n'est pas contraire à l'ordre public, doit être exécuté. Les tribunaux n'admettront pas aveuglément cette abdication ; mais ils doivent l'admettre si la convention est « nette » et, s'ils l'admettent, elle doit produire tout son effet entre les parties contractantes.

425. Celui qui doit arrimer doit aussi supporter les frais d'arrimage. Ces frais sont donc, en règle générale, à la charge du capitaine représentant le fréteur. D'après l'usage du Havre, le capitaine doit supporter même les frais de conditionnement à bord (réparation, raccommodage) des sacs en vidange ou sur le point d'être en vidange (3).

(1) Nous supposons, bien entendu, que le débat s'agite exclusivement entre cet affréteur opiniâtre et le capitaine. — (2) 8 juillet 1879. Rec. du H. 79. 1. 236. V. au bas de ce jugement (même recueil) une très-intéressante note de M. Guerrand. — (3) Le Havre, 6 février 1878. Rec. du Havre 1878. 1. 104. Cette règle doit évidemment comporter d'assez nombreuses exceptions : par exemple, si le capitaine a fait des réserves au moment du chargement.

Mais si l'affréteur met lui-même des arrimeurs à bord, il supportera les frais. La logique le veut ainsi. Toutefois même alors, s'il faut remanier l'arrimage pour permettre au navire de recevoir la quantité de tonneaux qu'il doit prendre aux termes de l'affrètement, le capitaine peut être réputé en faute et supporter les frais de ce remaniement (1).

Autre exception. Les frais d'arrimage des marchandises chargées sur un navire loué en bloc, à l'effet par l'affréteur de sous-louer partiellement, sont à sa charge, d'après les usages maritimes, à défaut de convention contraire. Ainsi l'a jugé la cour de Bruxelles le 8 avril 1830 (2). En effet ces frais d'arrimage sont faits exclusivement dans l'intérêt de l'affréteur.

426. Nous n'écrivons pas un manuel pratique d'arrimage à l'usage des capitaines. Cependant nous ne croyons pas sortir de notre cadre en traçant ici quelques règles générales dont l'arrimeur ne saurait s'écarter.

A. Avant tout l'arrimeur ne doit pas juxtaposer les marchandises qui peuvent se détériorer par cette juxtaposition. Il est astreint au *fardage*, c'est-à-dire il est obligé de placer entre les diverses facultés de la cargaison certaines matières étrangères afin d'éviter les avaries résultant du choc ou de la pression.

Ainsi le capitaine qui a été autorisé par les affréteurs à embarquer du sel doit en général l'isoler des autres marchandises (3). Il s'expose encore à des dommages et intérêts s'il n'isole pas les cuirs soit des balles de laine (4), soit à plus forte raison des cafés (5). Les questions de *juxtaposition* sont presque toujours délicates, et les tribunaux admettent ou repoussent le plus

(1) *Sic* Marseille, 8 mai 1861. Rec. de Mars. 61. 1. 217. — (2) Caumont, v° Arrimage, n. 6.— (3) Le Havre, 19 février 1842. Rec. du Havre 1842. 1. 122. — (4) Anvers, 27 déc. 1859. V. Caumont, v° Arrimage, n. 21. — (5) Marseille, 15 octobre 1872 et 19 septembre 1873. Rec. de M. 1873. 1. 21 et 320. Dans ces deux espèces, le tribunal regarde comme non avenue la clause du connaissement qui exonère le capitaine des

souvent le vice allégué de l'arrimage selon que les marchandises sont plus ou moins susceptibles de dépréciation par le contact ou par l'odeur (1).

La faute est encore plus palpable si le capitaine place des futailles d'huile, susceptibles de coulage, sur des colis que l'huile peut endommager (2) et particulièrement s'il arrime des douelles sous des huiles de pétrole (3) ou bien encore des tissus sous des fûts de trois-six (4). Il n'est guère moins imprudent de *superposer* des lards et graisses à des sacs de froment (5) ou des barriques de suif à des cuirs secs ou salés (6) ou des caisses d'extrait de bois de campêche à des caisses de lard (7). Le capitaine doit surtout s'abstenir de superposer des marchandises très-lourdes (par exemple des sacs de charbon) à des futailles contenant du liquide (8). Les questions de superposition étaient minutieusement, mais sagement réglées par le Consulat de la mer : « Le pa-

dommages causés par le contact d'une marchandise avec une autre: « Attendu, dit le second jugement, que c'était une faute d'arrimage « que de mettre en contact une marchandise aussi délicate que des « cafés avec des marchandises qui les détériorent et que la clause « dont il s'agit n'exonère pas le capitaine de sa responsabilité, « parce que les capitaines doivent toujours répondre de leurs « fautes. » — (1) C'est ce qui résulte du jugement que nous venons de citer. Le tribunal de commerce de Marseille a encore jugé le 21 janvier 1879 (Rec. de M. 79. 1. 81) que le fait de charger du blé à proximité de barriques d'alcool ne constitue pas un vice d'arrimage, « attendu que si certaines marchandises sont susceptibles d'être « gâtées par la présence d'autres marchandises dans la même cale « et si une responsabilité peut naître du seul rapprochement de « marchandises différentes, cette responsabilité doit se restreindre « au cas de marchandises très-délicates mises en présence de mar- « chandises qui les déprécient sensiblement par leur contact ou « leur odeur; que les blés ne sont pas au nombre des marchandises « les plus susceptibles de semblables dépréciations... » Le même tribunal avait vu au contraire un vice d'arrimage dans le rapprochement de balles d'amandes et de barriques de verdet (Rec. de M. 1878. 1. 219). — (2) Mars. 18 nov. 1845. Rec. de M. t. XXV. 1.25. — (3) Le Havre, 30 juin 1862, 9 juin 1862. Rec. du Havre. 62. 1. 187 et 63. 1. 165. — (4) Alger, 17 juin 1875. Rec. de M. 1878. 2. 139. — (5) Anvers, 27 mars 1863. Rec. d'Anvers 1863 1. 324. — (6) Anvers, 27 mars et 20 avril 1866. Rec, d'Anvers 1866 1. 243. — (7) Anvers, 6 avril 1863. Rec. d'Anvers, 63. 1. 317. — (8) Marseille, 20 août 1860. Rec de M. 60. 1. 286.

« tron, y lit-on (c. 25), ne doit point faire sol aux effets « d'un marchand avec ceux d'un autre. S'il le fait, et que « les objets qui font le sol reçoivent quelque dommage de « ceux de dessus, le patron doit le répàrer. » « Si la to- « talité ou une partie des marchandises étant des objets de « poids, ajoute le chapitre 26, le patron fait sol pour tous « seulement avec les effets de l'un des marchands et que la « marchandise avec laquelle il aura fait le sol reçoive « quelque dommage, il devra le réparer. » Il en serait autrement si ce chargeur avait seul des marchandises de poids, « car il a toujours été d'usage et de raison que l'on doit faire « le sol inférieur avec des marchandises de poids. Par quel « motif? Afin de faciliter le gouvernement du navire, « parce qu'il serait nuisible et dangereux de mettre les « marchandises d'encombrement dessous et celles de poids « dessus. »

L'affréteur stipule quelquefois que sa marchandise sera transportée en fardage, c'est-à-dire sera placée entre les diverses parties de la cargaison qu'il convient d'isoler. Dans ce cas il paie un fret moindre parce qu'il rend un service au fréteur ; mais, comme il paie un fret moindre, il n'est pas fondé à se plaindre des inconvénients qu'entraîne ce mode de transport, et, par exemple, des avaries causées par le contact des saindoux superposés (1).

Les capitaines cherchent souvent à pallier une juxtaposition maladroite en faisant observer que les diverses sortes de marchandises leur ont été remises par le même chargeur. Mais les tribunaux écartent cette excuse banale. Qu'importe en effet? Quoique remises par le même chargeur, elles peuvent être isolées. Le capitaine peut même, à la rigueur, exiger de l'affréteur le moyen de les isoler. (2)

Celui qui loue le navire en bloc et qui présente, après l'embarquement des marchandises remises par le sous-affréteur, d'autres marchandises qui ne peuvent pas, d'après

(1) Marseille, 15 oct. 1863. Rec. de M. 63. 1. 305. — (2) Cf. jugements précités du 20 août 1860 (Marseille), du 6 avril 1863 (Anvers).

les règles de l'arrimage, être superposées aux premières, ne peut contraindre le capitaine à en opérer le chargement. Le capitaine peut les refuser puisqu'il engagerait sa responsabilité en les acceptant, c'est-à-dire en abandonnant l'ordre naturel de l'arrimage (1).

B. Si certaines espèces de marchandises ne doivent pas être juxtaposées, il faut encore plus soigneusement se garder de charger en vrac, côte à côte, des marchandises de même nature qui peuvent être confondues. Le capitaine est responsable du préjudice causé par le mélange (2).

C. « Le patron ni le contre-maître, disait le Consulat de « la mer (ch. 18), ne doivent point estiver ou faire estiver les « marchandises en lieu humide. » Le capitaine doit encore aujourd'hui prendre des mesures pour qu'aucune marchandise ne soit altérée par le contact de l'eau qui séjourne toujours à fond de cale (3). D'autre part s'il s'est chargé d'une marchandise sujette à échauffement, il est tenu de laisser certains vides dans la cale afin que l'air puisse circuler. Si cette marchandise est arrimée jusque sous et contre le pont sans aucun vide, il est responsable de la fermentation (4).

D. Le capitaine qui s'est affrété pour un plein et entier chargement est responsable des vices d'arrimage qui font perdre de la place (5).

E. Pour compléter l'arrimage, le capitaine doit veiller à ce que le navire soit suffisamment lesté (Le Havre, 15 novembre 1876) (6). J'ai à peine besoin d'ajouter qu'il peut faire procéder au lestage (ou au délestage) par les gens de son équipage (7).

427. Le capitaine est-il tenu d'avoir des chats à bord? Le Consulat de la mer lui imposait cette obligation : « Si

(1) Marseille, 29 août 1849. Rec. de M., t. XXVIII, 1. 249. — (2) Rouen, 22 août 1855. Rec. de Mars. 55. 2. 142. — (3) Caumont, V° Arrimage. 1, § 4. — (4) Anvers, 23 mars 1861. Rec. d'Anvers, 61. 1. 287. — (5) Anvers, 27 septembre 1861. Rec. d'Anvers 61. 1. 378. — (6) Rec. de Nantes 76. 2. 111. — (7) Un règlement de police qui le lui défendrait serait nul comme contraire à l'art. 4, tit. IV. l. IV de l'ordonnance de 1681 et à l'art. 6 de la loi du 2 mars 1791 (Crim. cass. 22 déc. 1864. B. cr. 1864, n. 300).

« quelques effets y lit-on (c. 22), sont endommagés par des « souris dans le navire parce qu'il n'y a point de chat à « bord, le patron doit réparer le dommage. » Le chapitre 23 va jusqu'à prévoir l'hypothèse où les chats embarqués seraient morts dans la traversée : « le patron qui s'en procu- « rera, dit-il, et en mettra sur le navire aussitôt qu'il sera « arrivé dans un lieu où l'on aura pu lui en vendre ou lui en « donner, ne doit pas répondre des dommages. »

L'édit autrichien du 25 juillet 1774 (ch. II, art. 42) décide pareillement que « les capitaines devront avoir des chats à « bord pour éviter les dégâts des souris. »

Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 18 avril 1879 (1) qu'un capitaine ayant embarqué deux chats n'était pas responsable de l'avarie causée par les rats à la marchandise transportée (2). Nous approuvons cette décision.

Mais le tribunal de commerce du Havre a jugé le 27 juin 1837 (3) qu'en l'absence d'une disposition légale à ce sujet on ne pouvait pas rendre le capitaine responsable du dégât fait par les rats à bord, sous le prétexte qu'il n'avait pas embarqué de chats. Il ne faut pas, à notre avis, généraliser cette proposition. Si, par exemple, il était notoire qu'au moment du départ les rats infestaient le navire, les juges pourraient très-bien déclarer que le capitaine a commis une faute en ne prenant pas les sages précautions indiquées par le Cousulat de la mer.

428. « Lorsqu'un patron, disait le Consulat de la « mer (ch. 141), aura frété son navire pour un prix fixe ou « à raison du quintal à des marchands, s'il met ou porte « des marchandises sur le tillac sans la connaissance et la « volonté de ces marchands et que ces objets... soient « perdus ou gâtés..., le patron est tenu de rendre tous les « objets qui auront été perdus ou gâtés ou d'en payer la « valeur au marchand... Néanmoins si le chargeur a dit

(1) Rec. de Mars. 79. 1. 161. — (2) « Attendu que le capitaine « avait pris la précaution de mettre deux chats sur le bateau ; que « par suite l'avarie provenant des rats n'est qu'un accident de la « navigation ». — (3) Toussaint et Delange, 1843. 1. 69.

« au patron... que, pourvu qu'il porte ses marchandises, il « pourra les mettre là où il voudra et que cela soit écrit au « registre ou prouvé par témoins..., le patron qui a trans- « porté les marchandises sous cette condition n'en répond « point; elles doivent être perdues ou endommagées pour le « compte du propriétaire... » « Faisons défenses aux maîtres « et aux patrons, répéta l'ordonnance de 1681 (art. 12 du « tit. I du livre II), de charger aucunes marchandises sur le « tillac de leurs vaisseaux sans l'ordre ou consentement des « marchands, à peine de répondre en leur nom de tout le « dommage qui en pourrait arriver. »

Dans la navigation au petit cabotage, faisait observer Valin, cet article néanmoins n'est pas observé, même à l'égard des marchandises sujettes à être extrêmement avariées par les coups de mer. Tous les jours on voit des sacs de farine chargés à Marans pour La Rochelle ou pour Rochefort soit dans des bateaux sans pont, soit sur le tillac des bateaux pontés; et quoique ces farines soient souvent avariées, l'usage de les charger de cette manière a toujours été toléré parce que, s'il en était autrement, le fret de ces bâtiments serait beaucoup plus considérable.

Telle est l'origine historique de notre article 229, ainsi conçu : « Le capitaine répond également de tout le dommage « qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées « sur le tillac de son vaisseau sans le consentement par « écrit du chargeur. — Cette disposition n'est point appli- « cable au petit cabotage. »

La règle d'arrimage inscrite au premier paragraphe de l'article est indiscutable, et Valin la justifiait d'un mot : « On « comprend, dit-il, que des marchandises sur le tillac cou- « rent trop de risques dans une longue navigation et même « dès que le navire est obligé de prendre le large. » On peut ajouter que les chargements sur le pont gênent la manœuvre et exposent le navire à se jeter d'un côté ou de l'autre parce qu'ils élèvent outre mesure son centre de gravité.

Mais la commission chargée de la révision du livre II de notre code (1867) proposait la suppression du second para-

graphe, d'abord « parce que les distinctions autrefois con-
« sacrées entre le grand et le petit cabotage disparaissent de
« la pratique et de la législation, » ensuite « parce que cette
« faculté... donnée au capitaine... tend à éloigner...
« beaucoup de marchandises trop susceptibles pour être
« ainsi exposées : ce qui fait que le petit cabotage, pour
« vouloir être trop libre, se trouve délaissé » (1). La chambre de commerce de Marseille répondit que la distinction entre les deux cabotages n'avait pas du tout disparu dans la Méditerranée et demanda le maintien de tout l'article (2), qui subsiste encore.

Il est donc encore dérogé à la règle prohibitive du chargement sur le pont pour la navigation au petit cabotage, telle qu'elle est déterminée par l'ordonnance du 18 octobre 1740, par l'arrêté consulaire du 14 ventôse an XI et par l'ordonnance du 12 février 1815.

429. Sous l'empire de l'Ordonnance, le consentement de l'affréteur ne devait être prouvé par écrit que si la marchandise excédait la valeur de cent livres. Sous l'empire du code, il doit être indistinctement prouvé par écrit. Le texte est formel. M. Laurin blâme avec raison certaines décisions du tribunal de Marseille et de la cour d'Aix (3) qui, en dehors d'un écrit, s'attachent, pour la démonstration du consentement, à la présence du chargeur sur le navire pendant que le chargement s'opère. Pour savoir s'il y a ou non consentement tacite, il faudra le plus souvent recourir à la preuve testimoniale ou aux présomptions, et c'est précisément ce que la loi maritime a voulu éviter. Il est à peine utile de faire remarquer qu'un acte spécial est superflu et qu'une simple clause du connaissement suffit (4).

430. Le capitaine, une fois autorisé à charger des marchandises sur son tillac, est-il, par cela seul, dispensé de don-

(1) Note explicative, p. 48. — (2) p. 19 de la brochure déjà citée. — (3) Marseille, 19 décembre 1836 ; Aix, 11 août 1840 et 12 mai 1860 (Rec. de Mars, t. XVI. 1. 202, t. XX. 1. 8, 1861. 1. 40. — (4) Rouen, 12 février 1864 et Marseille, 13 mars 1872 (Rec. de Mars. 1864. 2. 182 et 1872. 1. 109).

ner des soins à la marchandise? Pour le soutenir, on peut invoquer l'esprit des anciennes lois maritimes et ce texte du Consulat : « Le patron qui a transporté des marchandises « sous cette condition n'en répond point. » Mais nous écartons avec le tribunal du Havre (1) cette thèse de l'irresponsabilité absolue : « La clause *chargées sur le pont aux* « *risques de la marchandise*, a dit ce tribunal, n'a d'autre « portée que d'exonérer le capitaine de la responsabilité qui « lui incomberait *ipso facto* s'il n'avait pas cette autorisa- « tion du chargeur, mais il n'en reste pas moins tenu à « établir par des preuves légales et incontestables le bon « arrimage de la marchandise sur le pont et la force ma- « jeure qui, malgré ce bon arrimage, a occasionné la perte « ou la détérioration de la marchandise. » Toutefois qu'on y prenne garde : il est certaines avaries qui se rattachent naturellement au chargement opéré sur le tillac et dont le chargeur, à notre avis, ne saurait se plaindre. En fait, la responsabilité du capitaine envers le chargeur ne peut pas être la même ; mais elle ne peut pas non plus s'effacer entièrement. Le capitaine doit veiller sur toute la cargaison, même sur cette partie de la cargaison que l'affréteur a volontairement exposée à certains périls : il n'a pas reçu un blanc-seing qui l'exonère de toutes ses imprudences et l'autorise à commettre, dans cet arrimage d'un genre spécial, les fautes les plus grossières.

431. Les auteurs se demandent si la prohibition de l'article 229 § 1 s'étend aux marchandises chargées sur la dunette, c'est-à-dire sur ce pont léger construit au-dessus du gaillard d'arrière depuis le couronnement jusqu'à l'avant du mât d'artimon. On semble admettre assez généralement qu'il est difficile de ne pas l'étendre aux marchandises chargees sur le rouf, sorte de dunette moins solide élevée sur le tillac même (2). Mais qu'il s'agisse du rouf ou de la dunette, même construite avec le navire et couverte comme lui, la

(1) 16 avril 1879. Rec. du H., 79. 1. 222. — (2) Bordeaux, 13 janvier 1841, Rouen, 12 février 1864 (Rec. de M., XX. 2. 217 et 1864. 2. 182).

loi ne distingue pas : ce mode de chargement ressemble fort au chargement sur le tillac et ne ressemble pas au chargement dans l'intérieur du navire : il a presque tous les inconvénients du premier et n'a pas les avantages du second. La marchandise placée dans l'intérieur est, comme l'explique très-bien M. Bédarride (1), protégée par les murailles du navire et peut être avariée par l'eau de mer; mais elle ne sera emportée que si le navire, crevé ou submergé, périt lui-même : placée dans la dunette, elle est beaucoup plus exposée à l'invasion des eaux; elle peut même être emportée, ainsi qu'on l'a vu souvent, avec la dunette : ces effets sont enfin sous la main de l'équipage et les premiers dont on se débarrassera s'il y a nécessité de jet à la mer. Charger dans la dunette, c'est charger sur le tillac (2).

Il est utile de faire observer que si le capitaine, ayant reçu de l'affréteur des marchandises de même nature, place les unes dans la cale et les autres sur le pont sans le consentement du chargeur, il court, en cas d'avaries, un risque spécial : les assureurs sur facultés peuvent (le tribunal de commerce de Marseille leur a reconnu ce droit le 19 février 1877) (3) attribuer la plus forte avarie aux marchandises chargées sur le pont si la distinction entre les unes et les autres est devenue, en fait, impossible, et, si une différence de *franchise* a été prévue pour ce cas par la police, l'armateur est responsable envers l'assuré de l'excédant « de franchise » qu'il est tenu de supporter (4).

(1) II, n. 412. — (2) *Sic*. Marseille 15 mai 1829 et 14 novembre 1866 (Rec. de Mars. X. 1. 108 et 1867. 1.23). — (3) Rec. de Mars 1877. 1. 134. — (4) « Attendu, dit le jugement, que si toutes les balles « avaient été dans la cale, l'indemnité que doivent aux sieur De- « bourg (consignataire) les assureurs ne serait réduite que de « 3 0/0, au lieu que les assureurs déduisent à raison du chargement « sur le pont une franchise de 15 0/0 sur l'avarie des balles les plus « atteintes; attendu que la perte de cet excédant de franchise et le « règlement qui fait porter cet excédant sur les balles les plus ava- « riées sont la conséquence du double fait du chargement sur le « pont et du défaut d'avis de ce chargement de la part des sieurs « Paquet; que ceux-ci doivent indemniser Debourg. »

432. Les parties contractantes peuvent déroger à l'exception écrite dans l'article 229 § 2 comme elles peuvent renoncer à la règle écrite dans l'article 229 § 1. Ainsi doit être comprise la clause d'après laquelle les marchandises confiées au caboteur doivent être chargées *sous couverte* ou *sous le franc tillac* : on allèguerait en vain que cette clause est imprimée dans le connaissement et, partant, de pur style (1).

433. Les tribunaux français peuvent avoir à déterminer la responsabilité du capitaine alors que le contrat de transport a été passé hors de France, entre étrangers, sous l'empire d'une législation qui ne contient pas de disposition analogue à l'article 229 : dans ce cas, disent MM. Dalloz (2), le capitaine est responsable de toute détérioration des marchandises chargées sur le tillac, quoique les affréteurs aient permis qu'elles y fussent placées, s'il ne les a pas avertis des risques qu'elles devaient courir. C'est aller trop loin et l'arrêt de la cour de Bruxelles du 7 février 1829, qu'on cite à l'appui de cette thèse, n'énonce pas une proposition aussi générale. La cour dit simplement que, dans le silence des textes (la convention avait été formée à Dantzig), il faut recourir aux principes généraux du droit ; que, d'après ces principes, le capitaine est tenu de sa faute légère et que, *d'après la nature des objets embarqués*, il a commis une faute plus que légère en chargeant sur le tillac. Je propo-serais donc une autre formule : si la convention a été conclue sous l'empire d'une législation qui ne contienne pas de règle analogue à celle de l'article 229, il faut suivre le droit commun. Si le capitaine n'a pas commis de faute *eu égard aux circonstances de la cause*, il n'est pas responsable de l'avarie ; le juge n'est plus lié par la disposition spéciale qui subordonne le chargement sur le tillac au consentement par écrit du chargeur, etc.

434. Le chargement sur le pont est bien plus complè-

(1) V. Marseille 20 décembre 1816, 5 décembre 1834; 20 novembre 1835, 8 décembre 1865 et Rouen 23 janvier 1850 (Rec. de M. XV. 1. 219 et 355, 1866. 1. 60; XXIX. 2. 5). Cf. Laurin II, p. 120. — (2) Code de commerce annoté, p. 401.

tement entravé par la législation espagnole que par la législation française : le capitaine ne peut y procéder sans le consentement de tous les chargeurs, de l'armateur et des officiers du navire ; l'opposition d'un seul suffit à l'empêcher (1).

D'après le droit néerlandais comme d'après le droit français, le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge. Le code hollandais décide en outre expressément (article 346) qu'il est responsable « des dommages causés « par l'arrimage ou le placement irrégulier des marchan- « dises. »

Le code portugais (art. 1391) subordonne le chargement sur le pont au consentement écrit du chargeur, mais sans faire d'exception pour les caboteurs.

Le législateur belge, après bien des tâtonnements, s'est aussi décidé à effacer l'exception relative aux caboteurs : « Le capitaine, dit la loi du 21 août 1879 (art. 20), répond « également de tout le dommage qui peut arriver aux mar- « chandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vais- « seau sans le consentement par écrit du chargeur. Est as- « similée au tillac toute construction ne faisant pas corps « avec la membrure du vaisseau. »

L'ordonnance de Bilbao enjoint spécialement aux capitaines d'éviter la surcharge des navires et, pour l'éviter, d'en connaître le port, la capacité ; s'ils l'ignorent, ils doivent, sous peine d'une amende, s'adresser au capitaine précédent et étudier la contenance avec les officiers de leur équipage. Ils ne doivent embarrasser le pont d'aucune marchandise ni placer la chaloupe de manière à gêner les manœuvres (ch. XXIV, art. 17 et 18).

D'après le code norwégien de 1860, l'affréteur (art. 52) est tenu de conduire les marchandises jusqu'au navire (*mot à mot* de livrer les marchandises le long du bord pour son compte et à ses risques). A l'embarquement de la cargaison (art. 53) il sera observé ce qui suit : A. Le capitaine devra

(1) Art. 665 du code esp.

lui-même, ou par le second, ou en cas d'empêchement par un homme de confiance, veiller à l'embarquement et à l'arrimage des marchandises; B. Le navire devra être muni de tous les outils, cordages, etc., nécessaires à l'embarquement des marchandises avec un équipage qui réponde aux nécessités de cet embarquement; C. Le navire doit être construit de manière à recevoir le chargement et muni de ce qui, d'après les usages maritimes et la qualité des marchandises, est indispensable à la sécurité de la cargaison (garniture, appuis, objets propres au fardage); D. Les marchandises doivent être arrimées, isolées ou juxtaposées d'après leur nature et de façon qu'elles arrivent en bon état à destination. Elles ne doivent pas être chargées sur le pont, à moins que l'usage ne le permette ou que la cargaison ne soit de celles qu'on emplace partiellement sur le tillac (par exemple s'il s'agit d'un chargement de bois). Les frais d'embarquement, d'arrimage et de fardage sont à la charge du navire à moins d'usage ou de stipulation contraire. Si le chargeur (art. 56) présente à la fois « le long du bord » tant de marchandises qu'elles ne puissent être reçues avec ordre, le capitaine est irresponsable de leur perte à moins qu'il ne soit lui-même en faute : il n'est pas responsable si l'avarie résulte du mauvais emballage ou de ce que l'affréteur aurait livré par un temps défavorable. Le capitaine (art. 55) doit spécialement veiller à ce que le navire ne soit pas chargé outre mesure : si l'armateur ou les affréteurs veulent charger outre mesure, il doit leur résister et, si cela devient nécessaire, faire trancher le différend par des arbitres. En recevant les marchandises (art 56) le capitaine (ou le second) est tenu de donner des reçus provisoires qui seront plus tard échangés contre des connaissements.

Le code suédois défend au capitaine de prendre un chargement excessif et le déclare responsable des vices d'arrimage. Le capitaine ne peut, sans le consentement du chargeur, placer des marchandises dans le canot ni les suspendre au rebord du navire sous peine de payer le dommage, s'il y a lieu. Il lui est également interdit de charger

sur le pont sans une permission expresse de l'affréteur, sauf dans le cas où il s'agirait de marchandises généralement considérées comme « cargaison de pont. »

L'article 620 du code russe énonce que le capitaine répond des marchandises embarquées sur le navire. L'article 632 ajoute que, lors du chargement (et du déchargement), le capitaine et les gens de l'équipage doivent veiller à ce qu'à la fin du travail toutes les écoutilles et ouvertures extérieures soient bouchées.

L'article 82 du code finlandais est ainsi conçu : « L'affré-
« teur fera transporter avec ordre et régularité jusqu'au
« côté du vaisseau les marchandises à charger; elles seront
« reçues par le capitaine ou le pilote, puis chargées à bord
« et convenablement arrimées aux frais de l'armateur. Les
« marchandises ne peuvent pas, sans la permission expresse
« de l'affréteur, être chargées ou transportées à bord d'un
« autre vaisseau hors le cas de nécessité ; elles ne pourront
« pas non plus être arrimées dans les embarcations, pla-
« cées sur le pont ou attachées le long des flancs extérieurs
« du navire, à moins qu'elles ne rentrent dans les catégo-
« ries de marchandises que l'usage du lieu permet de pla-
« cer sur le pont. En agissant à l'encontre de cette règle, le
« capitaine devient responsable du dommage. » Si plusieurs affréteurs d'un navire ne peuvent pas s'entendre sur le lieu du chargement, celui-ci se fait à l'endroit du port le plus ordinairement affecté à cette opération : à moins de conventions spéciales ou d'un surcroît de paiement, le capitaine n'est pas tenu de charger en plusieurs endroits (art. 81). Enfin, lors du chargement (art. 87), le capitaine ou le pilote doit donner, si on l'exige, reçu des marchandises livrées ; les reçus sont ensuite échangés contre des connaissements.

D'après le *compendio di diritto maltese* publié en 1841, le capitaine maltais ne doit pas surcharger le navire ; il lui est interdit de mettre les marchandises sur le pont sans le consentement verbal ou écrit des nolisseurs ou assureurs.

Les rédacteurs du code turc (1864) et du code égyptien (1875) ont copié les articles 222 et 229 du code français.

Rien de spécial à signaler dans les codes de l'Amérique du sud. Le capitaine est expressément tenu de veiller au bon arrimage des marchandises.

« Le capitaine, dit le code italien (art. 319), est respon-
« sable des marchandises dont il se charge ; il en donne un
« reçu : ce reçu se nomme police de chargement (*polizza*
« *di carico*). » « Il est, dit-il encore (art. 326), responsable
« de tout dommage qui peut arriver aux marchandises par
« lui chargées sur le tillac du navire sans le consentement
« écrit du chargeur : cette disposition n'est point applicable
« aux voyages mentionnés en l'article 378 (1). » Aux termes de l'article 168, § 2, du code spécial à la marine marchande, modifié par la loi du 24 mai 1877, « les capitaines qui vou-
« draient charger (ou décharger) des matières facilement
« inflammables doivent en informer au préalable l'officier
« du port afin que celui-ci puisse prendre les précautions
« nécessaires. »

Dans la législation allemande, le capitaine 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 (2). Il doit veiller à ce que les manœuvres pour charger et décharger soient irréprochables et à ce que l'arrimage soit opéré dans de bonnes conditions, même quand il a été fait par des ouvriers spéciaux : il doit faire en sorte que le bâtiment ne soit pas surchargé et soit pourvu du lest et de tous les apparaux nécessaires (3). Si les conventions ou les règlements locaux du port de chargement ou à défaut les usages des lieux ne décident le contraire, les marchandises doivent être livrées par l'affréteur sans frais jusqu'au navire, tandis que les frais de chargement doivent être supportés par le fréteur (4). En-

(1) C'est-à-dire aux voyages accomplis sur le littoral du département militaire maritime à la circonscription duquel le navire appartient et du département limitrophe. — (2) Art. 560 du code allemand. — (3) Art. 481. — (4) Art. 562.

fin les marchandises du chargeur ne peuvent être sans son consentement chargées sur le pont ou suspendues aux flancs du navire, les lois particulières de chaque État pouvant d'ailleurs déroger à la règle prohibitive du chargement sur le pont pour la navigation au petit cabotage (1).

L'édit autrichien de 1774 (ch. II, art. 36) défend aux capitaines de charger sur le pont du navire aucune marchandise sans le consentement des chargeurs sous peine de dommages-intérêts.

435. En Angleterre, le mode d'embarquement des marchandises (à moins de stipulations particulières qui font la loi des parties) dépend des usages de chaque port (2). Le rôle des *wharfingers* (maîtres de quai ou gardes de quai) et des *lightermen* (gabariers et lesteurs) varie avec ces usages. Si le capitaine reçoit les marchandises à quai ou sur le rivage ou les envoie prendre par une chaloupe, sa responsabilité date du moment où elles ont été mises à sa disposition. Pour le port de Londres (il s'agissait de marchandises destinées à la navigation cotière), il a été jugé que la responsabilité du *wharfinger* cesse par la remise à quai (3). Dès que les marchandises sont à bord, le capitaine doit y installer des hommes en nombre suffisant pour les garder : s'il ne le fait pas et quand il n'aurait commis aucune faute, il est responsable du vol, même du vol commis avec violence dans le port d'embarquement; c'est le meilleur moyen d'empêcher toute entente avec les voleurs (4). En tout cas le capitaine doit être muni des cordes et autres engins nécessaires pour amener la marchandise à bord. Si quelque caisse est enfoncée dans cette opération, il est responsable (5). Le navire doit avoir aussi des instruments de fardage *(dunnage)*, consistant en pièces de bois, paillassons et autres objets appropriés à la qualité de la cargaison. Même

(1) Art. 567. — (2) Flechter *v.* Gillespie, 3 Bing. 635; Cooke *v.* Wilson, 1 C. B. (N. S.) 153; Blakie *v.* Stembridge, 28 L. J. (C. P.) 329. — (3) Corban *v.* Downe, 5 Esp. 41. — (4) Barclay *v.* Y'Gana, 3 Doug. 389; Coggs *v.* Bernard, 2 Lord Raym. 909, 918. — (5) Goff *v.* Clinkard, 1 Wils. 282.

après avoir loué son navire en bloc, le fréteur a le droit d'y charger des colis lui appartenant comme instruments de fardage ou à titre de lest, s'ils ne sont pas plus encombrants (1).

Le capitaine répond de l'arrimage *(stowage)* : il doit s'arranger pour que les différents objets de la cargaison ne soient endommagés ni par leur juxtaposition ni par les mouvements du navire ni, le cas échéant, par les voies d'eau. Que l'avarie se produise, en effet, et il est responsable sans qu'on ait besoin de prouver sa faute personnelle, s'il n'est toutefois démontré que l'affréteur a sanctionné le mode d'arrimage (2) ou a fait arrimer par son propre arrimeur *(stevedore)* sans intervention du maître. Il importe ici de signaler à nos armateurs une divergence entre la jurisprudence anglaise et la jurisprudence française. Dans les ports anglais, en règle générale, quand l'affréteur a fait choix d'un arrimeur, le capitaine cesse d'être responsable(3). Mais il est souvent stipulé dans la charte-partie que le *stevedore*, bien qu'employé par le chargeur, est placé sous les ordres du capitaine : il a été jugé (4) qu'une telle clause n'implique pas la responsabilité du capitaine, à moins que le *stevedore* n'ait, en fait, exécuté ses ordres.

Comme en droit français, le capitaine qui frète pour un plein et entier chargement est responsable des vices d'arrimage qui font perdre de la place (5).

Le chargement des marchandises dangereuses a été réglé par l'*act* du 5 août 1873 (art. 23 à 28) qui exige sous peine d'une amende pouvant monter à cent livres et qu'il s'agisse d'un bâtiment anglais ou d'un bâtiment étranger 1° une déclaration de la nature des colis faite au capitaine; 2° l'apposition d'une marque spéciale sur ces colis (6). Le

(1) Towse *v.* Henderson, 4 Exch. 890. — (2) Major *v.* White, 7 C. and P. 41; Hovill *v.* Stephenson, 4 C. and P. 469. — (3) Swainston *v.* Garrick, 2 L. J. (Ex.) 255. — (4) Blakie *v.* Stembridge, 28 L. J. (C. P.) 329, *in error* 29 L. J. (C. P.) 212. — (5) Ritchie *v.* Atkinson, 10 East, 296. — (6) L'apposition d'une fausse marque est punie d'une amende qui peut monter à 500 livres.

capitaine d'un navire anglais ou étranger peut refuser d'embarquer une marchandise suspecte : s'il découvre, ayant été trompé par le chargeur, qu'il a embarqué une marchandise dangereuse, il peut la faire jeter par-dessus bord. Enfin les marchandises dangereuses embarquées en contravention aux lois sur un bâtiment anglais ou étranger seront confisquées.

L'*act* du 15 août 1876 a remanié profondément, à certains points de vue, la règlementation du chargement et de l'arrimage.

On a de tout temps regardé chez nos voisins d'outre-Manche les chargements de grains en vrac comme dangereux parce qu'ils se déplacent facilement au roulis et se jettent parfois de côté de façon que le navire ne puisse plus se relever. Désormais, d'après l'article 22 de l'*act*, aucune cargaison composée pour plus d'un tiers de grains tels que blé, riz, haricots, fèves, pois, graines, noix ou amandes ne peut être acceptée sur un navire anglais si elle n'est enfermée dans des sacs ou barils ou maintenue en place de manière à ne pouvoir se jeter contre les bords ou contre les cloisons ; le capitaine (ou armateur) ou tout autre agent de l'armateur qui contrevient sciemment à cette prescription encourt une amende qui peut s'élever à 300 livres.

M. Plimsoll eût d'abord voulu faire prohiber complètement les chargements sur le pont ; mais cette proposition trop générale fut retirée presque sans discussion. La chambre des Communes vota sans doute à une majorité de dix-neuf voix la prohibition complète des chargements de bois ; mais la chambre des Lords n'adhéra pas à cette partie du projet parce qu'elle pouvait soulever des difficultés entre l'Angleterre et les nations étrangères ou les colonies. Cependant il était unanimement reconnu que la traversée de l'Atlantique en hiver est dangereuse pour les navires ayant un chargement de bois sur le pont. On finit par s'inspirer d'une récente loi canadienne qui interdit les chargements de bois faits en hiver et s'élevant à plus de trois

pieds au-dessus du pont. Désormais (art. 23 de l'*act*) tout navire anglais ou étranger ne rentrant pas dans la catégorie des caboteurs *(home trade ships)* qui charge sur le pont, c'est-à-dire dans tout emplacement découvert sur le tillac ou dans tout emplacement couvert non compris dans la capacité cubique constituant le tonnage enregistré du navire (on vise ainsi les roufs et les dunettes), du bois de charpente *(timber)* ou d'autres marchandises paie un droit de tonnage, calculé sur son tonnage effectif, augmenté de la capacité nécessaire pour contenir lesdites marchandises. Cette capacité a pour mesure l'espace rectangulaire formé par des lignes tracées de façon à renfermer les objets ainsi chargés. L'article 24 de l'*act*, signalé spécialement aux armateurs français par la circulaire ministérielle du 30 octobre 1876, est ainsi conçu : « A partir du 1er novembre « 1876, dans tous les cas où un navire anglais *ou étranger* « arrivera entre le dernier jour d'octobre et le 16 avril sui- « vant dans un port du Royaume-Uni, d'un port quelconque « hors de ce Royaume, portant sur la partie découverte du « pont ou dans toute partie couverte du pont qui ne serait « point comprise dans la capacité formant le tonnage du « navire des bois rentrant dans les catégories suivantes : (a) « des pièces de bois équarries ou rondes ou des bois de « chêne, sapin, acajou, tek ou tout autre chargement de « bois lourds ; (b) plus de cinq pièces de bois de rechange « ou de réserve travaillées, taillées, préparées ou non ; (c) « des planches de sapin ou autres bois légers accumulés « sur le pont à une hauteur de plus de trois pieds, le capi- « taine (et aussi le propriétaire du navire si le fait lui est éga- « lement imputable) encourt une amende de cinq livres « au maximum par chaque quantité de cent pieds cubes « chargée en contravention au présent article, amende qui « sera poursuivie par action ou acte d'accusation *(indict- « ment)* ou par procédure sommaire (quel que soit le mon- « tant de l'amende encourue) jusqu'à concurence de cent « livres. Toutefois cette amende ne s'appliquera point dans « les cas suivants : 1° si le capitaine a jugé nécessaire de

« placer et garder des marchandises sur le pont pendant « le voyage à raison d'une voie d'eau ou d'une autre avarie « éprouvée ou appréhendée ; 2° s'il prouve que le navire a « quitté le port où la pontée a été embarquée à une date du « mois d'octobre qui permettait d'arriver au port avant la fin « d'octobre, d'après la durée moyenne du voyage, et que le « retard n'a été causé que par le mauvais temps ou tout autre « fait de force majeure ; 3° s'il prouve que le navire a quitté « le port à une date assez rapprochée du 17 avril pour que, « d'après la durée moyenne du voyage, il dût arriver après « cette date et qu'il ne l'a devancée que par suite d'un « voyage exceptionnellement favorisé. Le présent article « ne s'appliquera point aux navires qui, n'ayant aucun port « du Royaume-Uni pour destination, ne s'y sont arrêtés que « par suite de mauvais temps, d'avaries à réparer ou pour « toute autre cause que le débarquement de la cargai- « son. » Voilà donc une prohibition d'un nouveau genre qui, pour les navires français à destination d'un port anglais, vient s'ajouter aux dispositions restrictives de notre article 229.

Enfin le gouvernement anglais aurait voulu arriver à une détermination uniforme de la ligne de charge. Mais une commission composée des délégués les plus compétents du Lloyd, des *London's* et *Liverpool's registers* et du *Board of trade* a déclaré que, dans l'état actuel de la science, il était impossible de donner une solution ; que chaque navire considéré dans ses formes, son âge, son état de réparation, chaque traversée, chaque saison, chaque chargement font entrer dans les éléments du problème des données dont la mesure ne saurait se chiffrer : en un mot la surcharge conserve son caractère indéterminé et reste une affaire d'appréciation. Or, d'après le bill de 1875, l'immersion de la ligne de charge était regardée comme une cause de rupture du contrat soit dans les rapports de l'armateur et des équipages, soit dans ceux de l'assureur et de l'assuré. Cette sanction civile est maintenue ; mais en outre l'*act* de 1876 introduit une sanction pénale contre les armateurs qui

tenteraient de naviguer avec une ligne de charge immergée (1).

Aux Etats-Unis comme en Angleterre la responsabilité du capitaine commence quand finit celle du *wharfinger* et quand les marchandises ont été livrées à la personne qui a qualité pour les recevoir (2). Comme en Angleterre et en France, le capitaine délivre usuellement des reçus provisoires qu'il échange ensuite contre les connaissements : s'il omet de retirer les reçus provisoires, il peut être exposé à une double responsabilité, l'affréteur et le porteur du connaissement pouvant se présenter l'un et l'autre avec un titre (3). Le capitaine ne doit pas charger les marchandises sur le pont s'il n'y est autorisé par l'affréteur ou par l'usage : en pareil cas sa responsabilité ne cesse pas quand aux termes du connaissement la *fortune de mer* (dangers *of seas*) ne serait pas au risque du navire, à moins qu'il ne soit démontré que les marchandises placées sous le tillac eussent également péri (4).

Le capitaine est tenu, comme en droit anglais, d'avoir à bord des instruments de fardage. Il est responsable de l'arrimage vicieux. Toutefois il cesse de l'être envers l'armateur si celui-ci l'informe qu'il a confié l'arrimage à un autre agent ; il cesse de l'être envers l'affréteur, comme en droit anglais, si celui-ci vient lui-même donner ses instructions sur l'arrimage (5).

436. Nos préfets enjoignent quelquefois aux capitaines de navires sortant des ports français de déclarer par écrit aux officiers du port la nature de leur chargement. C'est l'obligation qu'impose à tout capitaine sortant du port du Havre (ou en y entrant) l'arrêté du préfet de la Seine-Inférieure du 6 janvier 1868. Le Conseil d'Etat a jugé, le 31 dé-

(1) Comme cette partie de l'*act* ne concerne que les navires anglais, nous n'entrerons pas dans de plus longs développements et nous renvoyons notre lecteur aux articles 25, 26, 27 et 28 de la loi nouvelle. — (2) Dixon, n. 119. — (3) Craven *c.* Ryder, 6 Taunt., 433. — (4) Jurisprudence constante aux Etats-Unis. V. les nombreuses décisions citées par Dixon, n. 122. — (5) Cf. Dixon, n. 130.

cembre 1869 (1), l'arrêté légal et obligatoire en le rattachant à l'article 3, tit. I. l. IV de l'ordonnance de 1681 d'après lequel les mariniers ne peuvent amarrer leurs vaisseaux qu'aux anneaux et pieux destinés à cet effet : ces arrêtés préfectoraux, d'après le haut tribunal administratif, mettent les officiers du port en mesure de prendre les dispositions qu'exige la nature du chargement, c'est-à-dire de fixer à chaque navire la place où il doit s'amarrer dans le port ou dans l'avant-port de façon à ne causer aucun dommage.

Les capitaines feront donc bien, s'ils ne veulent s'exposer à être poursuivis pour contravention de grande voirie, de vérifier s'il n'existe pas dans le port qu'ils vont quitter un règlement qui les astreigne à de semblables déclarations.

437. Ils sont d'ailleurs, d'une façon plus générale, tenus de se conformer avant le départ aux injonctions que leur adressent les officiers et maîtres du port dans les limites de leurs attributions. Ceux-ci règlent l'ordre d'entrée et de sortie des navires dans les ports et dans les bassins. Ils surveillent les lestages et les délestages, ils prescrivent les mesures nécessaires pour que le lancement à la mer des navires de commerce s'effectue sans obstacle et sans accidents ; ils surveillent les fumigations, le chauffage, le calfatage, le radoub et la démolition des navires. Ils veillent à l'extinction des feux, à l'enlèvement des poudres, aux embarquements et débarquements ainsi qu'à la sûreté des navires et dirigent les secours qu'il faut leur porter quand ils sont en danger, notamment en cas d'incendie (2). Ils donnent des ordres aux capitaines, patrons, pilotes et maîtres haleurs, en tout ce qui concerne les mouvements des navires et l'accomplissement des mesures de sûreté, d'ordre et de police qu'il est nécessaire d'observer ou qui sont prescrites par les règlements (3). Ils peuvent en cas de nécessité, sans autre formalité que deux injonctions verbales, couper ou faire couper les amarres que les capitaines, patrons ou autres, étant dans les navires, refuseraient de larguer. Ils

(1) D. 72. 3. 35. — (2) Décr. 15 juillet 1854, art. 13 (modifié par le décret du 27 janvier 1876). — (3) Art. 17.

ont le droit aussi, dans le cas d'urgence ou d'inexécution des ordres qu'ils auraient donnés, de se rendre à bord et d'y prendre à la charge des contrevenants toutes les mesures nécessaires à la manœuvre des navires. Enfin ils dressent des procès-verbaux contre tous ceux qui se sont rendus coupables de délits ou de contraventions aux règlements dont ils doivent assurer l'exécution (1).

Si le capitaine refuse d'obéir aux ordres relatifs à la police de la navigation émanant « des autorités militaires de « la marine, des commissaires de l'inscription maritime, « des consuls, des syndics et *autres agents maritimes* » (les officiers de port sont évidemment compris dans cette énumération), il est puni, aux termes du décret du 24 mars 1852 (art. 85), d'une amende de cinquante à trois cents francs à laquelle peut être ajouté un emprisonnement de dix jours à six mois.

Le capitaine peut commettre en outre, s'il enfreint une disposition règlementaire qui concerne le service de la grande voirie ou de la navigation (2), une contravention de grande voirie, et si l'amende, aux termes de l'ordonnance de 1681 ou de tous autres règlements antérieurs à celui des

(1) Art. 18. Il en est à peu près de même en Italie. Les officiers du port, aux termes de la loi du 24 mai 1877 (art. 163), pourvoient au service maritime en réglant et en surveillant : *a* l'entrée et la sortie des navires; *b* l'ancrage et l'amarrage; *c* l'embarquement et le débarquement des passagers; *d* le chargement, le déchargement et le dépôt des marchandises et du lest; *e* l'usage des feux et les précautions contre les incendies; *f* et tout ce qui concerne la police et la sécurité du port ou de la rade et de ses dépendances. En cas de nécessité (art. 170), ou lorsque les ordres donnés n'auraient pas été suivis, les officiers de port auront le droit de faire, de leur propre autorité, amarrer ou démarrer les navires, renforcer leurs amarres et d'accomplir toutes autres manœuvres nécessaires aux frais du navire. Les officiers de port peuvent aussi, en cas d'extrême urgence, sans autre formalité que deux sommations verbales, faire couper les amarres des navires. — (2) Par exemple, les dispositions d'un règlement de port qui interdisent de conserver de la lumière à bord des navires ou d'y fumer pendant la nuit sont, d'après la jurisprudence du Conseil d'Etat, des mesures de police ne concernant ni le service de la grande voirie ni la navigation. V. première table décennales des arrêts du Conseil d'Etat, p. 659.

19-22 juillet 1791, était laissée à l'arbitraire du juge, elle doit être fixée conformément à la loi du 23 mars 1842 entre le minimum de 16 francs et le maximum de 300 francs (1). En général, quand le règlement légalement fait par l'autorité administrative n'édicte aucune peine, le contrevenant peut être puni de celle qu'édicte l'article 471 § 15 c. pén.; mais il ne faut pas oublier que le conseil de préfecture, auquel sont déférées, par une inexplicable bizarrerie de la législation française, les contraventions de grande voirie, ne saurait faire l'application de l'article 471 c. pén. en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi du 29 floréal an X; il ne condamne alors le contrevenant qu'à la réparation du dommage et, dans le cas où aucun dommage n'aurait été causé, il ne peut pas même le condamner aux frais du procès-verbal (2).

Enfin le capitaine qui ne se conformerait pas « aux règles « établies pour la police de la rade, après qu'il lui en a été « donné connaissance » est frappé par le décret du 24 mars 1852 (art. 84) d'une amende de 25 francs à 100 francs, à laquelle peut être joint un emprisonnement de six jours à un mois.

438. Le capitaine est obligé de se mettre à la disposition de l'Etat pour le transport des dépêches.

Cette obligation pèse moins lourdement aujourd'hui qu'à aucune autre époque sur l'ensemble de notre marine marchande. Le commerce français avait longtemps souhaité de voir s'établir entre notre pays et les principaux pays maritimes des communications rapides, fréquentes et surtout régulières par navires postaux portant notre pavillon. L'Etat, pour satisfaire à ces réclamations, a créé successivement des lignes subventionnées sur l'Italie, la Grèce, la Turquie, les ports de la Mer Noire et du Danube, l'Egypte, la Syrie, l'Indo-Chine, l'Algérie, la Corse, les Etats-Unis, les Antilles, le Brésil et la Plata. Les cahiers des charges des compagnies subventionnées contiennent en première

(1) C. d'Etat, 18 avril 1860. — (2) V. l'arrêt du Conseil d'Etat du 6 juillet 1877 qui pose très-nettement les principes (D. 78. 3. 4).

ligne une clause relative au transport des dépêches sous pavillon français (1).

Néanmoins, aux termes de l'arrêté consulaire du 19 germinal an X (art. 3), tout capitaine de navire en chargement

(1) Aux termes de ces cahiers, annexés aux conventions postales, il peut y avoir à bord de chaque paquebot un agent des postes nommé par le ministre des finances, auquel seront confiées la réception, la conservation et la transmission des dépêches. L'agent des postes a un caractère officiellement reconnu par toutes les personnes du bord, ainsi qu'une autorité entière et exclusive pour tout ce qui concerne la réception et la transmission des dépêches. Une cabine de première classe est gratuitement affectée à son logement : de plus un local fermant à clef, contigu à cette cabine et approprié pour servir de bureau est disposé sur chaque paquebot d'après les indications fournies par l'administration des postes. Un autre local, placé dans un lieu sûr et fermant à clef, doit être disposé pour recevoir les dépêches. L'agent des postes est nourri à la table des passagers de première classe ou à celle des officiers pendant les relâches, moyennant moitié des prix du tarif. Une embarcation convenablement armée est mise à sa disposition, mais seulement pour les besoins du service. Aucune autre personne que le capitaine ou l'un des officiers n'aura le droit de profiter de cette embarcation dès que les dépêches y seront embarquées. Dans le cas où le bâtiment serait forcé de mouiller en rade par suite du mauvais temps, l'agent des postes peut exiger qu'on mette à sa disposition celle des embarcations du bord tenant le mieux la mer, commandée par un officier.

Dans le cas où un agent de l'inspection générale des finances ou un agent des postes en mission relative au service et à la correspondance serait embarqué à bord d'un des bâtiments de la compagnie, il lui est accordé gratuitement un passage de première classe, nourriture non comprise.

S'il n'est point placé d'agent des postes à bord des paquebots ou si cet agent se trouve, pendant le cours du voyage, empêché pour une cause quelconque de continuer son service, *le commandant du bâtiment deviendra responsable des dépêches au même titre qu'un agent des postes*, et ce, sans avoir droit à aucune indemnité.

Dans le cas où, par suite d'un accident éprouvé par un des bâtiments de l'entreprise, le voyage commencé ne pourrait s'achever, l'agent des postes est chargé, si faire se peut, en s'entendant à ce sujet avec les capitaines et les agents de la compagnie, d'assurer le transport des dépêches par le premier paquebot français ou étranger se rendant au lieu de leur destination ou en communication avec les points intermédiaires ou correspondants. Les frais de ce transport extraordinaire sont à la charge de la compagnie.

Il n'est reçu à bord que les dépêches et correspondances remises à l'agent des postes pour entrer dans le service postal, et les papiers de service comprenant les connaissements et les expéditions

dans un des ports de la République reste tenu de faire connaître au préposé des postes du lieu, un mois d'avance au moins (ce délai est réduit à quinze jours par la lettre ministérielle du 12 juillet 1816), le jour présumé du départ de son bâtiment. Dans la pratique, cette déclaration se fait au moment même où l'on va procéder au chargement. Le même arrêté défend expressément (art. 4) à tout capitaine d'appareiller d'aucun port de la République pour quelque colonie soit française, soit étrangère ou autre Etat d'outre-mer que ce soit, avant d'être muni d'un certificat du directeur ou préposé des postes de l'endroit qui constate la remise de la malle des dépêches adressées au lieu de la destination de son bâtiment, et la quantité des lettres et paquets y contenus ou constatant qu'on n'en a pas à lui remettre (1).

En outre, d'après l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 53), tout capitaine partant d'un port étranger est tenu de recevoir, jusqu'au moment de mettre sous voile, les dépêches ou autres envois de papiers adressés par les consuls aux

de navires, ainsi que la correspondance de la compagnie avec ses agents et de ceux-ci avec elle. Les lettres et paquets formant cette correspondance doivent être placés sous bandes, mais restent entre les mains du capitaine. Toutefois, en cas de suspicion de fraude, l'agent des postes a le droit d'exiger l'ouverture des lettres et paquets, et procède, à bord et en présence du destinataire, à un examen sommaire de leur contenu. Conformément aux dispositions de l'arrêté du 27 prairial an X, il est interdit à la compagnie de transporter des plis cachetés. Toute contravention aux lois sur le transport des lettres commise par la compagnie ou par ses agents est punie conformément aux lois. En cas de récidive, et si les circonstances démontraient que le fait de contravention doit être attribué à l'un des agents de la compagnie, cet agent, sur la demande du ministre, devra être destitué, sans préjudice des peines qu'il aura encourues. — (1) « Tout capitaine de navire en chargement dans quel-
« que port des colonies ou autres Etats d'outre-mer, ajoute l'art. 6, no-
« tifiera pareillement, au moins un mois en avance, au directeur ou
« préposé des postes et, à son défaut, aux principaux agents soit ma-
« times, soit militaires, soit commerciaux du lieu l'époque de son
« départ et le port de sa destination en France. Il ne pourra appa-
« reiller sans s'être chargé des dépêches pour la République et s'être
« muni d'un certificat qui constate la quantité des lettres et paquets
« qui lui auront été remis par le préposé des postes ou par les
« agents précités de l'endroit ou un certificat qu'on n'en a pas à lui
« remettre... »

ministres et aux administrations publiques avec lesquelles ils doivent être ou sont autorisés à être en correspondance. Les capitaines qui doivent se rendre dans un port étranger sont également obligés de recevoir jusqu'au moment de mettre sous voile les dépêches et envois adressés aux consuls ou aux ambassadeurs et chefs de mission dans les pays où ce port est situé. La remise des dépêches est, dans ces deux cas, mentionnée au rôle d'équipage.

Enfin le règlement général de 1866 dispose que les capitaines ne doivent pas recevoir de lettres directement ni avoir une boîte à bord, à moins que le bâtiment ne soit affecté à un service postal; la remise de la correspondance leur est faite dans un sac cacheté par le directeur de la poste.

Le capitaine de tout bâtiment qui, étant parti d'un port, est forcé de relâcher soit dans ce même port, soit dans un autre, avant d'avoir accompli son voyage, est tenu de déposer immédiatement au bureau de la poste le sac aux lettres qu'il a reçu au départ et au bureau de l'inscription maritime les dépêches et envois du gouvernement (1).

439. Le capitaine est tenu d'emporter et de conserver à son bord un certain nombre de livres et de pièces dont la représentation est exigée dans certaines circonstances.

L'article 226 du code de commerce est ainsi conçu : « Le « capitaine est tenu d'avoir à bord l'acte de propriété du « navire, l'acte de francisation, le rôle d'équipage, les con- « naissements et chartes-parties, les procès-verbaux de « visite, les acquits de paiement ou à caution des douanes. »

Cette disposition n'existait pas dans le projet primitif; elle a été ajoutée sur les observations du tribunal de commerce de Bordeaux : « Le capitaine, avait dit ce tribunal, « ne doit jamais naviguer sans avoir à bord les pièces justi- « fiant la nationalité du navire, le droit des chargeurs et

(1) Le règlement général de 1866 (art. 165), qui le décide ainsi, n'a pas été régulièrement promulgué et n'est pas par lui-même obligatoire en cette partie; mais on ne voit pas comment le capitaine pourrait, en cas pareil, autrement procéder.

« l'identité du chargement ; on doit même lui en faire un « devoir absolu ».

L'énumération de l'article 226 n'est pas complète et nous verrons bientôt que le capitaine doit être nanti d'autres papiers.

Quoiqu'incomplète, elle doit être abrégée. L'article 205 du règlement général de 1866 qui énumère aussi les pièces et documents dont le capitaine doit être pourvu passe sous silence l'acte de propriété. En effet l'acte de propriété, qu'il consiste dans un certificat du constructeur ou dans un contrat de vente, reste dans les bureaux de la douane, annexé au registre des francisations (1).

Les codes portugais (art. 1379), italien (art. 323), argentin (art. 1083) ont néanmoins reproduit cette prescription règlementaire sans en modifier les termes (2).

En Belgique, d'après une loi du 14 mars 1819, on délivre des *lettres de mer* au capitaine sur la représentation du titre du navire, qui doit être transcrit au greffe du tribunal de commerce et dont il est fait mention dans ces lettres. Le capitaine est néanmoins, d'après la loi du 21 août 1879 (art. 17), tenu d'avoir à bord « l'acte de propriété du navire, les lettres « de mer, le rôle d'équipage, les connaissements, les pro- « cès-verbaux de visite, les acquits de paiement ou à caution « des douanes. »

Les rédacteurs du code turc et du code égyptien n'ont pas, cette fois, copié servilement le code français, mais le corrigent en ajoutant aux mots : l'*acte de propriété du navire*, les mots « *ou une copie dûment légalisée* (3). » L'article 357 du code hollandais débute à peu près de même : « Le capitaine est tenu d'avoir à bord de son navire l'acte « de propriété du navire ou une copie authentique dûment « légalisée ».

440. Le capitaine doit avoir à bord l'acte de francisa-

(1) Cf. Demangeat IV, p. 209. — (2) De même dans la législation russe, d'après MM. Hoechster et Sacre (I, p. 229). — (3) Art. 41.

tion. Ainsi l'avait déjà décidé la loi du 27 vendémiaire an II.

Nous nous référons, en ce qui touche cet acte, aux explications contenues dans notre premier volume (n. 52 à 56.)

441. La troisième pièce mentionnée par l'article 226 est le rôle d'équipage.

Valin, commentant l'article 16 (tit. I, l. II) de l'Ordonnance, s'exprimait ainsi : « L'obligation imposée au capi-
« taine par cet article, conformément aux articles 47 et
« 66 de l'ordonnance de 1584, de donner avant son départ
« au greffe de l'amirauté un état contenant les noms, sur-
« noms et demeures des gens de son équipage etc, se
« remplit aujourd'hui *et depuis longtemps* au moyen du
« rôle d'équipage qu'il est obligé de prendre au bureau
« des classes et dont il doit déposer un double au greffe de
« l'amirauté... » Le code n'a donc fait que consacrer une très-ancienne pratique.

Avant la promulgation du décret du 19 mars 1852 (1), la cour de cassation (chambre criminelle) s'appuyait expressément, pour casser les arrêts correctionnels qui refusaient d'astreindre tous les bâtiments de mer au rôle d'équipage, sur les règlements des 8 mars 1722 et 23 janvier 1727 et sur la déclaration du 18 décembre 1728. Mais ces anciennes dispositions et plusieurs autres énumérées dans un rapport du ministre Ducos au président de la République (2) soulevaient soit à raison de leur multiplicité, soit par l'exagération des peines qu'elles édictaient de nombreuses difficultés judiciaires auxquelles le département de la marine voulut couper court en faisant signer le 19 mars 1852 par le prince-président un décret spécial sur la matière en quatorze articles.

Le rôle d'équipage sert à constater à la fois les conventions passées entre l'équipage et le capitaine (3), la naviga-

(1) V. Crim. cass. 17 janvier 1850, D. 50. 1. 74. — (2). V. Duvergier. 1852. Lois, p. 307. — (3) V. l'art. 250 co.

tion qui ouvre aux gens de mer des droits à la pension dite *demi-solde* et à des secours ; il sert de base au décompte des prestations à prélever en faveur de la caisse des invalides et mentionne les avances reçues ; il offre encore un supplément aux registres de l'état civil pour tout individu embarqué et un contrôle signalétique de toutes les personnes confiées au capitaine.

C'est le commissaire de l'inscription maritime qui dresse le rôle d'équipage, après la présentation des hommes et après vérification de leur situation par rapport à l'inscription (loi du 7 janvier 1791).

Le rôle énonce : le nom du navire, le port auquel il est attaché, ses folio et numéro d'enregistrement, son tonnage, le lieu et l'époque de sa construction, le nom du propriétaire et celui de l'armateur, le genre de navigation que le navire doit effectuer ; les noms et prénoms, la filiation, le lieu et l'époque de la naissance, le domicile, le signalement, le quartier, les folio et numéro d'inscription, le grade au service, la qualité à bord du bâtiment et les conditions d'engagement de toutes les personnes composant l'équipage (1). Lorsque le commissaire de l'inscription maritime ne peut relater sommairement, en raison de leur nature ou de leur étendue, les conditions d'engagement sur le rôle d'équipage, ces conditions y sont annexées au moyen de feuilles spéciales qu'il signe et sur lesquelles il appose son cachet (2).

La délivrance du rôle n'a lieu, lors d'un premier armement, que sur la production de l'acte de francisation (3).

Le rôle est fait en double original : un exemplaire est laissé au commissaire de l'inscription maritime, l'autre est remis au capitaine ; on n'en fait un troisième pour le trésorier des invalides de la marine que lorsqu'à l'armement il y a eu des avances sur lesquelles la retenue a dû s'exercer.

(1) Règlement général de 1866 ; art. 191 § 2. — (2) Circul. du 22 novembre 1827, art. 194 du règlement général de 1866. — (3) Art 193 ib.

En expédiant les bâtiments du commerce, les commissaires de l'inscription maritime indiquent 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). Ils constatent sur les rôles par des apostilles soigneusement écrites, sans aucune abréviation et dûment signées tout ce qui se rapporte à l'embarquement, au débarquement, etc., des individus qui y sont inscrits : si le mouvement s'opère dans un endroit où il n'est pas possible de le constater, l'apostille en est faite dans le premier port de relâche du bâtiment où réside une autorité française soit maritime, soit consulaire (2). Les avances ou à-compte payés en cours de voyage pour achat d'effets ou pour toute autre cause doivent être autorisés et apostillés 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 celle des agents qui les remplacent (3).

Les rôles des bâtiments au long cours sont renouvelés à chaque voyage (4) : toutefois, aux termes d'une instruction de décembre 1859, reproduite par le réglement général de 1866 (art. 200), ceux des paquebots transatlantiques peuvent n'être renouvelés que tous les six mois(5). Aux termes d'une circulaire du 24 mai 1862, tout navire au long cours rentrant en France dans un port autre que son port d'armement peut, sans nouveau rôle et avec un simple visa, se

(1) Art. 195 ib. — (2) Art. 196 ib. Cf. déclar. du 18 déc. 1728, art. 3 ; ord. du 31 octobre 1784, tit. XIV, art. 13 ; circul. des 22 juin 1821 et 12 août 1836. — (3) Art. 197 ib. Cf. déclar. 18 déc. 1728, art 3 et 6 ; arrêt du 19 janvier 1734, ord. du 1er novembre 1745 ; circulaire du 18 décembre 1835. Dans le cas où les avances ou à-compte seraient payés dans un lieu où il n'existe pas d'autorité française, mention en sera faite sur le livre du bord avec la signature du marin ou, à défaut, avec celle de deux des principaux de l'équipage. — (4) Art. 2 décr. 19 mars 1852. — (5) Mais il doit être stipulé (même article 200) que l'équipage recevra un mois d'avance sur ses salaires, lesquels sont réglés au retour de chaque voyage.

rendre dans ce dernier port sous la seule condition qu'il sera procédé auparavant au règlement des salaires acquis à l'arrivée en France. Les rôles des bâtiments et embarcations armés pour le cabotage, le bornage et la petite pêche sont renouvelés tous les ans : toutefois lorsqu'un navire armé au cabotage relâche dans un port de France avec un rôle d'équipage ayant un an de durée, on doit s'abstenir de procéder au renouvellement si le navire fait ensuite directement son retour à son port d'armement (1).

Si un navire armé au cabotage relève d'un port étranger pour un voyage au long cours, l'expédition est faite par le consul au moyen d'un visa sur le rôle, à la charge pour les intéressés de remplir toutes les formalités requises pour la navigation au long cours. Dans les ports de France, cette transformation peut également être opérée par un simple visa des commissaires de l'inscription maritime, apposé sur le rôle du bâtiment (2).

442. Le décret du 19 mars 1852 (art. 1) déclarait le rôle d'équipage « obligatoire pour tous les bâtiments ou em- « barcations exerçant une navigation maritime. »

Ces mots « pour tous bâtiments ou embarcations » furent interprétés par la cour de cassation (chambre criminelle) avec une grande rigueur, qu'imposait d'ailleurs un texte aussi précis. Elle jugea que le rôle d'équipage était obligatoire pour les bâtiments naviguant au bornage, quand ils ne porteraient ni mâts ni voiles (3), pour les bateaux plats sans agrès employés au dévasement d'un port (4), pour les bateaux de plaisance (5), pour un bateau quelconque d'une contenance de moins d'un tonneau et destiné à l'usage personnel de son propriétaire (6).

Le département de la marine pensa bientôt non que la cour suprême interprétait mal la pensée du législateur, mais que le législateur pouvait lui-même, dans certains cas,

(1) Circul. 3 mars 1857, art. 202 règl. gén. de 1866. — (2) Circul. du 5 déc. 1866 et art. 203 du règlement général. — (3) Cass. 21 janvier et 28 mai 1853, B. cr. 28 et 191. — (4) Cass. 23 juillet 1853, B. cr. 368. — (5) Cass. 3 déc. 1853, B. 570. — (6) Cass. 6 mai 1854, B. 141.

se départir d'une telle règle. S'il était nécessaire de constater à l'aide du rôle la pratique de la navigation et de la pêche dans les eaux maritimes à l'égard des hommes qui font leur métier de la navigation ou de la pêche et qui doivent être, en conséquence, inscrits sur les matricules des gens de mer, il était illogique de procéder ainsi à l'égard de ceux qui, ne vivant pas de la mer, comme les fermiers, journaliers et ouvriers attachés à l'exploitation de propriétés rurales, fabriques, usines, etc., situées dans les îles et sur les rives de fleuves ou de rivières dans leur partie maritime, traversent les eaux maritimes parce qu'elles sont pour eux une voie de communication indispensable. Cette partie de la législation fut donc modifiée par un décret du 25 octobre 1863, qu'a remanié et complété le décret des 9-21 décembre 1873. Sont désormais exemptés du rôle d'équipage au lieu et place duquel ils reçoivent un permis de circulation (1) les bateaux et chalands uniquement employés à l'exploitation de propriétés rurales, fabriques, usines et biens de toutes nature, situés dans les îles ou sur les bords de fleuves ou de rivières dans leur partie maritime : tout propriétaire qui emploie ces bateaux ou chalands à une autre destination ou qui les loue à fret est privé du bénéfice de cette exemption. Sont également dispensés du rôle d'équipage les yachts et bateaux uniquement affectés à une navigation de plaisance, quels que soient leur tonnage et leur destination. Ils sont munis d'un permis de navigation. Le propriétaire est tenu, lorsqu'il entreprend un voyage de quelque durée, de remettre à l'autorité maritime une liste des personnes qu'il emmène. A peine de retrait du permis, toute opération de commerce est absolument interdite aux yachts et bateaux de plai-

(1) « Cette obligation (du permis de circulation) se trouve inscrite, « il est vrai, dans le règlement général... approuvé par décret du « 7 novembre 1866 ; mais l'étendue de ce volumineux règlement « n'ayant permis de l'insérer ni au *Bulletin des Lois* ni au *Journal* « *Officiel*, la promulgation lui fait défaut et les tribunaux refusent « d'en tenir compte. » (Rapport du ministre d'Hornoy au président « de la République).

sance; ils ne peuvent pratiquer la pêche qu'accidentellement et à titre de passe-temps. Enfin les propriétaires de chalands, bateaux et yachts qui ne présentent pas leur permis à première réquisition des autorités maritimes sont considérés comme naviguant sans rôle d'équipage et encourent à ce titre les peines prévues aux articles 3, 4, 5 du décret du 19 mars.

443. Le législateur de 1852 a défini lui-même la navigation maritime : « La navigation est dite maritime sur « la mer, dans les ports, sur les étangs ou canaux dont les « eaux sont salées et, jusqu'aux limites de l'inscription ma- « ritime, sur les fleuves et rivières affluant directement ou « indirectement à la mer. » Les jugements des tribunaux inférieurs qui tendaient à restreindre la portée de cette définition ont été maintes fois cassés.

Ainsi, d'après la jurisprudence de la cour suprême, la navigation sur un étang non directement relié à la mer et formé par plusieurs affluents d'eau douce, mais qu'on a fait indirectement communiquer avec la mer dans l'intérêt de la salubrité publique et dont les eaux ne sont qu'en partie salées, est une navigation maritime (1) : bien plus, une cour d'appel, après avoir dit que les principaux affluents d'un étang sont d'eau douce, que ses plantes et ses poissons ne vivent pour la plupart que dans des eaux douces, qu'il est innavigable par son peu de profondeur, ne peut décider sans violer le décret du 19 mars 1852 que la navigation n'est pas maritime, si elle reconnaît en même temps que, sur divers points, l'étang est en communication avec la mer et que les eaux de celle-ci refluent dans les canaux qui s'y déversent (2). Les eaux sont-elles salées d'une façon quelconque ? Tel est le *criterium* en ce qui touche les étangs et les canaux. Navigue-t-on dans les limites de l'inscription maritime ? Tel est le *criterium* en ce qui touche les fleuves et les rivières (3).

(1) Crim. cass. 9 mars 1860. B. cr. 72. Cf. Crim. cass. 6 décembre 1860. B. cr. 274. — (2) Crim. cass. 1er février 1861, B. cr. 29. — (3) Cf. crim. cass. 7 et 21 janvier 1853, B. cr. 6 et 25.

Ainsi encore la navigation reste maritime quand il ne s'agirait que de transporter des passagers d'une rive à l'autre ou des matériaux pour la construction d'un pont ou quand on se serait borné à une course d'essai (1).

444. Tout capitaine, maître ou patron ou tout individu qui en fait fonctions est tenu, sur la réquisition de qui de droit, d'exhiber son rôle d'équipage sous peine d'une amende de cinq cents francs si le bâtiment est armé au long cours, de deux cents francs s'il est armé au cabotage, de cent francs s'il est armé à la petite pêche (art. 3 décr. 19 mars 1842). Un tribunal ne peut relaxer le patron qui n'exhibe pas son rôle soit parce que, s'étant adressé au commissaire de la marine pour connaître les formalités qu'il avait à remplir avant de prendre la mer, il n'en aurait point reçu de réponse en temps utile (2), soit parce qu'il aurait laissé le rôle à son domicile, l'exercice de sa profession de pêcheur ne lui permettant de le conserver à son bord (3).

L'embarquement de tout individu qui ne figure pas sur le rôle d'équipage est punissable, par chaque individu embarqué, d'une amende de trois cents francs si le bâtiment est armé au long cours, de cinquante à cent francs s'il est armé au cabotage, de vingt-cinq à cinquante francs s'il est armé à la petite pêche. Est punissable des mêmes peines et sous les mêmes conditions le débarquement sans l'intervention de l'autorité maritime ou consulaire de tout individu porté à un titre quelconque sur le rôle d'équipage (art. 4 et 5 décr. 19 mars 1852).

La cour de Bordeaux refusa d'appliquer ces dispositions pénales au patron qui avait reçu accidentellement deux passagers à son bord : son arrêt, déféré à la cour de cassation dans l'intérêt de la loi, fut annulé le 25 mars 1854 (4). Les anciens règlements (5), en effet, défendent expressément au

(1) Crim. cass. 21 janvier et 28 mai 1852, B. 28 et 191; 19 février 1852, B. 66. — (2) Même arrêt du 19 février 1852. — (3) Crim. cass. 5 décembre 1852, B. 390. — (4) B. cr. 1854, n. 82. — (5) Règlements du 8 mars 1722 (art. 3), du 31 août 1722 (art. 3), du 23 janvier 1727 (art. 16), déclaration du 18 décembre 1728 (art. 7).

capitaine d'embarquer *aucun passager sans en faire mention sur le rôle* d'équipage. D'ailleurs l'article 4 du décret-loi ne distinguait pas et, se servant du mot générique *individus*, s'appliquait nécessairement à tous ceux qui, à quelque titre que ce soit, sont reçus sur une embarcation destinée à la navigation maritime. En fait et dans la pratique, les passagers sont inscrits sur un rôle spécial annexé au rôle d'équipage, qu'on appelle communément *feuille des passagers*.

Les capitaines des paquebots à vapeur ne sont pas, en règle générale, soustraits à cette obligation, nous nous en sommes assuré (1). Toutefois, dans la pratique, ceux qui naviguent sur les côtes de France ou qui font le trajet de France en Algérie se bornent à remettre au bureau de l'inscription maritime une liste des passagers indiquant leurs noms, prénoms, âge, qualité, lieu de naissance, domicile, au bas de laquelle ils apposent leur signature (2).

Toutes les amendes appliquées en vertu du décret du 19 mars 1852 doivent être prononcées « solidairement tant « contre les capitaines, maîtres ou patrons que contre les « armateurs » (art. 11 du même décret). Ainsi que l'a jugé la cour de cassation le 10 août 1855 (3), les armateurs sont, en vertu de cette disposition législative « non pas simple- « ment civilement responsables, mais personnellement et « directement passibles, au même titre que les patrons, de « toutes les condamnations même d'amende pour contra- « ventions commises sur leurs bâtiments aux dispositions « de ce décret. »

445. Quelques codes, comme le code allemand et le code finlandais, ne mentionnent le rôle d'équipage que dans le titre consacré à l'équipage. Mais on retrouve le plus souvent, dans les législations codifiées, au titre même du capitaine, la prescription règlementaire de notre article

(1) MM. Dalloz se sont trompés en affirmant le contraire, v° Org. marit., n. 593. — (2) C'est ainsi que s'exécutent les circulaires du 23 janvier 1837 et du 20 mars 1852. — (3) B. cr. 1855, n. 284.

225 (1). Les rédacteurs du code norwégien l'ont insérée presqu'au début de ce code, dans le second article du premier chapitre (2).

Le *merchant shipping act* de 1854 traite de l'engagement des matelots *(engagement of seamen)* dans sa troisième partie, cinquième section. Il règle les conditions du contrat général que les capitaines de tous navires (sauf ceux de moins de 80 tonneaux exclusivement employés au cabotage entre les différents ports des côtes du Royaume-Uni) doivent passer avec leur équipage et dispose particulièrement que, « lorsque l'équipage aura été engagé, le contrat *(agreement)* « sera signé en double : une des expéditions sera conser- « vée par le contrôleur d'embarquement *(shipping master)*; « l'autre, qui aura une place ou une forme spéciale pour « l'inscription et la signature des remplaçants ou des per- « sonnes engagées postérieurement au premier départ du « navire, sera délivrée au capitaine (3). » Le complément de cette disposition législative est dans la vingt-deuxième section (même partie), intitulée *Journaux de bord (official logs)* (4). Nous parlerons plus loin du journal du bord. Il existe enfin, outre le contrat d'engagement fait en double, une liste de l'équipage, au moment de la mise à la voile, que l'administration des douanes ou les agents maritimes peuvent rapprocher d'une seconde liste officielle remise entre les mains du Registrar-general of seamen, quand le navire arrive au port de destination (Maclachlan, p. 250).

Aux Etats-Unis, le capitaine est astreint par un acte du

(1) V. notamment les codes hollandais, portugais, argentin, turc, égyptien, italien. V. en outre dans la loi italienne du 24 mai 1877 le chapitre III du titre II. — (2) Cet article 2 est ainsi conçu : « Les « navires norwégiens qui sont employés aux communications avec « l'étranger devront être munis de *a* certificat de nationalité, *b* cer- « tificat de construction si le navire est construit en Norwège, « *c* certificat de contenance, *d* rôle d'équipage. Les navires qui ne « sont employés qu'en Norwège n'auront besoin que de ces deux « dernières pièces. Les navires norwégiens, en ce qui concerne le « passeport de mer royal, continueront d'être régis par la loi du « 1er juin 1848. » — (3) Art. 150 § 3. — (4) V. notamment l'art. 282.

28 février 1803 (1) à dresser une liste contenant les noms, lieu de naissance, résidence et signalement des personnes composant l'équipage ; il la certifie et la remet au collecteur des douanes ; celui-ci lui en délivre à son tour une copie certifiée que le capitaine exhibe aux agents maritimes du port d'arrivée : ces derniers contrôlent la liste en vérifiant l'état actuel de l'équipage et la transmettent au collecteur du port d'arrivée qui doit en faire parvenir une nouvelle copie au collecteur du port de départ (2). En outre les capitaines de tout navire partant pour l'étranger ou d'un navire de soixante-quinze tonneaux allant d'un port de l'Atlantique dans un port du Pacifique (et réciproquement) doivent passer avec les gens de leur équipage un contrat écrit dont les conditions sont réglées par l'*act* du 7 juin 1872 (art. 12) et dont nous nous occuperons plus tard : comme en Angleterre, le contrat doit être signé en double, et l'un des doubles, qui doit recevoir, le cas échéant, l'engagement et la signature des hommes engagés postérieurement au premier départ, reste aux mains du capitaine.

446. Le capitaine est tenu d'avoir à bord « les connais-« sements et chartes-parties. »

Nous traiterons dans un autre volume des connaissements et des chartes-parties.

La commission spéciale d'appel de la Guadeloupe avait cru pouvoir assurer l'exécution de cette prescription réglementaire en prononçant la confiscation d'une goëlette qui naviguait sans connaissement. Cette sanction pénale n'étant écrite dans aucune loi, son arrêt fut cassé (3), et devait l'être.

447. Le capitaine est tenu d'avoir à bord « les procès-« verbaux de visite ».

Nous avons parlé des procès-verbaux et certificats de visite en commentant l'article 225.

(1) Confirmé et complété par l'*act* du 20 juillet 1840. — (2) Cette prescription d'abord restreinte aux navires qui partaient pour l'étranger est étendue par l'*act* du 4 avril 1840 aux navires expédiés pour la pêche de la baleine. — (3) Crim. cass. 22 juillet 1825. B. cr. 1825, n. 134.

448. Le capitaine est tenu d'avoir à bord un certain nombre des pièces délivrées par la douane : 1° les acquits de paiement ou à caution (1) ; 2° le manifeste (2) ; 3° les permis de chargement (3) ; 4° le congé ou le passe-port (4) ; 5° la patente de santé.

La patente de santé doit, nous l'avons dit au début de cet ouvrage (5), mentionner dans une formule précise l'état sanitaire du pays de provenance et particulièrement la présence ou l'absence des maladies qui motivent des précautions sanitaires : elle doit en outre donner le nom du navire, celui du capitaine et des renseignements exacts relatifs au tonnage, à la nature de la cargaison, à l'effectif de l'équipage, ainsi qu'à l'état hygiénique du bord au moment du départ. En France, la patente de santé, conforme au modèle annexé au règlement du 22 février 1876 (annexe n° 4), est délivrée gratuitement par l'autorité sanitaire à tout capitaine qui en fait la demande (6). A l'étranger, pour les navires français à destination de France, la patente de santé est délivrée par le consul français du port de départ ou, à défaut de consul, par l'autorité locale. Pour les navires étrangers à destination de France, elle peut être délivrée par l'autorité locale ; mais dans ce cas elle doit être visée par le consul français. La patente de santé délivrée au port de départ doit être visée à chaque escale que fait le navire et conservée jusqu'au port de destination définitive. *Il est du devoir du capitaine de ne pas s'en dessaisir*. A cet effet, si le navire fait escale, le consul français du port de relâche doit seulement apposer sur la patente délivrée au point de départ un visa relatant l'état sanitaire de sa résidence ; mais ni le consul ni l'autorité locale n'ont le droit de retenir cette patente ou de la remplacer par une autre. Les navires faisant le cabotage de port français à port français, l'Algérie comprise, sont dispensés en tout temps

(1) V. ci-dessous n. 591 et 592. — (2) V. ci-dessous n. 572 et 573. — (3) V. ci-dessous n. 593. — (4) V. ci-dessous n. 594 et 593. — (5) T. I, n. 11. — (6) V. ci-dessous appendice, n. 585.

de se munir d'une patente de santé, à moins de prescription exceptionnelle. Des dispenses, relativement à l'obligation du visa de la patente à chaque escale, peuvent être accordées pour les navires qui font un service régulier dans les mers d'Europe. Un navire ne doit avoir qu'une seule patente de santé. La patente de santé n'est valable que si elle a été délivrée dans les quarante-huit heures qui ont précédé le départ du navire.

Nous renvoyons, pour de plus amples développemcnts, à notre premier volume.

419. Les bateaux à vapeur doivent être en outre nantis d'un permis de navigation spécial que le préfet délivre, après avoir reconnu qu'il a été satisfait à toutes les conditions exigées par l'ordonnance du 17 janvier 1846 (1). Ce permis énonce : 1° le nom du bateau et le nom du propriétaire ; 2° la hauteur de la ligne de flottaison, rapportée à des points de repère invariablement établis à l'avant, à l'arrière et au milieu du bateau ; 3° le service auquel le bateau est destiné ; 4° le nombre maximum des passagers qui pourront être reçus à bord ; 5° la tension maximum de la vapeur, exprimée en atmosphères et en fractions décimales d'atmosphères, sous laquelle l'appareil moteur pourra fonctionner ; 6° les numéros des timbres dont les chaudières, tubes bouilleurs, cylindres et enveloppes de cylindres auront été frappés ; 7° le diamètre des soupapes de sûreté et leur charge ; 8° le nombre des embarcations ainsi que les agrès et instruments nécessaires à la navigation maritime, dont le bateau devra être pourvu. Le préfet prescrit en outre dans le permis toutes les mesures d'ordre et de police locale nécessaires (2).

Est puni d'une amende de cent à deux mille francs tout propriétaire ou chef d'entreprise qui a fait naviguer un bateau à vapeur sans un permis de navigation délivré par l'autorité administrative conformément aux règlements

(1) V. ci-dessus, n. 412. — (2) Art. 9 et 10 ord. 17 janvier 1846.

d'administration publique (1). Le propriétaire ou chef d'entreprise qui a continué de faire naviguer un bateau à vapeur dont le permis a été suspendu ou retiré en vertu de ces règlements encourt une amende de 400 à 4,000 francs et peut être condamné en outre à un emprisonnement d'un mois à un an (2).

450. On trouve des prescriptions règlementaires analogues dans toutes les législations maritimes. L'article 323 du code italien est calqué sur l'article 226 du code français. Il est enjoint au capitaine par le code hollandais (art. 1357) d'avoir à bord, outre les pièces ci-dessus mentionnées, la liste du chargement, les connaissements et chartes-parties, un exemplaire du code de commece ; par le code portugais (art. 1379) d'avoir à bord les connaissements et affrètements, les reçus des frais de port, de pilotage et de tous autres paiements ainsi qu'un exemplaire du code de commerce ; par le code suédois d'avoir à bord, outre l'acte de nationalité et l'acte de propriété, les connaissements et contrats d'affrètement, le passeport, les acquits des douanes (3); par les codes turc et égyptien (art. 41) d'avoir à bord les connaissements et chartes-parties, le manifeste ou état du chargement, les acquits de paiement ou à caution des douanes, le congé ou passeport maritime, la patente de santé, un exemplaire du code de commerce maritime ; par les codes chilien (art. 899) et argentin (art. 1083) d'avoir à bord, outre l'acte de propriété du navire et le rôle d'équipage, le passeport, les acquits de la douane, les polices d'affrètement et les connaissements, un exemplaire du code

(1) L. 21 juillet 1856, art. 8. — (2) Ib. art. 9. — (3) Le code danois de 1683 ne contient pas ces prescriptions règlementaires. Mais voir dans le traité de Poehls (p. 230 et 241), traduit par A. de St-Joseph (Concord., p. 180), la liste des pièces que le capitaine doit avoir à bord d'après la législation danoise. On y retrouve, outre le rôle d'équipage, les connaissements et chartes-parties, les acquits de paiement des douanes et un congé, mais restreint aux navires au-dessus de cinq lastes et à certains voyages : le congé danois constate que le navire est de propriété danoise et doit faire voile vers un port déterminé.

de commerce. Le code finlandais s'exprime ainsi (art. 36) : « Le capitaine ne pourra entreprendre un voyage sans être « muni de toutes les pièces nécessaires concernant le na- « vire, la cargaison et l'équipage, conformément à ce qui « est statué à cet égard par la présente loi et les ordon- « nances en vigueur. Il aura aussi à bord un exemplaire « de cette loi et, pendant ses voyages, il s'efforcera, au- « tant que faire se pourra, d'obtenir des renseignements « certains sur les règlements auxquels il sera tenu de se « conformer en pays étranger. »

En Angleterre, le *board of trade* est autorisé à publier sous son sceau tels types de livres, imprimés ou papiers que peut rendre nécessaires la mise à exécution des lois sur la marine marchande (1). Tout membre du *board of trade*, tout officier commissionné de la marine royale en activité, tout officier consulaire anglais, l'enregistreur général des marins et son adjoint, tout officier en chef des douanes, tout contrôleur d'embarquement peuvent exiger du propriétaire, du capitaine ou de tout autre membre de l'équipage d'un navire anglais la production des livres officiels de bord ou de tous autres documents concernant l'équipage ou un de ses membres, exiger de tout capitaine la production de la liste de toutes les personnes présentes à bord et prendre copie de tout ou partie des livres officiels de bord ou autres documents, etc. (2).

J'ai parlé du certificat d'enregistrement (*certificate of registry)* dans mon premier volume. Dans certaines circonstances les commissaires de douanes (ou gouverneurs des colonies) peuvent délivrer un permis de navigation (*permission to pass)* à des navires non enregistrés, allant d'une possession anglaise dans une autre possession anglaise (3).

En tout cas, aucun navire ne peut prendre la mer sans que sa nationalité ait été inscrite sur son *laissez-passer* (4) par l'agent compétent des douanes : la douane peut retenir

(1) Merchant shipping act de 1854 (art. 8). — (2) Ib., art. 13. — (3) Ib., art. 98. — (4) *Clearance or transire.*

le navire en partance jusqu'à ce que cette formalité ait été remplie (1).

Aux Etats-Unis comme en Angleterre, la douane délivre un certificat qui autorise le départ du navire pour un port étranger et constate que toutes les formalités légales ont été remplies. Le capitaine du navire en partance pour un port étranger doit préalablement délivrer à l'agent des douanes un manifeste de toute la cargaison, qu'il signe et affirme sincère. Le capitaine qui partirait sans avoir déposé son manifeste et obtenu le certificat encourt, pour chaque contravention, une amende de 500 dollars. Le congé (*clearance*) ne peut être délivré si le capitaine ne prouve par la production d'un premier certificat que les marchandises ont été visitées par les agents du fisc et ont acquitté tous les droits de sortie.

Voici du reste, d'après Dixon, la liste complète des pièces que le capitaine américain doit avoir à son bord : 1° la copie certifiée du rôle d'équipage ; 2° le certificat d'enregistrement ; 3° le passeport, (pour les bâtiments qui se rendent dans un port européen) ; 4° la lettre de mer spécifiant la nature de la cargaison, le nombre des colis, le port de destination (elle est écrite en anglais, en français, en espagnol, en hollandais et réservée aux navires qui vont au-delà du cap Horn et du cap de Bonne-Espérance) ; 5° la patente de santé ; 6° le certificat général ou congé *(clearance)* ; 7° le manifeste (un double du manifeste est certifié par les consuls de la France, de la Suède, du Brésil, du Portugal, quand le navire est à destination d'un de ces pays); 8° le connaissement ; 9° la charte-partie, s'il y a une charte-partie ; 10° les factures ; 11° le *log-book* (journal officiel du bord).

451. Le capitaine est encore tenu d'avoir à bord du navire un inventaire des objets de gréement et du mobilier (1).

Cette prescription règlementaire est inscrite dans quel-

(1) Ib., art. 102. — (2) Circul. du 18 mars 1825 et du 25 mai 1844.

ques codes étrangers, par exemple dans ceux du Brésil (1), de Buenos-Ayres et du Chili, de la Suède (2) et de la Finlande (3).

452. Plusieurs législations étrangères, on vient de le voir, imposent au capitaine l'obligation d'avoir à bord de son navire un exemplaire du code de commerce ou, s'il existe un code spécial pour la marine marchande, du code maritime. Il en était ainsi dès le seizième siècle, puisqu'on retrouve une prescription semblable dans l'ordonnance de Bilbao (ch. XXIV, art. 9).

Le législateur français n'a pas suivi cet exemple.

Le capitaine français n'est tenu d'avoir à bord qu'un exemplaire du décret du 24 mars 1852, intitulé « décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande » (4), une brochure contenant les décrets du 25 octobre 1862 et du 26 mai 1869 sur les règles établies pour prévenir les abordages en mer, ainsi qu'un questionnaire sur les signaux de brume, les feux que doivent porter les bâtiments et les règles à suivre pour la navigation à voile et à vapeur (5), enfin un exemplaire de l'instruction du 2 juillet 1823 sur les actes de l'état civil (6).

453. Quant au registre-journal ou journal du bord, c'est le code de commerce français qui l'impose lui-même au ca-

(1) « Avant de quitter le port de déchargement, le capitaine doit « faire inventorier en présence du pilote et du second de l'équipage « les amarres, ancres, voiles et tous agrès du navire, avec la déclara- « tion de l'état dans lequel ils se trouvent. Cet inventaire est signé du « capitaine et du second. Toutes les détériorations que peuvent subir « ces objets pendant le voyage sont notées au journal de navigation, « avec les mêmes signatures » (code brésilien). — (2) « En prenant la « direction du navire, le capitaine fait dresser sous ses yeux un inven- « taire de tout ce qui s'y trouve contenu, suivant une formule prépa- « rée d'avance : une expédition portant le récépissé du capitaine pour « tout ce qui lui est confié reste aux mains du principal armateur, « l'autre expédition est remise au capitaine » (code suédois). — (3) Lors- « que le capitaine entrera en fonctions, inventaire sera dressé de « toutes les appartenances du navire, et un exemplaire de cet « inventaire, approuvé par le capitaine, sera remis entre les mains « de l'armateur. » — (4) Circ. du 27 mars 1852 et du 16 juin 1855. — (5) Circ. 18 juin 1829. — (6) Règlement général de 1866 (art. 205).

pitaine. « Sera tenu, avait dit l'ordonnance de 1681 (1), « d'avoir un registre ou journal coté et paraphé en chaque « feuillet par l'un des principaux intéressés au bâtiment, « sur lequel il écrira le jour qu'il aura été établi maître, le « nom des officiers et matelots de l'équipage, le prix et « les conditions de leur engagement, les paiements qu'il « leur fera, sa recette et sa dépense concernant le navire « et généralement tout ce qui regarde le fait de sa charge « ou pour raison de quoi il aura quelque compte à rendre « ou quelque demande à faire. » Le code de 1807 (art. 224) « s'exprime ainsi : « Le capitaine tient un registre coté et « paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce « ou par le maire ou son adjoint dans les lieux où il n'y a « pas de tribunal de commerce. Ce registre contient les « résolutions prises pendant le voyage, la recette et la « dépense concernant le navire et généralement tout ce qui « concerne le fait de sa charge et tout ce qui peut donner « lieu à un compte à rendre, à une demande à former. » L'infraction à l'art. 224 est punie par le décret du 24 mars 1852 (art. 83) d'une amende de 25 à 300 francs.

Ce livre doit être régulièrement tenu, sans blanc ni interligne, relatant les faits dans l'ordre chronologique, sans que le capitaine soit d'ailleurs astreint à les relater jour par jour. On a substitué, sur les observations du tribunat, le mot *résolutions* au mot *délibérations* : la délibération, c'est l'avis exprimé ; la résolution, c'est l'avis exécuté. Ce n'est pas seulement un livre de compte, ainsi que Regnaud de Saint-Jean-d'Angély l'expliquait au Conseil d'Etat en demandant le rétablissement de ces mots « tout ce qui con- « cerne le fait de sa charge, » qui se trouvaient dans l'ordonnance de 1681, mais que la section de législation avait supprimés ; c'est un journal complet de l'administration du capitaine. Toutefois si le capitaine était en même temps subrécargue, c'est-à-dire préposé de l'armement pour des opérations sur marchandises, il ne serait pas obligé, bien en-

(1) Art. 10, tit. 1, l. II.

tendu, d'inscrire sur le registre les opérations auxquelles il se livre non en qualité de capitaine, mais à un autre titre ne concernant plus « le fait de sa charge (1). »

Le livre-journal doit être timbré, à tous les feuillets, d'un timbre spécial sous peine d'amende (2).

454. Il doit être tenu par le capitaine, ainsi que l'indiquent les premiers mots de l'article 224. Au moyen-âge, il était tenu par l'*écrivain*. « Si le registre a été au pouvoir « d'un autre que l'écrivain, dit le Consulat de la mer (3), « on ne portera foi à rien de ce qui y serait écrit. » L'écrivain avait un tel pouvoir que le patron ne pouvait rien charger sur le navire en son absence et qu'un matelot ne pouvait tirer des marchandises du navire à son insu : responsable des objets inscrits, il devait jurer de ne jamais découcher sans emporter les clefs de la caisse qui contenait le registre (4). « Le patron, ajoutait le Consulat de la mer (5), « peut à tout instant demander compte à l'écrivain... En- « core plus l'écrivain est obligé de rendre compte aux ac- « tionnaires toutes les fois qu'il lui en sera demandé un... « Ce compte doit être de tout ce qu'il aura reçu de fret, dé- « pensé, vendu ou acheté... Le paiement des salaires et « dépenses doit être constaté sur le registre du navire « parce que ce registre fait plus de foi qu'une écriture « privée, cette sorte d'écrit pouvant être contestée, mais « non ce qui est porté au registre ; et tout ce qui est ins- « crit au registre doit faire foi pourvu qu'à l'époque où l'é- « crivain y a porté sa déclaration le navire fût amarré ou « que l'écrivain fût à terre. »

L'ordonnance de 1681 se contentait de supposer qu'un écrivain pouvait être chargé de tenir état de tout le contenu en l'art. 10, tit. I, l. II : alors, disait-elle, « le maître en « sera dispensé. » Le capitaine, aujourd'hui, peut assuré-

(1) *Sic* Bordeaux, 28 janvier 1828. Rec. de Mars. IX, 2. 49. Cf. Laurin I, p. 586. — (2) L. 28 avril 1816 (art. 72), l. 16 juin 1824 (art. 10). Le paraphe qui doit précéder l'usage du registre est enregistré moyennant un simple droit d'un franc (art. 73 l. 28 avril 1816). — (3) C. 12. — (4) Ib., c. 13 et 14. — (5) C. 15.

ment se faire seconder dans cette partie de sa tâche ; mais, quand il y aurait un écrivain à bord, il ne saurait en décliner la responsabilité ; c'est lui, nous le répétons, qui tient le registre (1).

455. Le livre de bord a une grande importance : comme les évènements y sont consignés dans l'ordre chronologique, au moment même où ils viennent de s'accomplir, on présume que le capitaine en a fait un récit exact et fidèle. Surpris par ces évènements, il n'a dû ni les intervertir ni les défigurer. On comprend qu'une cour d'appel, ayant à sa disposition un rapport de mer vérifié par l'interrogatoire de l'équipage, ait néanmoins astreint un capitaine à produire son livre de bord à l'appui d'une demande en règlement d'avaries (2). Il ne faut pas aller jusqu'à dire avec le Consulat de la mer que cette sorte d'écrit ne pourra plus être contestée, mais elle ne sera pas aisément contestable. Quand les mentions du livre seront défavorables au capitaine, il ne pourra les récuser ; quand elles lui seront favorables, il faudra prouver contre lui qu'il a menti : preuve difficile.

Par une conséquence naturelle, le capitaine sera gravement compromis si ce document vient à disparaître. La présomption, ainsi que l'explique fort bien M. Bédarride (3), se retourne alors contre lui. Pourquoi le livre n'est-il pas produit ? Comment a-t-il disparu ? Si c'est par force majeure, le juge pourra s'en tenir au rapport de mer, puisqu'il lui devient impossible de s'éclairer par la conformité du livre et du rapport : mais il se défiera du rapport si c'est par le fait ou la faute du capitaine qu'il ne peut plus le rapprocher du livre.

456. D'après le projet de réforme imprimé en 1867, l'article aurait été complété par un paragraphe final ainsi conçu : « Les faits relatifs à la navigation peuvent être consignés « séparément sur un livre de loch, coté et paraphé. » Cette

(1) Cf. Dageville II, p. 177 ; Ruben de Couder, v° Capitaine, n. 170. — (2) Douai, 2 juin 1845. D. 45. 4. 58. — (3) II, n. 399.

pratique est parfois suivie, quoique rien n'astreigne le capitaine à dédoubler ainsi le livre de bord : un des deux registres relate alors tous les actes d'administration, et l'autre les variations atmosphériques, les évènements de mer, etc. Faute de prescription légale, disait la chambre de commerce de Marseille consultée en 1867, l'usage de tenir le livre de loch était en quelque sorte tombé en désuétude dans la marine française, et cependant ce livre est le plus important et peut être considéré par le capitaine comme remplissant le même rôle que le livre-journal pour le négociant (1).

457. Enfin, aux termes du décret du 24 mars 1852 (art. 23), « le capitaine tiendra un livre spécial, dit *livre* « *de punition*, sur lequel toute faute de discipline sera men- « tionnée par lui ou par l'officier de quart. L'autorité qui « aura statué inscrira sa décision en marge. Le capitaine « annotera de la même manière sur le livre de punition « toutes les peines de discipline infligées pendant le cours « du voyage. Le livre de punition sera coté et paraphé par « le commissaire de l'inscription maritime du port d'ar- « mement du navire. Il sera remis au commissaire de l'ins- « cription maritime du port où le navire sera désarmé ad- « ministrativement. Le livre de punition sera présenté au « visa du commissaire de l'inscription maritime ou du « consul, suivant le cas, lorsqu'une faute de discipline aura « été commise dans l'intervalle compris entre le dernier dé- « part et l'arrivée ou la relâche. »

458. Le code espagnol (art. 646) enjoint au capitaine d'avoir à bord trois livres reliés, cotés et paraphés pour tout ce qui concerne l'administration du navire et la navigation : 1° un livre *de chargement* (2); 2° un livre *de compta-*

(1) Délibér. sur le projet de révision, etc., p. 18. — (2) Mentionnant l'entrée et la sortie de toutes les marchandises chargées sur le navire, les marques et numéros des colis, les noms des chargeurs et des consignataires, les ports de chargement et de déchargement, le coût des affrètements, le nom des passagers.

bilité (1) ; 3° un journal *de navigation* (2). Le code portugais (art. 1377) réitère cette triple injonction (3) : le journal de navigation doit être continu, daté et signé, jour par jour, par le capitaine et le second, si le temps et les circonstances le permettent ; les deux premiers livres sont signés par le capitaine seul. Le capitaine, dit le code hollandais (art. 358), est obligé de tenir un registre ou journal qui contienne : 1° l'état journalier du temps et des vents ; 2° le progrès ou le retard journalier du navire ; 3° le degré de longitude ou de latitude où le navire se trouve jour par jour ; 4° tous les dommages arrivés au navire et aux marchandises, et leurs causes ; 5° l'état (autant que possible) de tout ce qui aura été perdu par accident et de tout ce qui aura été coupé ou abandonné ; 6° la route qu'il a tenue, avec les motifs des déviations soit volontaires, soit forcées ; 7° toutes les résolutions prises par le conseil du navire ; 8° les congés donnés aux officiers et gens de l'équipage ainsi que les motifs ; 9° la recette et la dépense concernant le navire et les marchandises chargées, et généralement tout ce qui concerne le navire ou son chargement et ce qui pourrait donner lieu à un compte à rendre ou à une demande à former ou à contester. Ce code, on le voit, ne laisse rien à l'imprévu. Les Orientaux ont goûté cette rédaction et l'ont transportée soit dans

(1) Mentionnant tout ce que reçoit le capitaine, les dépenses de toute nature, les noms, prénoms et domiciles des gens de l'équipage, leurs gages, les sommes reçues sur ces gages et les consignations faites pour leur famille. — (2) Mentionnant les évènements du voyage, jour par jour, et les résolutions prises par tous les officiers sur le navire ou sur son chargement. — (3) En spécifiant qu'on inscrira sur le journal de navigation l'état quotidien de la température et des vents, la marche avancée ou retardée du navire, le degré de longitude et de latitude jour par jour, tous les accidents arrivés au navire et aux marchandises et leurs causes, l'état intrinsèque de tout ce qui se perd par accident et de tout ce qui a été coupé ou abandonné, la route suivie et les causes des déviations tant nécessaires que volontaires, les permissions accordées aux officiers et aux gens de l'équipage ainsi que leurs motifs, toutes les résolutions arrêtées en conseil avec les chefs d'équipage dans les cas prescrits par le code.

le code turc de 1864 (art. 38), soit dans le code égyptien de 1875 (art. 38).

Les codes de l'Amérique du Sud (brésilien, argentin, chilien, péruvien) imposent au capitaine, comme ceux de l'Espagne et du Portugal, un livre de chargement, un livre des comptes et un journal de navigation.

La loi belge du 21 août 1879 (art. 15) reproduit notre art. 224, en remplaçant le « maire ou son adjoint » par le « bourgmestre ou échevin ».

Le code norwégien de 1860 attache une grande importance au journal de bord : « Le navire, y lit-on (art. 19), « devra, toutes les fois qu'il fera un voyage de long cours, « être muni d'un journal percé d'un fil, coté, scellé et visé « gratuitement par la douane ou, à l'étranger, par le consul, « sur lequel le capitaine inscrira ou fera inscrire par le se- « cond tous les évènements du voyage comme le départ du « navire, la suite du trajet, le degré de latitude ou de longi- « tude où le navire se trouve, l'état du temps et des vents, « combien de fois on pompe, quand on charge ou décharge, « le tirant d'eau, etc. Le journal devra spécialement donner « tous les renseignements suffisants sur chaque avarie, « avec explication des circonstances qui l'ont causée, etc. « Il devra être tenu jour par jour, dans les ports toutes les « vingt-quatre heures, en mer tous les quarts ou toutes les « quatre heures. Tous les évènements devront y être relatés « aussitôt que possible après qu'ils se seront accomplis et « spécialement, quand un malheur aura été éprouvé, il « faudra l'y expliquer aussitôt que les circonstances le per- « mettront. Le capitaine devra veiller à ce que le journal « soit tenu d'une façon régulière, sans lacune et surtout à ce « que rien ne soit omis de ce qui peut influer sur les règle- « ments d'avaries et sur la responsabilité qui en dérive. Le « capitaine et le second sont responsables, chacun en ce « qui le concerne, de ce qui a été inscrit au journal : s'ils s'a- « perçoivent qu'un renseignement inexact ou incomplet y « ait été porté, ils doivent le rectifier, mais sans grattage et « et par une annotation qui permette de recourir à la rédac-

« tion primitive. En cas de sinistre, il faut avant tout pro-
« céder au sauvetage du journal. »

De même, d'après le code suédois de 1865, tout navire de plus de quinze tonneaux qui navigue au-delà de la mer Baltique ou des ports danois et norwégiens, doit avoir un livre de bord dont les formules sont arrêtées par un règlement spécial et dont un exemplaire est remis au capitaine par l'officier de port. Le code énumère très-longuement tout ce que ce livre doit contenir et ajoute qu'une colonne particulière est réservée aux rectifications ou additions. L'armateur, l'affréteur, le destinataire des marchandises, le prêteur à la grosse, l'assureur et tout assuré ont le droit de se faire communiquer le livre de bord et d'en prendre des extraits qui font foi en justice après légalisation. Le capitaine qui relâche par suite d'un sinistre doit noter les circonstances du sinistre et de la relâche sur le livre de bord et, dans le plus bref délai, le présenter au consulat suédois du lieu ou, à défaut, à celui du port le plus voisin ; cette communication tient lieu du rapport de mer ; le consul atteste sur le livre même la communication qui lui en a été faite. De même en cas de vente pour innavigabilité.

L'article 38 du code finlandais reproduit à peu près l'article 19 du code norwégien. La loi finlandaise ajoute que, si le registre vient à se perdre ou est entièrement rempli, le capitaine est tenu d'en dresser un nouveau d'après le formulaire, puis de le faire enfiler et sceller par le consul ou l'autorité compétente du prochain port où il touchera. Arrivé dans un port finlandais, il se fera délivrer un nouveau registre portant en note quand et à quelle occasion il a été expédié. Le voyage accompli, le registre sera déposé à la maison des mariniers du lieu d'inscription du navire, où il sera conservé et tenu à la disposition de qui de droit pour servir de pièce justificative en cas de besoin. Si le capitaine omet de tenir un registre, s'il tarde ou néglige de le délivrer ou si son registre est mal tenu, il sera passible d'une amende de quarante à trois cents marcs. S'il y a fraude, il sera puni selon les lois.

Nous citons en entier le texte du code allemand, dont la supériorité scientifique nous paraît être, cette fois encore, hors de toute contestation. Ce code enjoint de tenir à bord de chaque navire un journal dans lequel sont consignés pour chaque voyage tous les évènements remarquables survenus depuis qu'on a commencé à prendre le chargement ou le lest : ce journal est tenu sous le contrôle du capitaine par le pilote et, en cas d'empêchement de celui-ci, par le capitaine en personne ou sous sa direction par un homme de l'équipage qu'il a désigné (art. 486). Il contient jour par jour : l'état du vent et de l'atmosphère ; la marche suivie par le navire et les distances parcourues ; la latitude et la longitude mesurées ; l'étiage des pompes : il contient en outre : les profondeurs vérifiées par la sonde ; tout engagement d'un pilote-lamaneur, le temps de son arrivée et de son départ ; les mutations du personnel de l'équipage ; les résolutions prises en conseil ; tous les accidents qui arrivent au navire ou à la cargaison et leur description détaillée. Doivent y être également consignés les actions coupables et les peines correctionnelles infligées, les naissances et les décès. Les inscriptions doivent se faire quotidiennement, autant que le permettent les circonstances. Le journal est signé par le capitaine et par le pilote (art. 487). Le journal de bord régulièrement tenu et non suspect dans sa rédaction forme un commencement de preuve susceptible d'être complété par le serment ou d'autres modes de preuve pour les divers évènements du voyage, en tant que ces évènements n'exigent pas un rapport de mer extraordinaire ou n'exigent pas d'autres preuves. Toutefois le juge doit apprécier selon les circonstances s'il n'y a pas lieu d'attribuer au contenu du journal de bord un caractère d'authenticité plus ou moins grand (art. 488). Les lois particulières de chaque Etat peuvent décider si la tenue du journal de bord est nécessaire pour les navires de petit tonnage (caboteurs) (art. 489).

Les règles tracées par le code allemand quant à la force probante du journal nous paraissent très-judicieuses.

L'article 321 du code italien impose à tout capitaine d'un

navire de plus de trente tonneaux l'obligation d'avoir à bord un « journal nautique » coté, arrêté, visé par les administrateurs de la marine où seront mentionnés la route suivie, les découvertes faites, les avaries, le jet, tous les sinistres, généralement les évènements importants de la navigation et les résolutions prises durant le voyage, les recettes et les dépenses concernant le navire, les objets composant la cargaison *(gli oggetti componenti il carico)*, tout ce qui concerne le fait de sa charge et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre ou à une demande à former. Aux termes de la loi du 24 mai 1877 (art. 115), à l'arrivée des navires nationaux dans un port ou dans une rade du royaume, l'officier chargé de procéder à l'examen se fera représenter le journal de bord et y apposera son visa page par page, en barrant les blancs, à partir du jour où a commencé le voyage ou l'apposition du dernier visa de manière à assurer l'inaltérabilité *(inalterabilita)* dudit journal. En même temps l'officier qui procèdera au visa demandera au capitaine ou patron s'il est survenu des avaries ; en cas de réponse négative, il ajoutera à son visa cette mention : *aucune déclaration d'avarie*. Si le capitaine ou patron déclare l'existence d'avaries, l'agent prendra copie, signée du capitaine, de la partie du journal qui se réfère à ces avaries et, dans le cas où le journal n'en ferait pas mention, l'agent exigera et recevra la déclaration du capitaine relativement à l'avarie survenue. L'agent mentionne l'accomplissement de toutes ces formalités sur le journal et le remet au capitaine. Les copie ou déclaration dont s'agit sont ensuite remises par l'officier au chef de bureau de port, lequel, en cas d'avarie générale, procède immédiatement à des investigations sommaires sur la nature, l'étendue et la cause de l'avarie et transmet enfin tous ces renseignements à l'autorité judiciaire chargée de recevoir le rapport prescrit par les lois commerciales : dans les pays étrangers, cette dernière formalité est accomplie par l'autorité locale devant laquelle se présentera le capitaine, pourvu toutefois que cette autorité locale y soit autorisée par les lois de son pays ou par

des traités ; à défaut, elle est accomplie par les consuls royaux.

Dans la pratique maritime anglaise, le capitaine a deux livres à bord : le *ship's log* (journal du navire), le *official log* (journal officiel). Toutefois le *merchant shipping act* de 1854 (art. 280) déclare que les deux journaux peuvent être séparés ou réunis *at the discretion of the master or owner*.

Ship's log. Le propriétaire du navire, dit Maclachlan (1), étant fondé à exiger du capitaine un compte clair et précis de ses recettes et de ses dépenses, est fondé à leur imposer la tenue d'un journal qui les relate avec exactitude. Les lacunes et les irrégularités d'un tel document sont souvent très-préjudiciables aux armateurs quand ils ont des procès à soutenir avec les assureurs.

Official log. La vingt-deuxième section de la troisième partie de l'*act* de 1854 est intitulée : *journaux officiels*. Le journal officiel (art. 282) doit mentionner les fautes commises et les punitions infligées, les infractions, la conduite de l'équipage, les maladies, accidents, naissances, morts, mariages, les noms des marins quittant le navire avec l'époque et la cause de leur départ, le montant des salaires dus aux hommes qui entrent dans la marine royale ou à ceux qui meurent en cours de voyage, les retenues à opérer, le produit de la vente des effets d'hommes morts et toute collision avec un autre bâtiment ainsi que les circonstances dans lesquelles elle a eu lieu. Toutes inscriptions destinées au journal officiel doivent être faites immédiatement après l'évènement auquel elles se rapportent : elles doivent relater aussi bien la date de l'évènement que la date de l'inscription. Aucune inscription ne peut avoir lieu vingt-quatre heures après l'arrivée du navire au port. Chaque inscription doit être signée par le capitaine ainsi que par le second ou un homme de l'équipage ; en cas de maladie ou de mort, par le chirurgien également ; pour le salaire dû à un marin

(1) p. 192.

mort ou la vente de ses effets par le capitaine, par le second et par un homme de l'équipage : si les hommes entrent dans la marine royale, la mention du salaire dû est signée par le capitaine et par le marin ainsi que par l'agent chargé de recevoir l'engagement. Les inscriptions faites au journal officiel (art. 285) font preuve devant les tribunaux, sauf justes exceptions *(subject to all just exceptions)*.

D'après les usages maritimes des Etats-Unis, chaque officier préposé à la garde du loch (1) doit inscrire sans délai sur la table de loch *(log-slate)* (2) tous les évènements qui lui paraissent mériter une mention ; une fois toutes les vingt-quatre heures, le second transcrit ces notes sur le *log-book*, après qu'elles ont été revues et corrigées par le capitaine. Le second ne doit omettre aucune des circonstances essentielles du voyage et notamment rien de ce qui concerne les changements dans le personnel de l'équipage, les avaries, le jet, etc. (3).

459. Les rédacteurs du code de commerce français (art. 228) ont pris la peine de faire observer que le capitaine, en cas de contravention aux articles 224, 225, 226, est responsable de tous les évènements envers les intéressés au navire et au chargement.

460. L'obligation que la législation commerciale impose aux capitaines de n'entreprendre aucun voyage sans des papiers de bord réguliers est en outre sanctionnée, dans certains cas, par une prescription spéciale de notre droit public. « Seront poursuivis et jugés comme pirates, dit « l'article 1 § 1 de la loi du 10 avril 1825, tout individu fai- « sant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer « quelconque, armé et naviguant sans être ou avoir été « muni, pour le voyage, de passeport, rôle d'équipage, « commission au autres actes constatant la légitimité de « l'expédition. » Le mot *armé* n'est pas ici, comme dans

(1) Le loch est un instrument destiné à mesurer la vitesse du navire. — (2) Ardoise ou tableau noir où l'on marque les heures où le loch a été jeté. — (3) V. Dixon, p. 246 et 463.

le langage ordinaire du droit maritime, synonyme du mot *équipé*. Quand le Conseil d'Etat a plusieurs fois jugé (1) que la prise d'un navire capturé sous prévention de piraterie n'était pas valable, malgré l'absence ou l'irrégularité des papiers de bord, parce que le navire n'était pas *armé*, cela voulait dire : parce que le navire n'était pas pourvu d'armes de guerre. Ce haut tribunal administratif a, par exemple, refusé de regarder comme armé un navire à bord duquel on n'avait trouvé, au milieu d'autres armes, qu'un canon de huit en fonte (2).

Le législateur de 1825, en employant les mots « sans être « ou *avoir été* muni », a voulu faire entendre que le seul défaut de papiers de bord ne constitue pas la piraterie ; que la preuve de la force majeure ou de tout accident est admissible, mais que le défaut de papiers établit toujours une présomption et que les prévenus ont à le justifier (3).

On fit observer à la chambre des pairs que les matelots pourraient ignorer très-souvent le défaut de papiers. Le garde des sceaux et le commissaire du roi répondirent qu'il appartiendrait au ministère public de prouver leur mauvaise foi. La présomption que le défaut de papiers fait naître concernerait donc le capitaine seul. Mais il faut convenir que l'article premier de la loi du 10 avril 1825 est bien mal rédigé (4).

461. Le Consulat de la mer défendait aux créanciers d'un capitaine prêt à partir de « contraindre leur débiteur « et de l'empêcher de suivre son voyage (5). » L'ordonnance de 1681 (l. II, tit. I, art. 14) interdit également « d'arrêter pour dettes civiles les maîtres, patrons, pilotes

(1) 1er mars 1826, 31 mars, 27 avril, 14 juin, 31 août 1847. — (2) 25 janvier 1831, aff. de la *Corinne*. — (3) *Sic* Duvergier, Lois, 1825, p. 141. — (4) Cf. Dalloz. V° Org. marit., n. 945. L'art. 9 du règlement du 26 juillet 1778 déclare spécialement de bonne prise les bâtiments qui naviguent sans rôle d'équipage. M. Massé (Le droit commercial, etc., I, n. 344) fait observer avec raison que cette disposition n'est pas applicable aux nations qui, comme les Etats-Unis, seraient, par un traité avec la France, dispensés du rôle d'équipage. — (5) C. 233.

« et matelots étant à bord pour faire voile, si ce n'est pour les « dettes qu'ils auraient contractées pour le voyage. » L'article 231 du code de 1807 est ainsi conçu : « Le capitaine et « les gens de l'équipage qui sont à bord ou qui, sur les « chaloupes, se rendent à bord pour faire voile, ne peuvent « être arrêtés pour dettes civiles, si ce n'est à raison de « celles qu'ils auront contractées pour le voyage ; et même, « dans ce dernier cas, ils ne peuvent être arrêtés s'ils don- « nent caution. »

Cette disposition législative est pleinement applicable dans les colonies où la contrainte par corps en matière commerciale et civile n'a pas encore été supprimée (1).

En France, le capitaine et les gens de l'équipage, même s'ils sont à bord ou se rendent à bord pour faire voile, sont toujours soumis à la contrainte par corps pour les restitutions ordonnées et les dommages-intérêts accordés par suite d'une condamnation pénale (2) et pour le recouvrement des frais de justice criminelle, « la société tout en- « tière, comme il est dit dans l'exposé des motifs de la loi « du 22 juillet 1867, étant intéressée à l'acquittement de ce « genre de dette. » Mais il peuvent, conformément au principe général posé par la même loi (art. 11), en prévenir ou en faire cesser l'effet s'ils fournissent une caution reconnue bonne et valable.

Il ne subsiste plus de disposition semblable dans le code belge depuis la promulgation de la loi du 21 août 1879.

L'art. 328 du code italien n'est pas absolument calqué sur l'article 231 du code français. Où le code français dit : « ne « peuvent être arrêtés pour dettes *civiles* », le code italien dit : « ne peuvent être arrêtés pour dettes. » On peut donc

(1) Le décret du 6 septembre 1869 supprime la contrainte par corps en matière commerciale, civile et contre les étrangers dans les colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion. — (2) Quoique ces condamnations soient connues sous le nom de réparations civiles, le législateur de 1867 (v. l'exposé des motifs de la loi du 22 juillet) a manifesté sa ferme intention de ne pas les confondre avec les condamnations pour dettes civiles proprement dites.

se demander si cette immunité générale ne s'étend pas non-seulement aux condamnations prononcées par les juges civils pour les restitutions, réparations et compensations résultant d'un fait puni par la loi pénale pour lesquelles la contrainte par corps est expressément maintenue, mais encore aux condamnations prononcées par la juridiction pénale (1).

Au contraire, en Turquie et en Egypte, où la contrainte par corps n'est pas abolie, les articles 46 du code turc, 46 du code égyptien, calqués sur notre article 231 conservent toute leur utilité.

Le code norwégien de 1860 s'exprime en ces termes (art. 40) : « Du jour où le navire est prêt à partir, aucun des « marins engagés ne peut être poursuivi pour dettes. On ne « peut, sous aucun prétexte, mettre opposition à la solde ou « sur les vêtements de jour et de nuit des gens de l'équi- « page. » La loi norwégienne du 3 juin 1874 qui modifie la législation sur la contrainte par corps décide que, si une personne est sur le point de quitter la Norwège et s'il y a lieu de présumer qu'elle émigre sans esprit de retour, ses créanciers peuvent encore exercer contre elle la contrainte par corps. Comme cette disposition ne serait guère applicable qu'aux bâtiments étrangers en partance, les marins norwégiens ne devant presque jamais être présumés émigrer sans esprit de retour, on peut se demander si elle n'a pas dérogé à l'article 40 du code maritime.

Le code suédois de 1865 décide égalemeut que le capitaine et les matelots ne peuvent être arrêtés pour dettes lorsque le navire est prêt à faire voile : leur pacotille et leurs biens personnels peuvent être saisis s'il n'en résulte aucun retard pour le navire ; mais le créancier n'a aucun droit sur leurs vêtements ni sur les objets nécessaires à leur service. Ce texte est formel et dicté par les plus évidentes considérations d'intérêt général : aussi n'admettrions-nous pas aisément

(1) V. les art. 2 et 3 de la loi du 6 décembre 1877, qui abolit la contrainte par corps en Italie.

que l'opposition à départ (*reseforbud*), organisée par le nouveau code de procédure exécutive suédois (11 août 1877) et consistant à interdire au débiteur pendant six semaines de quitter le territoire suédois, s'appliquât au capitaine d'un navire en partance.

Quant au code finlandais de 1873, il ne laisse planer aucun doute sur la question. Après avoir énoncé (art. 37) qu' « aucun créancier ne peut s'opposer au départ d'un « vaisseau prêt à faire voile, si ce n'est pour des créances « échues et privilégiées, » il s'exprime en ces termes : « De même on ne pourra pas, dans un navire prêt à partir, « arrêter pour dettes le capitaine ou un homme de l'équipage « ni saisir ceux de leurs effets qu'ils ont apportés à bord et « qui leur sont nécessaires soit pour se vêtir, soit pour les « besoins du service. »

Si le bâtiment est prêt à mettre à la voile, dit encore le code russe, un homme de l'équipage ne peut quitter le bord, même pour répondre à des créanciers qui le poursuivent (1).

SECTION IV.

DEVOIRS ET DROITS DU CAPITAINE PENDANT LE VOYAGE.

462. Enfin le navire est complètement équipé; toutes les marchandises sont à bord, toutes les formalités ont été remplies : il part.

Le capitaine doit conduire le navire à sa destination et l'y conduire sain et sauf.

Le législateur, pour assurer autant que possible l'accomplissement de cette double obligation, confie au capitaine la direction exclusive du navire. C'est surtout dans les

(1) Mais le capitaine peut s'engager à retenir une part déterminée sur la solde du débiteur. Les arrhes restent aux mains du matelot (art. 674).

voyages maritimes que cette unité de commandement est nécessaire. Le moindre conflit d'autorité, la moindre contrariété d'ordres, le moindre tiraillement dans la direction des manœuvres peuvent amener des désastres irréparables. C'est pourquoi « le faisant maistre », les bourgeois de la nef l'ont fait « dominateur du navire et de ce qui en depend » (1) : il est sur son navire comme le gouverneur *(prœses)* dans la ville, comme la sentinelle *(excubiæ)* au camp, comme le général en chef *(imperator)* sur le champ de bataille (2).

Le législateur français applique sans cesse ce principe : c'est ainsi, par exemple, que d'après l'ordonnance du 17 janvier 1846, relative aux bateaux à vapeur, le mécanicien (art. 41), *sous l'autorité du capitaine*, préside à la mise en feu avant le départ, entretient toutes les parties de l'appareil moteur, s'assure qu'elles fonctionnent bien, que les chauffeurs sont en état de bien faire leur service et dirige les chauffeurs pendant le voyage. Afin qu'aucun doute ne subsiste, le décret du 21 septembre 1864 décide expressément que les chefs de la machine « doivent obéissance à « toute personne qui, remplaçant régulièrement le capitaine, « en a les pouvoirs et la responsabilité ».

Aussi, pas d'abdication possible. Autrefois il arrivait assez souvent qu'un navigateur, propriétaire du navire et non pourvu du brevet de capitaine au long cours se réservait le commandement effectif en se donnant pour auxiliaire ou pour second un marin pourvu du brevet, qui acceptait par une contre-lettre cette subordination de fait, tout en étant inscrit comme capitaine sur le rôle d'équipage. On appelait cet auxiliaire un *porteur d'expéditions*. Aujourd'hui tout capitaine ou maître qui favorise par son consentement l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord en ce qui touche la manœuvre et la direction nautique du navire et consent ainsi à n'être que porteur d'expéditions est puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et de

(1) Guidon de la mer, c. XVIII. — (2) Casaregis, disc. CXXII de commerc.

l'interdiction de commander pendant un an au moins et deux ans au plus. En cas de récidive, l'interdiction de commandement peut être définitive. La même peine d'emprisonnement sera prononcée contre toute personne qui aura indûment pris le commandement du navire : le coupable sera, de plus, passible d'une amende de 100 à 500 francs (1).

Mais puisqu'il commande seul, il doit commander en connaissance de cause. Il peut moins qu'un autre laisser obscurcir sa raison par l'abus du vin et des liqueurs fortes. L'officier qui s'enivre habituellement ou pendant qu'il est de quart n'est puni que de quinze jours à un mois de prison et d'une amende de 50 à 300 francs. Le capitaine qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an ; il peut, en outre, être interdit de tout commandement pendant un intervalle de six mois à deux ans et, en cas de récidive, l'interdiction peut être définitive (2).

Enfin, puisqu'il commande, il doit évidemment s'abstenir de toute mesure propre à paralyser l'exécution de ses ordres. Il lui est donc spécialement interdit de dépouiller son bâtiment des objets utiles à la navigation, à la manœuvre, à la sûreté du navire ou de les dégrader : cette infraction aux devoirs professionnels est punie de quinze jours à trois mois de prison (3).

463. Cependant il arrivait autrefois que les armateurs eussent deux préposés : l'un, préposé à la direction du navire, le capitaine ; l'autre préposé à la direction de l'opération commerciale, le subrécargue, et, quoique ce dernier personnage ait à peu près disparu de nos ports, cette combinaison consacrée par un usage plusieurs fois séculaire serait encore très-régulière. Le décret du 24 mars 1852 parle du subrécargue, quoique le code de 1807 ne l'ait pas même nommé.

Le code espagnol, nommant les subrécargues, a pris soin

(1) Décr. 24 mars 1852, art. 82. — (2) Même décret, art. 73 et 78. — (3) Même décret, art. 74.

d'expliquer qu'ils « exercent *sur le navire* et sur le char-
« gement une administration indépendante des attributions
« qui appartiennent au capitaine pour la direction et le
« commandement du navire; que les pouvoirs et la respon-
« sabilité du capitaine cessent par la présence du subré-
« cargue pour toute la partie de l'administration qui lui a
« été conférée, mais subsistent pour tous les actes insépa-
« rables de son autorité et de la nature de ses fonctions (1) ».
Cette thèse est rigoureusement exacte et ne heurte aucun principe du droit français. L'armateur agira sagement en délimitant avec une extrême précision les droits et les devoirs de chacun. Mais, s'il ne l'a pas fait, en France comme en Espagne le partage des attributions est bien tranché. A bord, le subrécargue n'aurait pas plus que le propriétaire lui-même le droit d'ordonner une manœuvre; mais, comme le propriétaire, étant son fondé de pleins pouvoirs, il pourrait ordonner au navire de se diriger vers telle ou telle destination, à moins que le capitaine ne se fût lié envers les tiers par des connaissements. Le capitaine aurait seul l'autorité du commandement pour atteindre le but qui lui serait désigné; mais, en tout ce qui ne serait pas « de sa charge « de marin », il obéirait au subrécargue (2).

464. L'ordonnance de 1681 (l. II, tit. I, art. 13) décidait que « les maîtres seraient tenus sous peine d'amende arbi-
« traire d'être en personne dans leur bâtiment lorsqu'ils
« sortiraient de quelque port, havre ou rivière ». Quand le projet de code de commerce fut soumis aux cours d'appel, celle de Rouen fit observer que la présence des capitaines, utile à la sortie, n'était pas moins indispensable à l'entrée, et le texte primitif fut remanié sur cette observation : « Le
« capitaine, dit l'article 227, est tenu d'être en personne
« dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres
« ou rivières ». Cet article, disait récemment le tribunal de commerce d'Anvers (3), a été fait pour couper court à un

(1) Art. 723 et 724. — (2) De Courcy, Questions, 2ᵉ série, p. 50. — (3) Jugement du 9 avril 1874 : journal du droit intern. privé, II, p. 292.

abus souvent signalé : on a voulu empêcher les capitaines d'abandonner aux seconds, dans un moment critique, la direction nautique du bâtiment.

Le capitaine, s'ile nfreint cette prescription, est, aux termes de notre article 228, responsable de tous les évènements envers les intéressés au navire et au chargement.

C'est ainsi que le tribunal de commerce d'Anvers, à la suite d'un abordage, a déclaré un capitaine absent responsable des manœuvres opérées par son navire soit pour passer d'un bassin à un autre, soit pour sortir des bassins et se mettre en rade (1).

Est en outre puni d'une amende de 25 à 300 francs tout capitaine, maître ou patron qui ne se conforme pas aux mesures prescrites par l'article 227 (2).

Le capitaine devrait encore s'y conformer quand il aurait pris un pilote, parce qu'il conserve dans cette circonstance, on le verra plus loin, la direction suprême du navire (3).

Mais l'article 227 ne dit que ce qu'il veut dire : le navire une fois en rade et sur ses ancres, le maître, ainsi que l'enseigne Valin (4), n'a pas la stricte obligation « de s'y tenir « assidûment ». C'est ce que le tribunal de commerce du Havre a très-juridiquement décidé le 4 avril 1860 (5). Néanmoins, ajoute Valin, les maîtres vigilants sont exacts à se rendre coucher à bord dès qu'on a commencé de charger le navire (6). C'est un conseil, non un précepte. Toutefois, le 24 août 1712, Louis XIV rendit une ordonnance ainsi conçue : « S. M. étant informée que des corsaires en-
« nemis ont enlevé dans la rade de La Rochelle plusieurs na-
« vires marchands qui étaient mouillés, parce qu'ils n'avaient
« à bord aucuns officiers pour les défendre ; et S. M. esti-
« mant nécessaire de remédier à un abus aussi considérable,

(1) Même jugement. — (2) Décr. 24 mars 1852, art. 83. — (3) *Sic* Bédarride II, n. 393; Laurin I, p. 588. — (4) I, p. 398. — (5) Rec. du Havre 1860. 1. 85. Le navire était à l'ancre, le capitaine remplacé par un pilote; il y avait eu abordage et, l'absence elle-même n'étant pas la cause de l'abordage, le capitaine fut déclaré irresponsable. — (6) *Sic* Kuricke, f. 703; Casaregis, disc. XXIII.

« qui pourrait entraîner la perte du commerce maritime s'il « n'y était pas pourvu, S. M. a ordonné à tous capitaines « et maîtres de navires et autres officiers subalternes de « coucher à bord des bâtiments sur lesquels ils serviront, « lorsqu'ils seront mouillés dans les rades, à peine de perdre « leurs appointements et d'être mis en prison pendant trois « mois ». M. Ruben de Couder (1) regarde cette disposition pénale comme encore applicable en temps de guerre. Valin, sans doute, en restreignait déjà l'application au « temps de « guerre ». Mais l'ordonnance, conçue en termes généraux, ne distingue pas entre la guerre et la paix : les tribunaux de répression pourraient-ils donc l'envisager comme une mesure de simple police, exclusivement prise pour une période d'opérations militaires et à laquelle, par conséquent, les textes postérieurs n'auraient pas dérogé? Je ne le pense pas : l'opinion de Valin, quand il s'agit d'appliquer une loi pénale, ne tient pas lieu d'un texte précis.

465. Mais, dit encore Valin, si la présence du capitaine ou patron n'est pas toujours nécessaire à son bord, il faut du moins, quand le navire est dans le port, qu'il y laisse des matelots « pour faciliter le passage des vaisseaux entrant et sor- « tant, larguer les amarres et faire toutes les manœuvres né- « cessaires, à peine de cinquante livres d'amende. » Telle était la disposition formelle de l'Ordonnance (l. IV, tit. I, art. 2). Nous pensons que cette disposition législative est encore en vigueur. C'est une de ces prescriptions règlementaires antérieures à 1789, auxquelles aucun texte n'a dérogé (2).

466. L'article 649 du code espagnol reproduit notre article 227, mais avec cette addition : « Le capitaine ne « pourra découcher pendant le voyage, si ce n'est pour oc- « cupation importante résultant de ses fonctions et non pour « ses propres affaires. » « Il est tenu, disent les articles 361 « du code hollandais et 1368 du code portugais, d'être en « personne à bord de son navire depuis le moment où le « voyage est commencé jusqu'à son arrivée en rade sûre ou

(1) V° capitaine, n. 180. — (2) Cf. décr. 4 mars 1852, art. 2.

« à bon port. » L'ordonnance de Bilbao (ch. XXIV, art. 19) l'astreint à rester sur son navire, le jour et la nuit, dès que ce navire est chargé. L'édit autrichien de 1774 lui défend de s'éloigner du navire et de passer la nuit à terre lors du chargement et du déchargement (ch. II, art. 24). Les codes brésilien, argentin, chilien, turc, égyptien, reproduisent la prescription du code portugais; le code italien reproduit celle du code français. Le code russe, plus sévère, oblige le capitaine à se trouver en personne et « sans désemparer » sur son bâtiment depuis son départ jusqu'à son arrivée dans un bon port, et lui défend de quitter son navire sous un prétexte quelconque, même dans le plus grand danger (1) : il ordonne en outre (2) au capitaine de veiller à ce qu'en tout temps dans la ville, dans le port, en rade ou sur mer, il y ait sur le navire des gardes ou sentinelles, subordonnés et responsables, pris parmi les gens de l'équipage : quand le navire se trouve dans un port ou en rade, la garde se compose du quart ou du sixième de l'équipage; mais en mer elle doit être de la moitié.

Les rédacteurs du code allemand n'ont pas voulu qu'un doute quelconque pût subsister sur l'étendue des pouvoirs conférés au capitaine : ils lui enjoignent sans doute de veiller de son mieux au salut de la cargaison en provoquant, s'il est possible, les instructions des ayant droit et en s'y conformant autant que le comportent les circonstances, mais ils proclament avant tout son droit de « suivre, pour « le surplus ses propres inspirations » (art. 504). Ils déclarent que s'il croit, en cas de danger, devoir tenir un conseil avec les officiers de bord, il n'est pas lié par les résolutions prises (art. 485). C'est qu'en effet il doit toujours rester responsable des mesures ordonnées (même article). C'est pourquoi « dès le commencement du chargement jusqu'à « l'achèvement du déchargement le capitaine ne peut quit-

(1) Art. 625 à 627. Mais l'art. 629 ajoute : « Pendant tout le cours « du voyage, il ne doit pas, même dans le cas le plus indispensable, « descendre de son navire sans en avoir remis le commandement à « son second. » — (2) Art. 630 et 631.

« ter le navire en même temps que le pilote que dans des « cas pressants : il doit alors nommer préalablement un « remplaçant pris parmi les officiers du bord ou les autres « gens de mer. Les mêmes dispositions doivent être obser- « vées avant que le chargement ait été commencé et après « que le déchargement est achevé, toutes les fois que le na- « vire mouille dans un port ou sur une rade qui n'offre pas « de sécurité. En cas de danger imminent ou si le navire « est en mer le capitaine doit être à bord à moins qu'une « nécessité pressante ne justifie son absence » (art. 484).

467. Après avoir imposé plus ou moins rigoureusement au capitaine l'obligation d'être en personne dans son navire, la plupart des codes étrangers lui enjoignent de recourir, dans des circonstances déterminées, au ministère d'un pilote.

Nos lecteurs savent déjà (1) comment les *acts* de 1854 et de 1862 ont organisé le pilotage en Angleterre.

Le code hollandais (art. 363) s'exprime ainsi : « Le capitaine est obligé de se servir des pilotes nécessaires « partout où la loi, l'usage ou la prudence l'exigent. » Les rédacteurs des codes portugais, brésilien, argentin, chilien se sont approprié cette formule. Le code norwégien (art. 23) recommande au capitaine de prendre un pilote là où le ministère d'un pilote est exigé par la loi ou nécessaire à la sécurité du navire. « Il devra prendre à bord un lamaneur, ré- « pète le code finlandais (art. 43), partout où la nature des « eaux rendra sa présence nécessaire. » « Lors même qu'il « y aurait un pilote à bord, dit le code russe (art. 877), le « capitaine est tenu d'employer dans les lieux où il s'en « trouve les pilotes des côtes et des ports assermentés pour « ce service. » L'édit autrichien de 1774 décide qu'à la sortie d'un port le capitaine devra être à bord du bâtiment sans pouvoir en confier le commandement à aucun officier ni pilote (ch. II, art. 25), mais ajoute (art. 26) qu'il devra prendre des pilotes pour entrer dans les golfes ou dans les ports qu'il ne connaîtra pas. « Tout capitaine entrant dans un

(1) V. notre tome I, n. 118.

« port, dit l'ordonnance de Bilbao (ch. XXIV, art. 50), « doit prendre un pilote auquel il est tenu, sous peine « d'une amende de six ducats, d'indiquer le tonnage « du navire (1). » Les codes turc (art. 42) et égyptien (art. 42) emploient une formule plus restrictive : « Lorsqu'un « capitaine, disent-ils, devra mouiller dans un port où ni « lui ni aucun individu de l'équipage n'aurait encore abordé « et dans lequel il se trouverait des pilotes connaissant l'en- « trée du port, du canal ou de la rivière, il devra s'en ser- « vir aux frais du navire. » Le code italien (art. 324) dit : « Quand le capitaine doit entrer dans une rade, dans un « port, dans un canal ou dans un fleuve où ni lui ni les autres « marins de l'équipage ne sont encore entrés, il doit se pro- « curer un pilote pratique aux frais du navire » (2).

En France, la règle générale est posée par l'article 34 du décret du 12 décembre 1806, qui débute par ces mots : « Tout bâtiment entrant ou sortant d'un port devant avoir « un pilote, etc. »

Nous avons, dans notre premier volume (3), exposé les principales règles de la législation française en cette matière: nous y renvoyons nos lecteurs.

Ils savent que le même article 34 du décret de 1806 exempte de l'obligation de prendre un pilote les maîtres au grand et petit cabotage commandant des bâtiments français au-dessous de 80 tonneaux, lorsqu'ils font habituellement la navigation de port à port et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières. Un décret du 8 juillet 1879 décide que « les navires francisés antérieurement au 24 mai 1873

(1) De même, dans la législation russe, le capitaine, sous peine d'amende, doit remettre au pilote dès qu'il monte à bord, un écrit scellé dans lequel il énonce l'étendue du bâtiment et son tirant d'eau. — (2) M. Cyp. Fabre (rapport du 27 juin 1879 à la chambre de commerce de Marseille) fait observer que le pilotage est libre en Italie. En effet le pilotage est facultatif en Italie; mais le code spécial à la marine marchande dispose qu'un décret du gouvernement royal peut le rendre obligatoire (V. L. Borsari, t. II, n. 945, note 4). En Grèce et en Turquie, le pilotage est également facultatif (même rapport à la chambre de commerce de Marseille). — (3) n. 110 et s.

« dont le tonnage officiel était inférieur à 80 tonneaux con-
« tinueront d'être exemptés de l'obligation de prendre un
« pilote lorsque le mesurage par les procédés de la méthode
« Moorson aura eu pour effet de leur faire atteindre ou dé-
« passer le chiffre de 80 tonneaux » (1).

(1) J'ai cité dans mon premier volume (n. 111) l'article 50 du décret du 12 décembre 1806, aux termes duquel « les contestations relatives « aux droits de pilotage, indemnités et salaires des pilotes seront « jugées par le tribunal de commerce du port. Les pilotes lamaneurs, « ajoute l'article, qui devront être punis par des peines correction- « nelles, telles que la prison ou l'interdiction pendant moins d'un « mois, seront jugés par l'officier chef des mouvements maritimes « ou par celui préposé à la direction du pilotage; et en l'absence de « ceux-ci, par l'officier du port de commerce, sous l'autorisation de « l'administrateur supérieur de la marine ou de celui préposé à l'ins- « cription maritime. Les délits qui devront donner lieu à des peines « plus graves, à des amendes, à des peines afflictives, seront jugés « par les tribunaux de police correctionnelle et les cours de justice « criminelle. » Il résulte de ces dispositions ainsi que de la nature spéciale de l'institution du lamanage, dit M. le procureur général Dupin dans son réquisitoire du 17 janvier 1842 (S. 42. 2. 432), qu'en point de droit un pilote ne saurait être traduit *de plano* devant l'autorité judiciaire sur une demande en dommages-intérêts en raison d'actes intervenus dans l'exercice de ses fonctions, puisqu'on ne peut apprécier si ces dommages-intérêts sont dus sans examiner la question préjudicielle de savoir si le pilote s'est conformé aux règlements et instructions sur le lamanage et que cette question de la compétence de l'administration sort évidemment du cercle tracé pour la juridiction du tribunal de commerce. M. le procureur général cite à l'appui de cette thèse deux arrêts du Conseil d'État (23 avril 1807, 6 septembre 1826), et l'arrêt de la chambre des requêtes du 17 janvier 1842 (qui statue, il est vrai, dans une espèce où un pilote-major avait été assigné en garantie comme chargé de la distribution et de la surveillance du pilotage et où il y avait à faire, ce semble, une véritable appréciation de règlements) adopte les motifs du réquisitoire.

Il nous est impossible d'adhérer à cette jurisprudence. Les pilotes ne sont pas des agents du gouvernement et leurs actes ne sont pas assimilables à des actes administratifs. Pourquoi déroger aux règles générales de la compétence? Pourquoi (à moins qu'il n'y ait des instructions administratives *déterminées* à interpréter préalablement) ne pas déférer *de plano* leurs quasi-délits aux tribunaux de droit commun? Comment l'article 50 du décret du 12 décembre 1806, parce qu'il crée une sorte de juridiction disciplinaire pour certaines infractions, aurait-il bouleversé l'ordre des juridictions en matière civile?

En tout cas, disais-je le 27 janvier 1880 à la chambre civile de la cour de cassation, cette attribution de compétence, qui dérogerait à tous les principes du droit, ne saurait être étendue par voie d'interprétation

Dès le 15 mai 1879, le ministre de la marine avait invité les préfets maritimes à pressentir l'opinion du commerce maritime (1) sur les points suivants : 1° attribution aux pilotes d'une solde annuelle fixée par l'Etat ; 2° diminution des tarifs ; 3° faculté pour les capitaines de navires ayant pratiqué un port un certain nombre de fois, dans un temps donné, de se présenter aux examens de pilote pour ce port et, s'ils sont reçus, exonération pour eux de l'obligation de se faire piloter ; 4° diminution du nombre des pilotes, comme conséquence de la diminution du nombre des navires à piloter ; 5° affectation à certaines stations de pilotage de chaloupes à vapeur ou à voiles fournies par l'Etat. Il s'agit toujours, on le voit, 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, qu'il faut dégrever le plus possible (2) pour la mettre à même de lutter contre la concurrence simultanée de nos propres voies ferrées et des pavillons étrangers.

Il résulte de l'enquête que les adversaires les plus déterminés du régime actuel ne réclament pas encore l'abolition du pilotage obligatoire. La commission de la chambre des

extensive aux contestations sur les fautes ou quasi-délits imputés aux remorqueurs, alors même que ceux-ci appartiennent à une chambre de commerce et font une espèce de service public. « Attendu, dit l'arrêt du 27 janvier 1880, qu'on ne saurait assimiler la « situation faite par la loi du 21 juin 1838 à la chambre de commerce « de Bayonne à celle des pilotes lamaneurs institués dans certains « ports et lui appliquer sous prétexte d'analogie les règlements spé« ciaux qui régissent ces derniers ; qu'il est dès-lors superflu de re« chercher si les tribunaux ordinaires ne peuvent pas condamner les « pilotes à des indemnités pour réparation des fautes par eux com« mises dans l'exercice de leurs fonctions sans qu'il ait été préala« blement décidé par l'autorité administrative s'ils ont contrevenu « aux règlements de l'administration maritime » (rapp. M. Goujet). On voit que la chambre civile réserve cette dernière question. — (1) En consultant les chambres et les tribunaux de commerce et en constituant les assemblées commerciales conformément à la loi du 15 août 1792.— (2) L'auteur du rapport présenté le 27 novembre 1877 au nom de la commission de la chambre des députés reconnaît que « certains « exemples établiraient jusqu'à sept pilotages perçus pour un seul « voyage d'aller et retour. »

députés (27 novembre 1877) se bornait à proposer d'étendre la franchise du pilotage à tous les navires jaugeant moins de cent tonneaux (1). « Il n'a pas paru à votre commission, « lit-on dans le rapport lu le 27 mai 1879 par M. Cyp. Fabre « à la chambre de commerce de Marseille, qu'il y ait lieu « pour le moment de demander la liberté complète du pilo- « tage. Cette réforme s'imposera dans la suite, mais elle « serait prématurée aujourd'hui. »

Il importe d'ailleurs de faire observer que, outre l'exemption générale établie par l'article 34 du décret de 1806 et par le décret du 8 juillet 1879, le règlement du cinquième arrondissement maritime (23 juillet 1859) contient une triple exonération (art. 34, 61 et 144) (2) : les bateaux à vapeur français et étrangers assimilés *faisant une navigation régulière* : 1° entre Bastia et Saint-Florent et un autre port de France ou entre ces deux ports et un port étranger ; 2° entre Marseille et un autre port de France ou entre Marseille et un port étranger ; 3° entre Cette et un autre port français ou entre Cette et un port étranger (3) sont entièrement exempts des droits de pilotage tant à l'entrée qu'à la sortie (4).

Nous pensons que la première question posée par le ministre doit être négativement résolue. Dans un très-petit

(1) La chambre de commerce de Brest (séance du 28 janvier 1879) prétend que « cette amélioration » n'aurait, en fait, aucune importance sérieuse pour la marine, les « navires de cent tonneaux étant très- « rares et tendant de plus en plus à disparaître parce qu'il est aujour- « d'hui bien établi qu'on ne peut produire le fret à bon marché qu'avec « de grands navires. » Le tribunal de commerce de Marseille (délibération du 12 juin 1879) estime également que le *minimum* doit rester à 80 tonneaux : en l'élevant à 100 tonneaux, on favoriserait principalement les grecs, les italiens et les espagnols, nations maritimes qui envoient dans nos ports un nombre de navires jaugeant de 80 à 100 tonneaux, bien supérieur à la quantité de bâtiments français de même tonnage. — (2) V. sur la légalité de cette grave innovation notre tome I, n. 112. — (3) La chambre de commerce de Brest (même délibération) regrette que les règlements des autres arrondissements maritimes ne contiennent aucune disposition du même genre. — (4) Ajoutons que, dans beaucoup de ports méditerranéens, par exemple à Toulon, à Nice, à St-Tropez, à Port-Vendres, en Corse, il n'y a pas de pilotes lamaneurs.

nombre de ports, les pilotes ont des appointements fixes. A Oran, par exemple, ils reçoivent 150 fr. par mois. Nous ne pensons pas que cet usage doive être généralisé. Le pilotage n'est pas, à proprement parler, un service public (1). Il y a, d'ailleurs, bien assez de fonctionnaires en France.

Les tarifs doivent-ils être diminués ? L'examen approfondi de cette seconde question dépasserait les limites que nous nous sommes tracées. Disons toutefois d'une façon générale que, l'institution du pilotage une fois maintenue, une réduction sérieuse des anciens tarifs nous semble difficile. La chambre de commerce de Marseille, après avoir tout d'abord émis le vœu d'une réduction (27 juin 1879), a fini par se prononcer en sens contraire (12 août 1879).

Faut-il accorder aux capitaines ayant fréquenté un port un certain nombre de fois dans un temps donné la faculté de se présenter aux examens de pilote de ce port et, s'ils sont reçus, les exonérer de l'obligation de se faire piloter ?

« La commission d'enquête sur la marine marchande, écri-
« vait M. l'amiral Jauréguiberry dans sa circulaire du
« 15 mai 1879, a conclu à la concession de cette faculté
« parce qu'il semble rigoureux d'astreindre au pilotage un
« capitaine qui connaît aussi bien qu'un pilote le port qu'il
« a l'habitude de fréquenter. Mais la question n'est pas
« aussi simple qu'elle le paraît au premier abord. Pour les
« ports dont les dangers fixes, immobiles sont indiqués par
« des amers, des bouées ou des balises, *pas de difficultés*,
« mais il en est autrement des ports dont les dangers mo-
« biles, variant sous l'influence des vents ou des marées, ne
« peuvent être déterminés qu'au jour le jour, pour ainsi
« dire, grâce aux sondages répétés que les règlements (2)
« imposent aux pilotes lamaneurs. Il serait donc à craindre
« que l'accès de ces ports ne fût jamais sûr pour les capi-

(1) C'est ce qu'explique très-bien l'assemblée commerciale du port de Marseille (V. brochure imprimée aux frais de la chambre de commerce de Marseille (1879), p. 59). L'assemblée commerciale d'Arles s'est prononcée en sens contraire. — (2) Art. 37 décr. 12 décembre 1806.

« taines qui ne pourraient procéder à cette étude constante « des fonds. En outre, il ne faut pas perdre de vue qu'en « raison de la clause de parité et de réciprocité de traite- « ment inscrite dans nos traités et conventions, la faculté « dont il s'agit ne saurait être refusée aux capitaines étran- « gers pratiques de nos ports. L'immunité leur profitant « comme à nos capitaines ne placerait pas ceux-ci dans de « meilleures conditions de concurrence et elle entraînerait « une telle diminution de revenu des lamaneurs que toute « l'organisation du pilotage pourrait se trouver compro- « mise. » La question, on le voit, est grave et complexe.

Mais on peut dire qu'elle est déjà, dans une certaine mesure, en ce qui concerne la Méditerranée, préjugée par les articles 34, 61 et 144 du décret du 23 juillet 1859. N'est-il pas illogique d'exempter du droit de pilotage des navires à vapeur faisant une navigation régulière entre certains ports de cette mer et un port français ou étranger, tandis qu'on les impose inflexiblement à tous les navires, même à vapeur, faisant, par exemple un trajet irrégulier entre les mêmes ports (1) ? Si cette faculté ne doit pas être indistinctement accordée pour tous les ports méditerranéens, ne doit-elle pas être érigée en règle dans cette mer, où les dangers sont généralement fixes, le ministre de la marine gardant le droit de désigner les ports exceptés (2), tandis que, dans l'Océan, où les dangers mobiles varient sous l'influence des vents ou des marées, la même faculté serait, en principe, refusée aux capitaines, le ministre de la marine gardant le droit de désigner les ports exonérés (3)? Les capitaines étrangers auraient d'ailleurs, presque toujours, même dans le cin-

(1) V. sur ce point la brochure précitée, p. 41. — (2) « De l'aveu « des capitaines en activité présents à la réunion, il a été démontré « que vu l'inconstance du Rhône, tant dans son parcours que sur la « barre des embouchures dont le lit est complètement changé à la « suite d'une forte crue, il ne serait point pratique aux commandants « des bateaux ayant passé plusieurs fois de se dispenser de pilotes. » (Procès-verbal de l'assemblée commerciale d'Arles.) — (3) Le législateur anglais, on le sait, va beaucoup plus loin (v. notre tome I, n. 118).

quième arrondissement, un avantage à employer des pilotes, et presqu'aucun d'eux ne serait capable de passer les examens requis pour obtenir le brevet. Le pilotage perdrait assurément ce que gagnerait notre marine marchande; mais le corps des pilotes ne serait par là ni ruiné ni désagrégé (1).

Il serait d'autant moins ruiné qu'on pourrait, dans un certain nombre de ports, restreindre le nombre des lamaneurs. Nous pensons que, s'il y a moins de navires à piloter, il doit y avoir moins de pilotes.

Le ministre demande enfin s'il conviendrait d'affecter à certaines stations de pilotage des chaloupes à vapeur ou à voiles fournies par l'Etat. Nous repoussons, en principe, l'idée de cette intervention.

468. Deux décrets, l'un du 30 juin 1874, l'autre du 27 mai 1879 fixent d'une manière uniforme les signaux d'appel des pilotes pendant le jour et pendant la nuit.

Les signaux d'appel des pilotes pendant la nuit sont fixés de la manière suivante pour les bâtiments à la mer comme au mouillage : un feu blanc montré au-dessus des bastingages et caché plusieurs fois, à quinze secondes d'intervalle pendant une minute, accompagné, s'il y a lieu, de feux de bengale brûlés à intervalle d'environ quinze minutes. En réponse au signal d'appel, les pilotes montreront et cacheront plusieurs fois, à quinze secondes d'intervalle pendant une minute, le feu blanc qu'ils doivent déjà montrer tous les quarts d'heure conformément aux prescriptions de l'art. 8 du décret du 25 octobre 1862, relatif à l'éclairage des navires (décr. 30 juin 1874).

Pour appeler un pilote pendant le jour, les capitaines doivent se borner à hisser, en tête du mât de misaine, un

(1) Tel est l'avis émis par les membres du comité (de l'exposition universelle) des ressources des ports de commerce (1878), par les chambres de commerce de Marseille, de Cette et de Brest. La plupart des assemblées commerciales tenues en conformité de la loi du 15 août 1792 et la chambre de commerce de Bordeaux se sont prononcées en sens contraire.

pavillon blanc bordé de bleu ou, à défaut, leur pavillon national : le pavillon en berne ne devra désormais être employé que lorsque le bâtiment aura besoin de prompts secours (décis. 27 mai 1879) (1).

469. Nous avons dit dans notre premier volume (n. 112) que le capitaine pouvait à la rigueur, pourvu qu'il acquittât

(1) Des règlements et tarifs de pilotage ont été faits pour nos cinq arrondissements maritimes. Le pilotage a été réglé : 1° dans le premier arrondissement par un décret du 29 août 1854; 2° dans le second par un décret du 25 avril 1857; 3° dans le troisième par un décret du 23 août 1871; 4° dans le quatrième par un décret du 3 mars 1858; 5° dans le cinquième par un décret du 23 juillet 1859. Il nous est impossible d'entrer dans le détail de cette règlementation. Nous croyons devoir extraire de chaque décret quelques dispositions d'intérêt général.

Premier arrondissement. Les bateaux des pilotes portent dans leurs voiles une ancre peinte en noir, d'un mètre de hauteur; ils doivent également porter sur l'avant et sur l'arrière et, dans la partie supérieure de leurs voiles, sur les deux côtés au-dessus du dernier ris, le numéro qui leur est assigné par le commissaire de l'inscription maritime et les lettres initiales de leurs stations (décr. 1854, art. 11). Il est défendu aux pilotes d'établir entre eux un ordre ou tour de service pour aller au-devant des navires (art. 2). Il est défendu aux pilotes de mouiller ou amarrer aucun navire soit dans le chenal, soit entre les jetées, soit sur les corps-morts destinés au halage des bâtiments. Il leur est pareillement défendu de laisser aucune ancre dans les passes des navires. Ils doivent veiller à ce que toute ancre mouillée dans un port soit munie d'un orin et d'une bouée capables d'indiquer et de lever ladite ancre. Ils rappellent aux capitaines des bâtiments à vapeur qu'il leur est interdit sous un prétexte quelconque de faire jeter dans les passes, rades, ports et rivières les escarbilles ou résidus de leurs charbons (art. 6). Lorsqu'un pilote aura abordé un navire destiné à mouiller sur une rade ou à entrer dans un port, il lui fera immédiatement arborer son pavillon de nation et manœuvrera de manière à faciliter le prompt abordage soit de l'administration des postes, soit de la commission sanitaire... Aucun navire ne peut entrer dans un bassin ni en sortir sans avoir son pavillon : en prenant la mer, le pavillon doit rester jusqu'à la grande rade (art. 8). Le pilote auquel un capitaine a déclaré que son navire n'est pas d'échouage ne peut l'entrer dans le port de marée douteuse ou basse, s'il n'en a reçu du capitaine l'ordre écrit, portant déclaration du véritable tirant d'eau du navire (art. 9). Si, en l'absence de pilotes en vue, un capitaine juge convenable de demander l'assistance d'un pêcheur ou pratique, celui-ci peut obtempérer à cette demande; mais il est tenu de déclarer au capitaine en montant à bord qu'il n'est pas pilote reçu, de faire immédiatement arborer le signal d'usage pour appeler un pilote, et de

les droits, se dispenser de prendre à bord un pilote lamaneur, alors même que le ministère de ce pilote était obliga-

céder la conduite à ce dernier dès qu'il se présente (art. 10). Les bateaux à vapeur faisant un service régulier entre deux ports de France ou entre un port de France et un port étranger, peu éloigné, peuvent avoir un pilote spécial au mois : les pilotes ne peuvent faire plus de six mois consécutifs sur le même bateau (art. 16).

Deuxième arrondissement. Le règlement de 1857 distingue avec soin entre les pilotes lamaneurs et les pilotes pratiques (v. notre premier volume) : entre les pilotes pratiques le capitaine doit donner la préférence à ceux qui sont munis d'un certificat de capacité (art. 6). Tout capitaine dont le bâtiment est d'un tonnage soumis à l'obligation du pilotage est tenu, lors qu'il se dirige vers un port, de faire arborer le signal d'appel d'un pilote et de le maintenir battant jusqu'à l'arrivée d'un lamaneur ayant le droit d'y conduire le navire. Tout capitaine de bâtiment non soumis au pilotage qui a hissé le signal d'appel est également tenu de le maintenir jusqu'à l'arrivée d'un lamaneur, s'il y en a un en vue, et, dans le cas où il se présente, de lui payer le pilotage à raison de la distance parcourue. Il n'est fait d'exception à cette mesure que dans le cas où le lamaneur, n'ayant pas accosté le navire à temps, ne lui est plus utile pour le tirer des dangers ou pour le faire entrer dans le port (art. 10). Les pilotes sont tenus d'aller au-devant des bâtiments qui viennent de la mer et de se procurer les moyens de les quitter, après le pilotage de sortie accompli, tant qu'ils restent dans les limites de leur station. Cependant si l'état de la mer ou du temps faisait craindre au capitaine ou au pilote que la chaloupe de celui-ci ne pût suivre le bâtiment sans qu'il y eût danger pour l'embarcation ou pour son équipage, le pilote serait dispensé de l'obligation d'avoir le moyen de quitter le navire : mais, conservé à bord, il devrait être indemnisé de son séjour (art. 11). Afin d'assurer l'exécution de ces dispositions et autant que les localités le permettent, une partie des bateaux-pilotes croise pendant le jour, l'autre partie est à flot, en état d'aller dès le premier signal à la rencontre des bâtiments qui réclament leur assistance (art. 12). Tout pilote désigné pour le service doit se tenir constamment à son poste et marcher dès qu'il en est requis (sauf dispense par écrit donnée par l'autorité maritime en cas d'empêchement de force majeure) (art. 13). Il est expressément défendu aux pilotes, sous peine de révocation, sans préjudice de poursuite devant les tribunaux, en cas de naufrage ou d'autres accidents de transiger avec les capitaines en vue de leur abandonner la conduite de leur navire ou de se faire remplacer par une autre personne (art. 15). Tout pilote arrêté par un bâtiment doit rester constamment à bord, en rade, dans le port et même lorsque le navire est amarré au quai; il ne peut s'absenter que du consentement par écrit du capitaine (art. 17). Les pilotes ne peuvent abandonner les navires qu'ils conduisent avant qu'ils soient en-dehors des dangers et le capitaine doit s'abstenir de les retenir à bord au-delà du temps où leur présence y est réellement utile. S'il les retient

toire ; mais le décret du 12 décembre 1806 déclare que, « dans ce cas, il demeurera responsable des évènements »

exceptionnellement pour sûreté de son bâtiment, il doit mentionner dans le certificat de lamanage le motif de force majeure qui le fait agir ainsi et payer, bien entendu, l'indemnité règlementaire (art. 18). Les lamaneurs ne sont pas forcés d'appareiller, de baler, de touer, de mouiller ni d'amarrer les bâtiments : s'ils sont employés à ces travaux, ils sont payés spécialement (art. 37). Tout capitaine a le droit de requérir et de retenir pour le service de son bâtiment non-seulement la chaloupe ou le bâtiment d'aide de son pilote, mais encore en cas d'urgence ceux des autres pilotes moyennant l'acquittement des droits inscrits au tarif (art. 50). Enfin les dispositions des art. 6 et 16 du décret du 9 août 1854 sont reproduites par le décret de 1858 (art. 38 et 36) : comme dans le premier arrondissement, les chaloupes de toutes les stations portent des marques distinctives (peinture extérieure noire avec ceinture blanche, peinture de la lettre initiale du nom de la station et du numéro donné par le commissaire de l'inscription maritime, pavillon blanc bordé de bleu sur un bâton au-dessus du grand mât) (art. 49).

Quatrième arrondissement. Tout bâtiment à voiles ou à vapeur entrant dans un port ou en sortant est tenu d'avoir un pilote (sauf, bien entendu, les bâtiments au-dessous de 80 tonneaux) (art. 1). Le service du pilotage est divisé par stations. Chaque station comprend un parcours déterminé : suivant la situation des localités, ce parcours peut être en partie commun à plusieurs stations ; un quartier peut comprendre plusieurs stations, une station peut être divisée en sections (art. 4). Il est établi dans chaque station un tour de rôle pour la sortie... (art. 8). Tout pilote qui n'est pas de tour pour la sortie est tenu d'être à la mer, sauf le cas d'impossibilité dûment constatée par le syndic des pilotes ou par l'officier de port (art. 9). Lorsque plusieurs stations concourent entre elles pour le même service, la conduite du bâtiment appartient au pilote de celle de ces stations qui l'aborde le premier. Si le bâtiment est destiné pour la station du pilote, celui-ci en conserve la direction jusqu'au mouillage. Dans le cas contraire, le pilote ne peut être relevé qu'en arrivant à la première limite de la station de destination. S'il n'est pas relevé à cette limite, il peut encore continuer à conduire le navire, avec l'agrément du capitaine, jusqu'à ce qu'il ait acquis un nouveau pilotage ou même jusqu'à destination sans que jamais il soit loisible à un pilote de la station que parcourt le navire de démonter le premier pilote embarqué une fois que le trajet est commencé... (art. 10). A la sortie, la conduite du bâtiment appartient au pilote de tour jusqu'à la limite extrême de la station. A l'approche de ce point, le pilote doit faire hisser le pavillon de signal pour appeler le pilote qui doit le remplacer ; si celui-ci ne se présente pas, le premier pilote conduit le navire jusqu'à la station suivante et, selon le cas, jusqu'à destination ou jusqu'à la mer sans qu'il soit loisible à un pilote de la station que parcourt le navire de démonter le premier pilote embarqué une fois le trajet commencé (art. 11). Le pilote est

(art. 34). C'est très-logique. La loi peut avoir son côté fiscal; mais elle n'est pas faite dans une vue purement fiscale: en

déchargé de toutes obligations : 1° lorsqu'il a remis le bâtiment au pilote d'une autre station appelé à le remplacer; 2° lorsque le navire est mouillé ou amarré en bon ordre sur le point de sa destination; 3° lorsque le navire est rendu en pleine mer au-delà des dangers; 4° enfin lorsque le capitaine a congédié le pilote pour quelque cause que ce soit (art. 13). Dans le cas où le pilote chargé de la conduite d'un bâtiment quitte momentanément le pont, il doit consigner ou s'assurer que le capitaine consigne sur le livre de loch les ordres qu'il a donnés pour la route (art. 15). Les bateaux-pilotes portent dans leurs voiles une ancre peinte en noir, d'un mètre de hauteur, et de chaque côté de l'ancre les lettres initiales de leur station ainsi que les numéros indiqués par les commissaires de l'inscription maritime (art. 43).

Cinquième arrondissement. Les bateaux des pilotes sont, comme partout ailleurs, munis d'un rôle d'équipage et doivent embarquer des mousses dans la proportion fixée par les règlements; mais les bateaux d'assistance qui concourent au service des embarcations des pilotes peuvent être dispensés de cette double obligation... Chaque pilote ou aspirant pilote est tenu d'avoir un livret qui sert à inscrire la somme payée au pilote et le point où il est monté à bord; le capitaine y consigne en outre son opinion sur la manière dont le pilote s'est acquitté de son service (art. 1). Les chaloupes doivent, comme dans les autres arrondissements, porter des marques distinctives (peinture extérieure noire avec ceinture blanche, peinture sur chaque voile, et en outre à l'avant et à l'arrière, de la lettre initiale du nom de la station et du numéro donné par le commissaire de l'inscription maritime, peinture sur chaque voile d'une ancre ayant en hauteur le tiers de cette voile, etc.). Le règlement du 23 juillet 1859 reproduit les art. 8 et 6 du décret du 29 août 1854 (art. 4 et 18). Comme dans le deuxième arrondissement, « il est expressément « défendu aux pilotes, sous peine de révocation, sans préjudice de « poursuites devant les tribunaux en cas de naufrages ou d'autres « accidents, de transiger avec les capitaines en vue de leur aban- « donner la conduite de leur navire ou de se faire remplacer par « une autre personne » (art. 10). Les bateaux faisant la pêche du poisson frais ne paient aucun droit de pilotage d'entrée ou de sortie (art. 22 *bis*). Si un bâtiment soumis au pilotage ou demandant un pilote provient d'un pays suspecté de contagion, le pilote peut monter à bord; les autres marins qui se trouvent dans son bateau doivent éviter soigneusement toute communication, hors le cas d'une absolue nécessité, qui est constatée par le capitaine, sous peine par les contrevenants d'être mis en quarantaine sans qu'il leur soit alloué ni salaire ni ration (art. 6). On trouve d'ailleurs une prescription analogue dans les trois premiers règlements.

Nous avons cité dans le corps de l'ouvrage les articles 34, 61, 144 du décret du 23 juillet 1859 qui apportent de si graves dérogations au droit commun.

n'embarquant pas le pilote, le capitaine se croit plus sage que la loi : qu'il subisse les conséquences de sa présomp-

Troisième arrondissement. Les pilotes sont tenus d'aller au-devant des bâtiments qui viennent de la mer... A cet effet une partie de leurs chaloupes croise pendant le jour au large du point de départ; l'autre partie est à flot, en état d'aller dès le premier signal au secours des bâtiments qui réclameraient leur assistance... (art. 12). Dans les ports et seulement pour la sortie, le capitaine est tenu de remettre par écrit la demande du pilote au bureau de pilotage ou, à défaut, à celui de l'inscription maritime lorsqu'il en existe sur les lieux (même article). Les pilotes sont tenus de pourvoir eux-mêmes à leur embarquement à bord. Lorsque les navires arrivent au port ou en rade, ils doivent mettre les pilotes à terre. Les navires sortants, arrivés à la limite de la station de pilotage, doivent déposer leur pilote soit dans sa propre chaloupe si elle a suivi le bâtiment, soit dans une chaloupe en croisière affectée spécialement à recevoir les lamaneurs des bâtiments (art. 13). Tout pilote requis par un navire, que ce soit en vue d'un appareillage prochain ou de tout autre intérêt, doit constamment rester à bord (v. pour les prescriptions de détail l'art. 17 du règlement d'avril 1857) (art. 16). Les paquebots à vapeur affectés à un service régulier et faisant entre deux ports de France ou entre un port de France et un port étranger une navigation qui les ramène au même point dans une période qui ne dépasse pas trente jours, sont autorisés à prendre un abonnement avec chacune des stations qu'ils traversent (art. 17). Les articles 19 et 20 du règlement d'août 1871 règlent les cas dans lesquels les pilotes ont droit à la rétribution intégrale et ceux dans lesquels ils ont droit à la moitié de la rétribution. « En cas de remorquage, la « rétribution intégrale est due au pilote du remorqueur, en calculant « sur le plus fort tirant d'eau du remorqueur ou du remorqué. Les « pilotes des bâtiments remorqués sont subordonnés à celui du « remorqueur et ne reçoivent que la moitié de la rétribution du « pilotage du bâtiment qu'ils montent pendant tout le temps qu'ils « sont à la remorque. Toutefois s'ils jugent la route dangereuse et « que leurs observations ne soient pas écoutées, ils doivent, pour « s'affranchir de toute responsabilité, déclarer qu'ils cessent de « remplir les fonctions de pilote. A partir de ce moment jusqu'à « celui où le remorqueur se largue, ils perdent tous droits à « leurs salaires. S'il n'y a pas de pilote à bord du remorqueur, celui « du remorqué conserve la direction des mouvements et peut, s'il « le juge convenable, passer à bord du remorqueur... Les bâtiments « à vapeur spécialement affectés à un service et qui ne sont pas « exempts de l'obligation de prendre un pilote, peuvent s'exonérer « des droits de pilotage qui leur incomberaient en ayant à leur bord « et en permanence un pilote de chacune des stations, nourri et « payé à raison de 140 francs par mois » (art. 21). Tout pilote retenu à bord pour une cause quelconque au-delà des limites de sa station reçoit des frais de conduite; s'il est débarqué hors de France, le capitaine paie en outre les frais de rapatriement (art. 26 et 27).

tueuse confiance. Le tribunal de commerce du Havre paraît avoir fait une saine application de ce principe le 24 septembre 1878 (1) : le capitaine Turtle, autrefois second sur les steamers de la Compagnie de Southampton, revenait pour la première fois depuis trois ou quatre ans au Havre comme commandant de l'*Alliance*; il connaissait l'existence des courants, mais n'avait plus la pratique constante du port, d'ailleurs récemment élargi : aussi combina-t-il mal son entrée, et le juge déclara « sa faute d'autant plus lourde qu'il « avait refusé l'assistance d'un pilote. » Le capitaine qui se passe ainsi du pilote aura donc à prouver que le sinistre dérive d'une cause absolument étrangère à sa propre faute (2). S'il ne faisait pas cette preuve, il n'aurait pas de recours contre son assureur et serait irrecevable à faire le délaissement (3).

Le décret de 1806 ajoute que si le capitaine, après avoir refusé le pilote, perd le bâtiment, « il sera jugé suivant « l'art. 31 du règlement. » Or l'art. 31 est ainsi conçu : « Tout pilote qui, s'étant chargé de conduire un bâtiment de « l'Etat ou du commerce et ayant déclaré en répondre, « l'aura échoué ou perdu par négligence ou par ignorance « ou volontairement sera jugé conformément à l'art. 40 de « la loi du 22 août 1790. » Mais cet article 40 condamnait le pilote négligent à trois ans de galères ; or la peine des ga-

L'article 34 du même règlement reproduit en tout ce qui touche la dispense du rôle d'équipage, l'embarquement des mousses, les marques distinctives des bateaux-pilotes, les dispositions du décret de 1859.

Chacun de ces règlements se trouve, à sa date, au Bulletin des lois (partie supplémentaire). Aux dispositions générales succèdent un certain nombre de dispositions spéciales à chaque station. Cette seconde partie des règlements est partiellement modifiée de temps à autre, quand les besoins de la navigation l'exigent, par des décrets également insérés dans la partie supplémentaire du Bulletin. Nous jugeons inutile de donner la nomenclature de ces décrets modificatifs. Nous nous sommes également abstenu d'aborder dans notre résumé les questions de tarifs, essentiellement variables.

(1) Rec. du Havre 1879. 1. 12. — (2) Anvers, 30 août 1866 (Rec. d'Anvers 67. 1. 73). — (3) Le Havre, 7 novembre 1854 (Rec du H., 1855. 1. 71) ; Rouen, 16 mai 1855 (Rec. de M. 1856, 2. 15).

lères ayant été supprimée par le code pénal de 1810, il n'est pas permis aux tribunaux de la remplacer par une autre (1).

Si le pilote (ou le capitaine) perdait volontairement le navire, il serait condamné au *maximum* de la peine des travaux forcés à temps par application du décret du 24 mars 1852 (art. 89 § 2) (2), et non à mort par application des art. 40 § 2 de la loi du 22 août 1790, 11 de la loi du 10 avril 1825, ainsi que l'a écrit par erreur M. Ruben de Couder (3).

470. Il ne faut pas conclure de tout cela que la présence du pilote à bord dégage le capitaine de sa responsabilité. Quand les règlements spéciaux du deuxième et du cinquième arrondissements maritimes défendent expressément aux pilotes de « transiger avec les capitaines en vue « de leur abandonner la conduite de leur navire », ils veulent simplement dire que le pilote, ayant des devoirs, a des droits dont il ne peut pas se dessaisir au profit du capitaine. S'il est à bord, ce n'est pas pour tout laisser faire et pour se croiser les bras. C'est pourquoi le règlement spécial du quatrième arrondissement l'astreint, s'il quitte momentanément le port, à consigner ou à s'assurer que le capitaine consigne sur le livre de loch les ordres qu'il a donnés pour la route : c'est pourquoi le décret du 12 décembre 1806 (art. 35) lui défend absolument de quitter le navire qu'il conduit. Mais le capitaine ne peut pas non plus s'effacer ! Le code de commerce lui enjoint précisément d'être à bord à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières ! Libre de ses mouvements, disent MM. Eloy et Guerrand (4), le capitaine peut voir ce que le pilote n'aperçoit pas et agir, en conséquence, par conseil ou par avertissement. Cette proposition n'est pas contestable et n'est pas contestée.

Mais il se peut que le pilote refuse d'obtempérer au con-

(1) Crim. rej. 30 avril 1874, B. 115. MM. Eloy et Guerrand (II, n. 1383) et Ruben de Couder (v° Capitaine, n. 184) se sont trompés en croyant qu'on pouvait ici substituer les travaux à temps aux galères. — (2) Mais si la perte ou la destruction avait eu lieu par le moyen du feu ou de la mine, les art. 434 et 435 du code pénal seraient applicables. — (3) V° Capitaine, n. 184. — (4) II, n, 1386.

seil et c'est ici que la difficulté commence. M. Boistel (1) enseigne que le capitaine ne peut pas donner d'*ordres* contraires à ceux du pilote. Tel n'est pas l'avis de M. Laurin (2), aux yeux duquel « le capitaine reste encore le « maître et le directeur suprême du navire, le pilote n'étant « que son préposé, son aide dans l'accomplissement de la « tâche suprême qui lui est dévolue. » Quel parti prendre ?

En fait, le capitaine commettra souvent une sottise quand il préfèrera son propre avis à celui du pilote. En droit, il reste maître de le préférer. Comme l'a dit en termes excellents M. de Courcy dans ses nouvelles Questions de droit maritime, le pilote n'est, chez nous, qu'un conseil. Il vient dire au capitaine : là sont les écueils cachés, les bas-fonds, les bancs de sable mobiles ; ici est le chenal, la mer a telle profondeur, les courants ont telle direction et telle puissance : à vous qui connaissez le tirant d'eau de votre navire, ses facultés d'évolution, la force de votre machine, à vous de commander. Il ne peut pas d'ailleurs y avoir deux autorités parallèles et rivales. Je ne conçois pas non plus, malgré le sentiment contraire des légistes anglais, un capitaine, « possesseur et dominateur de la nef, » subissant un ordre. « Considérant, a dit le Conseil d'Etat le 15 janvier « 1875 (3) que, si le capitaine Johannesen s'est conformé, en « prenant un pilote, à l'art. 34 du décret du 12 décembre 1806, « aucune disposition ne lui prescrivait de remettre le com- « mandement au pilote et qu'ainsi il est resté responsable « des manœuvres de son navire (4). » Je ne crois pas que le Conseil d'Etat se soit trompé.

Mais que le capitaine y prenne garde ! S'il se trompe en usant de ce droit extrême et si son erreur cause un préjudice au navire, il se sera gravement compromis et les tribunaux lui imputeront le plus souvent une faute lourde.

471. Le capitaine ne pourrait être déchargé de sa res-

(1) n. 1193. — (2) I, p. 588. — (3) D. 75. 3. 98. — (4) Il faut rapprocher de cet arrêt un jugement du tribunal de commerce de Rouen du 20 février 1874 (S. 1874. 2. 90), quoiqu'un peu moins explicite.

ponsabilité que dans des cas exceptionnels. Le tribunal de commerce de Bordeaux (21 novembre 1832) et sur appel la cour de Bordeaux (21 juillet 1833) (1) ont admis l'irresponsabilité complète d'un capitaine, mais dans une affaire où la marine avait, en vertu d'un embargo, mis un pilote à bord du navire, c'est-à-dire à raison de l'embargo seul et parce que le capitaine avait été dépouillé de son autorité.

La même solution pourrait être applicable, du moins dans beaucoup de cas, au capitaine d'un bâtiment remorqué (2). Ce n'est pas sans raison que le règlement spécial du troisième arrondissement maritime subordonne les pilotes des bâtiments remorqués à celui du remorqueur. Toutefois il ne faudrait pas se figurer que le capitaine du bâtiment remorqué doive se réduire à un rôle entièrement passif et n'ait plus qu'à se croiser les bras. Celui qui, par exemple, s'abstiendrait systématiquement de diriger son bâtiment sous l'impulsion du remorqueur en attachant la barre du gouvernail, pourrait être, le cas échéant, déclaré responsable (3). Le navire, même remorqué, peut avoir, en effet. à exécuter certaines manœuvres pour éviter des accidents ou n'en pas causer à d'autres navires (4).

472. Les tribunaux anglais, d'ailleurs liés par le *merchant shipping act* de 1854 (art. 388) (5), n'ont pas entendu

(1) S. 33. 2. 35. — (2) Cf. civ. rej. 23 avril 1873, D. 73. 1. 343. — (3) Nantes, 27 février 1867. Rec. de M. 69. 2. 87. — (4) V. Eloy et Guerrand, II, n. 1362. La cour de cassation (chambre criminelle) fait observer dans son arrêt du 5 mai 1855 (D. 55. 1. 317) que les embarcations marchant au moyen du remorquage, « pour se préser-
« ver elles-mêmes d'accidents et pour éviter d'en occasionner à
« d'autres bâtiments, ont besoin d'être surveillées, s'il y a lieu,
« dirigées spécialement par un patron ; qu'aussi l'art. 2 du décret
« du 20 mars 1852 n'accorde, en cas de navigation au cabotage,
« d'autre faveur au bâtiment remorqué que la faculté d'étendre le
« chiffre du tonnage et la limite du parcours ; qu'il le laisse ainsi
« sous l'empire des règles générales de police maritime et notamment
« sous l'obligation d'être monté par un patron. » — (5) L'article 388 est ainsi conçu : « Aucun propriétaire ou capitaine de navire n'est res-
« ponsable des dommages occasionnés par la faute d'un pilote titu-
« laire dans les limites de la circonscription où l'emploi de ce pilote est
« obligatoire. »

comme les nôtres la répartition des responsabilités. « Vé-
« rité en-deçà de la Manche, erreur au-delà, dit à ce propos
« M. de Courcy (1). En Angleterre, quand le pilote est obli-
« gatoire, il dirige la marche et affranchit de toute respon-
« sabilité le capitaine qui s'est laissé guider par lui (2). » Ce résumé de la jurisprudence anglaise serait tout-à-fait exact si l'éminent publiciste avait ajouté que le capitaine peut néanmoins interposer son autorité dans le cas d'extrême nécessité (3).

Nous avons d'ailleurs expliqué plus haut (n. 377) dans quels termes la responsabilité des pilotes est circonscrite par le droit anglais.

Les tribunaux américains paraissent se rapprocher beaucoup plus de la doctrine qui prévaut en France.

La cour suprême des Etats-Unis a jugé en octobre 1876 (4), que l'obligation pour les capitaines et armateurs de prendre un pilote dans des endroits déterminés et de le choisir parmi les pilotes pourvus d'une commission donnée par les inspecteurs du gouvernement ne décharge pas les capitaine et armateur de la responsabilité par eux encourue lorsqu'un dommage a été causé à un passager ou à ses bagages, lors même que le dommage résulte de la faute du pilote.

« Les pilotes, dit le règlement de la compagnie du canal
« de Suez (art. 4) mettent à la disposition des capitaines
« leur expérience et leur pratique du canal; mais comme
« ils ne peuvent connaître les défauts ou difficultés de ma-
« nœuvres, d'arrêt, de mise en marche etc., propres à

(1) Questions, 2e série, p. 106. — (2) V. en effet dans ce sens The Diana, Greig, 1 W. Rob. Ad. 131, 136; The Portsmouth, 6 Ch. Rob. Ad. 317 n.; The Julia, Lush. Ad. 224, 233; Bowcher *v.* Noidstrom, 1 Taunt. 568. — (3) *In cases of extreme necessity*, dit Maclachlan; *under most extraordinary circumstances* (sous l'empire de circonstances très-extraordinaires), avait dit Lushington. La régularité de cette intervention a été admise par un certain nombre d'arrêts (The Lochlibo, Boyd, 3 W. Rob. Ad. 310, 321; The Duke of Manchester, 10 Jur. 865; Hammond *v.* Rogers, 7 Moore, P. C. 160, 171, S. C. The Girolamo, Guiranovich, 3 Hagg. Ad. 169, 176. — (4) Aff. Sherlock *c.* Alling, j. du droit intern. privé, IV, p. 264.

« chaque navire suivant sa machine et sa conformation, la « responsabilité de la marche du navire incombe entière- « ment au capitaine ». Le tribunal d'Ismaïlia, ayant à interpréter ce texte le 5 mars 1877 (1) a essayé de fixer par un jugement longuement et fortement motivé les principes de la matière. En premier lieu, dit-il, dès que le ministère du pilote n'est pas imposé, la responsabilité du capitaine (et de l'armateur) reste intacte à l'égard des tiers, qu'il lui abandonne son commandement ou l'emploie comme conseiller-expert. Au contraire si un pilote est imposé et qu'on *oblige* en même temps le capitaine à lui céder la conduite et le commandement du navire, on substitue de vive force un tiers à la personne légalement responsable et l'auteur de cette substitution, assimilable à un cas de force majeure, devient seul responsable envers les tiers. Si le pilote n'est imposé que comme conseiller-expert, le capitaine reste responsable envers les tiers ; mais si le pilote donne de mauvais avis, celui qui a pris l'engagement envers tous les navires naviguant dans les eaux du canal de donner des pilotes experts et fidèles peut partager, le cas échéant, la responsabilité du sinistre. Toutefois c'est la responsabilité exclusive du capitaine commandant qui doit être présumée.

Le code espagnol trace au juge sur le partage des responsabilités des règles très-précises. Non-seulement, après avoir déclaré le pilote responsable de son impéritie et de sa négligence, il prend soin d'énoncer (art. 693) que la responsabilité particulière du pilote n'exclut pas celle du capitaine, mais encore il prévoit les conflits : « Le pilote, dit-il, ne peut « changer de direction que d'accord avec le capitaine : en « cas de différence d'opinion, il exposera ses motifs devant les « autres officiers. Si le capitaine persiste dans ses ordres, « le pilote consignera sa protestation sur le livre de naviga- « tion. Mais alors le capitaine répondra de la direction. »

473. Les articles 238 et 241 du code de commerce forment le complément de l'article 227.

(1) Journal du droit intern. privé, tome V, p. 168.

Le statut de Marseille (1) imposait à tous les gens de mer frétés pour faire un voyage sur un navire le serment spécial (*teneantur speciali sacramento*) d'achever ce voyage, et punissait ceux qui ne tenaient pas leur promesse. Le grand édit de mars 1584 (art. 75) s'exprimait en ces termes :

« Les navires (2) fretez pour faire route et voyage en cer-
« tain lieu seront tenus parachever ledict voyage sur peine
« de puniction corporelle, et de tous despens dommages et
« interests envers les bourgeois, marchands et advictuail-
« leurs desdicts navires, s'ils n'estoyent arrestez ou depre-
« dez de leurs victuailles par nos ennemis ou pirates. » On
« retrouve une disposition analogue dans l'ordonnance de 1681 (l. II, tit 1, art 21) : « Les maîtres frétés pour faire un
« voyage seront tenus de l'achever, à peine des dom-
« mages et intérêts des propriétaires et marchands et d'être
« procédé extraordinairement contre eux, s'il y échoit. »

Telle est l'origine historique de notre article 238, ainsi conçu : « Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage,
« est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages
« et intérêts envers les propriétaires et les affréteurs. »

Cet article déroge aux règles ordinaires du droit civil, puisqu'aux termes de l'art. 2007 c. civ. le mandataire peut renoncer au mandat en notifiant au mandant sa renonciation. L'intérêt du commerce maritime exigeait impérieusement cette dérogation.

474. La première conséquence à tirer de cette règle, c'est que le capitaine, en se suicidant, ne viole pas seulement une grande loi morale, mais enfreint l'obligation spéciale qui lui est imposée par l'art. 238. Ainsi l'a jugé et, selon nous, bien jugé la cour de Rouen le 8 décembre 1841 (3). Les héritiers du capitaine cherchaient en vain à se pré-

(1) L. IV, c. XVII. — (2) « J'ai conservé ce mot qu'on lit dans toutes
« les éditions connues et dans les registres du parlement de Paris,
« mais je suis porté à croire qu'il faut lire *les maîtres*, ou alors il est
« nécessaire de suppléer que la peine corporelle est prononcée contre
« le maître ou patron » (Pardessus, Collect. t. IV, p. 318, note 3). —
(3) S. 42. 2. 53; D. v° Droit marit., n. 754.

valoir de l'art. 265 co. : l'arrêt leur répondit que le défunt s'était volontairement soustrait à son devoir et qu'ils devaient dédommager l'armement du préjudice causé par le suicide. MM. Eloy et Guerrand font observer à ce propos (1) que certains évènements peuvent avoir, en déterminant ce crime, privé le capitaine de son libre arbitre : d'accord, mais il ne suffirait pas d'expliquer et d'excuser le suicide ; il faudrait démontrer l'entière irresponsabilité du suicidé.

La seconde conséquence à tirer de la même règle, c'est que le capitaine, s'il est atteint durant le voyage par suite de son inconduite et de ses excès, d'une maladie qui l'empêche de continuer son service et l'oblige à se faire remplacer, enfreint encore l'article 238 : il s'est mis par sa faute dans l'impossibilité d'achever lui-même le voyage. Il serait donc exclu, à partir du jour où il aurait cessé son service, de la participation aux produits qui serait la condition de son engagement ; il ne pourrait réclamer de l'armateur les frais de sa maladie pendant son séjour à terre (2) et pourrait être en outre condamné à des dommages et intérêts.

475. Quand le capitaine est-il réputé s'être acquitté de l'obligation écrite dans l'art. 238 ? Quand le voyage est achevé. Mais quand faut-il regarder le voyage comme achevé ?

A l'égard des chargeurs, qui n'ont pas stipulé pour le chargement de retour, par l'arrivée du navire au port de destination.

A l'égard des propriétaires comme au cas où la charte-partie est consentie pour l'aller et le retour, par la rentrée du navire au port d'armement (3).

En tout cas, ainsi que l'explique Emérigon (4), « l'arrivée « aux infirmeries ne termine pas le voyage. Car, suivant « l'Ordonnance, le voyage, pour ce qui concerne le corps, « n'est fini que lorsque le navire est ancré au port de sa

(1) III, n. 1626. — (2) *Sic* Rouen, 18 février 1840 (J. d. p. 42. 2. 54). — (3) Cf. Bédarride II, n. 476. — (4) Traité des assurances, ch. XIII, sect. 18.

« destination et amarré à quai ; et quant aux marchan-
« dises, lorsqu'elles sont délivrées à terre. »

Toutefois le capitaine serait encore réputé s'être acquitté de l'obligation écrite dans l'article 238, quoique le navire ne fût pas « ancré au port de sa destination », s'il pouvait exciper de la force majeure.

Quand pourra-t-il exciper de la force majeure ? Il nous suffit en ce moment d'avoir posé le principe et, pour éviter des redites inutiles, nous renvoyons nos lecteurs à notre commentaire des articles 276 et 277 co.

476. Si le capitaine n'est plus en mesure, soit par sa faute, soit par la force des choses, d'achever lui-même le voyage, le capitaine en second est appelé à commander en son lieu et place (1). C'est pourquoi les armateurs et capitaines ne peuvent embarquer comme seconds que des marins âgés d'au moins vingt et un ans et ayant quarante-huit mois de navigation (2). S'il n'y a pas de second, le capitaine fait une désignation, à moins que les circonstances ne lui permettent de prévenir l'armateur et d'attendre ses ordres.

Mais s'il y a un second sur le navire, faut-il *nécessairement* lui en confier la direction ? La règle générale ne doit-elle jamais fléchir ?

D'abord il est certain que les armateurs peuvent désigner un autre capitaine. Ainsi l'a très-bien jugé la cour de Rouen le 15 mai 1864 (3). Les armateurs ont, en effet, le droit inamissible de choisir leur préposé.

D'un autre côté, nos lois laissent la plus grande latitude aux consuls : « Lorsqu'il y aura lieu en pays étranger, dit « l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 42), au remplace-
« ment du capitaine pour cause de maladie ou autre, le
« consul, sur la requête à lui présentée par le consigna-
« taire ou par l'équipage et après avoir pris tous les ren-

(1) Déclarat. royale du 27 octobre 1827, art. 25. — (2) Règlement du 1er janvier 1786, art. 43 ; règlement général du 7 novembre 1866, art 213. — (3) Rec. du Havre, 66. 2. 60.

« seignements qu'il jugera convenables, approuvera ou re-
« jettera la requête par une ordonnance qui sera signifiée
« tant au capitaine remplacé qu'au demandeur. Dans ces
« cas et lorsqu'il sera nécessaire de remplacer un capitaine
« décédé, les consuls n'admettront, *autant que faire se*
« *pourra*, pour remplaçants que des gens de mer ayant la
« qualité requise par l'ordonnance du 7 août 1825 pour com-
« mander un bâtiment de commerce. »

Il résulte de ce texte, à notre avis, que le législateur n'a pu vouloir imposer au capitaine lui-même la stricte obligation de se faire remplacer, dans tous les cas, par le second. Il faut assurément qu'il ait une raison sérieuse de désigner un autre remplaçant : s'il agissait ainsi par malveillance, il manquerait à un devoir et pourrait être condamné à des dommages-intérêts. Mais si le second a montré dans tout le cours du voyage une incapacité notoire ; si, par exemple, il a encouru des condamnations disciplinaires ; s'il est clair qu'il y a péril à lui remettre le commandement, le capitaine peut, aussi bien que le consul, ne pas le lui remettre : non-seulement il le peut, mais à notre avis il le doit (1).

MM. Eloy et Guerrand (III, n. 1450), parlent à quatre reprises d'une ordonnance du 27 octobre 1827 qui, dans son article 25, aurait réglé les attributions des seconds, et en commentent le texte. Il y a, sur ce point, non une ordonnance de Charles X, mais une déclaration du roi Louis XV, en date du 21 octobre 1727 que M. l'amiral Romain-Desfossés, ministre de la marine, a fait imprimer en 1850 comme « document utile à consulter » dans le Bulletin officiel de la marine. L'article 25 § 1 de cette déclaration royale est ainsi conçu : « Voulons qu'au cas de mort ou de
« débarquement du capitaine, maistre ou patron dans le
« pays estranger, pour raison de maladie ou autrement, le
« commandement du navire appartienne à celuy qui sera en
« second sur iceluy sans qu'il puisse estre donné à aucuns

(1) Cette question est très-longuement discutée et résolue dans le même sens par MM. Eloy et Guerrand, t. III, n. 1450.

« capitaines, maistres ou patrons françois qui se trouve-
« ront dans les pays estrangers, à peine de mille livres d'a-
« mende contre les propriétaires ou armateurs, de cinq
« cents livres d'amende contre le capitaine maistre ou pa-
« tron qui en aura pris le commandement, et en outre
« d'estre déchu de sa qualité... » « Cette dernière dispo-
« sition, écrivait le 13 novembre 1879 à M. le procureur
« général près la cour de cassation M. l'amiral Jauréguiberry, ministre de la marine, comme la plupart des autres
« prescriptions du même acte, a cessé d'être applicable. Il
« est bien encore de règle aujourd'hui que le second doit
« remplacer le capitaine si celui-ci décède ou se trouve em-
« pêché en cours de voyage; mais si le second refusait
« d'assumer la responsabilité du commandement ou était
« reconnu incapable de l'exercer, l'autorité consulaire serait
« très-légalement fondée à confier le navire à un capitaine
« breveté qui serait disponible sur les lieux.

« Ce qui est seulement interdit par les instructions minis-
« térielles, ajoute M. l'amiral, c'est de pourvoir à la sûreté
« d'un bâtiment au détriment d'un autre, par exemple en
« débarquant d'office, pour le charger du commandement
« vacant, le second ou tout autre officier (pourvu du di-
« plôme requis) de l'un des navires français présents dans
« le port étranger. Une pareille mesure compromettrait les
« intérêts du bâtiment ainsi démuni et engagerait par suite
« d'une manière grave la responsabilité de l'adminis-
« tration. »

Le décret du 21 septembre 1864, en même temps qu'il donne le rang d'officier à bord des bâtiments à vapeur du commerce au mécanicien en chef et aux mécaniciens chargés en sous-ordre de la direction de la machine, les exclut du commandement : « Les chefs de la machine, dit l'ar-
« ticle 2, ne peuvent en aucun cas exercer le commande-
« ment du navire. » Leurs connaissances toute spéciales, lit-on dans le rapport de M. Chasseloup-Laubat à l'Empereur, déterminent les seules fonctions qu'il convient de leur confier.

Celui qui remplace le capitaine, quel qu'il soit, succédant à ses obligations, succède à ses droits. Il jouira donc des salaires et du chapeau promis au capitaine à partir du jour où il a pris le commandement (1).

MM. Eloy et Guerrand font judicieusement observer (2) que l'autorité maritime ou consulaire, en conservant le second, ne peut rendre plus onéreuse la condition de l'armement, c'est-à-dire qu'elle n'engagerait pas l'armement si elle promettait au second des avantages supérieurs à ceux qui étaient alloués au capitaine décédé. Le second, en effet, par son grade et par la nature de son engagement, est obligé de remplacer le capitaine empêché en cours de voyage. En traitant avec l'armateur, en prenant son grade, le second a su à quoi il s'engageait et n'a pu vouloir, s'il était appelé un jour à commander, jouir d'avantages que n'avait pas le capitaine.

477. Il y a plusieurs manières d'achever un voyage. Le capitaine qui, pour aller de Marseille à Cette, traverserait le canal de Suez, doublerait le Cap de Bonne-Espérance et franchirait enfin le détroit de Gibraltar, se tromperait étrangement s'il se figurait s'être conformé à l'article 238 du code de commerce.

En effet les bateaux de pêche ou de plaisance peuvent n'avoir pas de destination précise. Mais, quoique la loi russe (3) ait pris soin de prévoir l'hypothèse exceptionnelle d'un voyage entrepris sans destination fixe par un navire marchand, les bâtiments de commerce ne sont pas, en général, armés pour naviguer au hasard; ils accomplissent un voyage déterminé. Pour l'accomplir, ils doivent suivre un certain itinéraire que le capitaine ne peut pas modifier à sa guise.

C'est ce qu'avaient fait ressortir les anciens jurisconsultes de l'école italienne. Straccha (4) ne permettait pas au capitaine de modifier l'itinéraire normal sans une juste cause,

(1) Marseille, 11 mars 1858. Rec de M. 1858. 1. 187. — (2) III, n. 1450.
(3) Art. 677 du code russe. — (4) De nautis, pars III, § 6.

telle que la crainte des pirates. Casaregis (1) se contentait de faire observer que cette règle, d'ailleurs à l'abri de toute contestation, devait être appliquée raisonnablement ; qu'aller droit au port de destination, ce n'était pas, en définitive, suivre une ligne droite géométrique. Ainsi l'avaient entendu la rote de Florence et la rote romaine. C'est encore ainsi, sans nul doute, qu'il faut l'entendre aujourd'hui. Au nord, Kuricke s'exprimait avec une grande précision : « *Boni naucleri est*, disait-il, *quam celerrime iter suum* « *et quidem recta via et cursu conficere, non vero littora* « *vel devia vel etiam portus alios quam ad quos navis* « *destinata sectari vel appellere.* » Wedderkop (2) comptait parmi les cinq principales obligations du capitaine celle de conduire le navire à sa destination dans le délai convenu.

Aux termes de la législation française actuelle, le capitaine est pénalement et civilement responsable du déroutement volontaire.

S'il fait fausse route volontairement et dans une intention criminelle, il est puni des travaux forcés à temps. En outre il peut être actionné par les armateurs, par les affréteurs, par l'équipage, par les passagers, par l'administration qui lui aurait confié les dépêches, en un mot par tous les intéressés.

Toutefois de même qu'une police d'assurances, on le verra plus loin, peut permettre à l'assuré de dérouter, les parties intéressées (affréteurs, chargeurs etc.), peuvent stipuler dans la charte-partie que le capitaine aura le droit de modifier, dans un intérêt quelconque, l'itinéraire normal ou convenu.

Même alors, à notre avis, le capitaine ne pourrait pas user à tort et à travers d'une semblable faculté. On abandonne l'itinéraire à son libre arbitre, mais, comme le disait Casaregis (3), à son libre arbitre réglé par la justice et par la

(1) Discurs. CXXXIV de commerc. — (2) L. I, tit. II, § 14. — (3) Disc. LXVII.

raison *(regulato tamen a jure et ratione)* : il pourra dérouter s'il le juge opportun, mais sans perdre de vue le voyage qu'il lui faut accomplir (*sed semper animo et intentione prosequendi viaggium usque ad finem destinatum*). Ces mots : « le voyage pourra s'accomplir au gré du capitaine « (a piacimento del padrone), avait déjà dit l'illustre juris- « consulte (1), signifient seulement que le capitaine pourra « modifier son itinéraire à sa guise pour arriver plus faci- « lement et plus sûrement au port de destination, mais non « qu'il pourra changer entièrement de voyage (*non autem « ut in totum divertatur ab incœpto et destinato itinere*). »

Le capitaine ne peut pas plus relâcher que dérouter sans raison. C'est un point que, pour éviter des redites, nous traiterons un peu plus loin, en commentant l'art. 245.

478. L'article 26, tit. I, l. II de l'Ordonnance était ainsi conçu : « Leur faisons défenses d'abandonner leur « bâtiment pendant le voyage pour quelque danger que ce « soit sans l'avis des principaux officiers et matelots ; et en « ce cas, ils seront tenus de sauver avec eux l'argent et ce « qu'ils pourront des marchandises les plus précieuses de « leur chargement, à peine d'en répondre en leur nom et de « punition corporelle ». L'article 27 ajoutait : « Si les effets « ainsi tirés du vaisseau sont perdus par quelque cas forfuit, « le maître en demeurera déchargé ».

Valin commente ainsi l'article 26 : « La fidélité oblige le « maître de veiller, autant qu'il est en lui, à la conservation « du navire et des marchandises dont la conduite lui a été « confiée, et l'honneur qu'il a de commander ceux qu'il s'est « associés pour compagnons le presse de leur donner « l'exemple d'un courage qui ne s'ébranle pas à la vue du « péril ». Quant à la disposition de l'article suivant, elle lui paraissait être d'une justice évidente, le maître ne pouvant pas plus répondre du cas fortuit dans cette circonstance qu'en toute autre. « Il est même à présumer, ajoutait-il, « qu'après avoir sauvé ces effets en quittant le navire, leur

(1) Disc. I.

« perte survenue a été la suite nécessaire d'un danger plus « pressant encore que celui qui avait causé l'abandon du « vaisseau. »

Telle est donc l'origine historique et logique de notre article 241, ainsi conçu : « Le capitaine ne peut abandonner « son navire pendant le voyage, pour quelque danger que « ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équi- « page ; et en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent « et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses « de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre « nom. Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par « quelque cas fortuit, le capitaine en demeurera déchargé. »

Enfin, ajoutait Valin, « s'il veut conserver sa réputation, « il doit être le dernier à abandonner le navire ».

Cette sanction purement morale a été jugée insuffisante par le législateur moderne, et le capitaine qui ne resterait pas à bord le dernier ne s'exposerait plus seulement à perdre sa réputation.

L'article 241 du code de commerce a son complément dans les articles 80 et 81 du décret du 24 mars 1852, ainsi conçus: Art. 80 : « Tout capitaine qui, en présence d'un péril quel- « conque, abandonne son navire à la mer, hors le cas de « force majeure dûment constaté par les officiers et princi- « paux de l'équipage, ou qui, ayant pris leur avis, néglige « de sauver l'argent ou les marchandises précieuses avant « d'abandonner le navire, est puni d'un emprisonnement « d'un mois à un an (1). La même peine peut être pronon- « cée contre le capitaine, maître ou patron qui, forcé d'aban- « donner son navire, ne reste pas à bord le dernier. Dans « l'un et l'autre cas, l'interdiction de commandement peut, « en outre, être prononcée pour un à cinq ans ». Nous avons déjà cité (v. ci-dessus n. 373) l'article 81, aux termes duquel tout capitaine qui, hors le cas d'un danger, abandonne son navire avant d'avoir été dûment remplacé, est

(1) Aux termes d'une déclaration royale du 26 septembre 1699, l'abandon d'un vaisseau en mer était puni de trois ans de galères.

puni, si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un emprisonnement de six mois à deux ans ; si le navire était en rade foraine, d'un emprisonnement d'un an au moins et de trois ans au plus, et peut être suspendu pendant un an au moins et trois ans au plus.

Le capitaine déserteur perd en outre, de droit, la somme par lui acquise sur le bâtiment auquel il appartenait le jour du délit (même décret, art. 69).

479. « L'avis de l'équipage, dit Valin, ne suffit pas « pour sauver le capitaine du reproche de lâcheté, *s'il y* « *défère* trop facilement ». Ces mots : *s'il y défère* ne sont pas improprement employés : l'équipage n'a que voix consultative, et la décision suprême appartient au maître.

Alors pourquoi consulter l'équipage ? D'abord parce que le capitaine n'est pas infaillible et qu'il peut vouloir s'éclairer, ensuite parce que s'il abandonne le navire conformément à l'avis de l'équipage, il sera présumé avoir été contraint de l'abandonner (1). Ceux qui voudront le faire déclarer responsable de l'abandon auront la tâche difficile de démontrer qu'il a eu tort de déférer à cet avis.

Nous n'admettrions donc pas avec M. Laurin que, l'équipage une fois consulté, le capitaine fût « de plein droit « irresponsable » (2). C'est, à notre sens, aller trop loin.

Mais il suffit qu'il soit présumé irresponsable pour qu'il doive, au prix des plus grands efforts, conserver la preuve de cette délibération. Il en dressera donc et en gardera procès-verbal, mieux encore il la fera recueillir et signer sur le livre de bord (3).

M. Laurin va jusqu'à dire : « Le rapport de mer ne serait « suffisant que dans le cas où le livre de bord aurait péri « avec le navire ». N'est-ce pas encore aller bien loin ? A quoi bon, en matière commerciale, cantonner le juge dans tel ou tel mode de preuve ? Il est de telles circonstances où le rapport de mer, vérifié par l'interrogatoire de l'équipage,

(1) Cf. Mars. 27 déc. 1826, Rec. de M. VIII, 1. 33. — (2) I, p. 590. — (3) Cf. Bédarride II, n. 491.

pourra suffire, même si le livre de bord et le navire n'ont pas péri. Toutefois le juge ne se contentera pas aisément et sans un motif très-plausible de cette preuve administrée après coup.

Enfin le capitaine devra-t-il être nécessairement réputé coupable s'il ne prouve pas qu'il ait consulté l'équipage ? Ce serait absurde, car il est des cas où l'imminence du danger doit l'affranchir de toutes les règles. Il devra seulement, pour dégager sa responsabilité, démontrer qu'il s'est trouvé dans un de ces cas exceptionnels.

480. Le capitaine sera civilement et pénalement responsable s'il ne fait pas son possible pour sauver l'argent et les marchandises les plus précieuses.

« Il doit aussi avoir la même attention, écrivait Valin, à « sauver ses expéditions, les connaissements et les autres « papiers du navire ». Il serait encore aujourd'hui civilement responsable s'il négligeait un devoir aussi important; mais cette négligence spéciale n'est pas punie par l'article 80 du décret du 24 mars 1852.

Le législateur français a réglé par une disposition spéciale du décret du 12 décembre 1806 (1) l'abandon des câbles et des ancres : les capitaines sont tenus d'y attacher, si faire se peut, des orins et bouées en bon état et capables de lever lesdites ancres (2). Les mots « si faire se peut » autorisent les tribunaux à rechercher si le capitaine a pu obéir à cette prescription. Le tribunal de commerce du Havre a donc pu, le 13 janvier 1879, décharger de toute responsabilité un capitaine qui, au fort d'une tempête, pour éviter un abordage et arracher son navire à un péril imminent, avait filé par le bout de sa chaîne et l'avait sacrifiée ainsi que son ancre sans les signaler par des orins et des bouées (3).

481. Le capitaine d'un bâtiment remorqueur peut se trouver, à un moment donné, dans une situation très-déli-

(1) Art. 39. — (2) « Et d'en faire, ajoute le décret, la déclara- « tion prescrite par les articles 36 et 37. » — (3) Rec. du Havre 1879. 1. 73.

cate. Il se peut que, s'il n'abandonne le bâtiment remorqué, il perde son propre navire. Quel est alors son devoir ?

Il faut avant tout que le capitaine ne s'expose pas à perdre les deux navires. C'est une règle de sens commun. Or il est évident qu'entre les deux navires le capitaine doit sauver le sien. D'abord il ne lui serait pas même possible de sacrifier le remorqueur au remorqué, puisque celui-ci, livré à lui-même, périrait à son tour : ensuite le capitaine n'est qu'accidentellement obligé envers le remorqué, et la force majeure le délie de cette obligation.

Toutefois nous estimons avec la cour d'Alger (1) qu'il est, dans ce cas spécial comme dans l'hypothèse prévue par l'article 241, astreint à consulter son équipage et qu'il doit en outre se concerter avec le capitaine du navire remorqué.

Un capitaine s'était engagé, sauf les risques de mer, à remorquer un navire en danger et à le conduire au mouillage d'un port désigné. Ayant fait la majeure partie du trajet et pressé par les exigences d'un service postal, il laissa le navire remorqué aux soins d'un autre remorqueur rencontré sur la route. Le tribunal de commerce de Marseille put, dans ces circonstances, sans violer aucune loi, déclarer qu'il n'avait commis aucune faute et lui allouer la rémunération convenue dans la proportion où le navire remorqué avait été rapproché du lieu du mouillage désigné au contrat (2).

(1) 29 novembre 1861. Rec. de M. 62. 2. 24. — (2) 2 août 1878. Rec. de M. 78. 1. 239. La cour de Pau s'est ainsi exprimée le 12 mars 1878 : « Attendu que la convention qui se forme entre deux capitaines de « navires dont l'un se charge de remorquer l'autre n'est pas règle- « mentée par les lois maritimes; qu'envisagée d'après le droit com- « mun, elle participe à la fois de la nature du louage de services et « de celle de l'entreprise de transport, mais plus particulièrement « cependant de la nature de ce dernier contrat, puisqu'en réalité « l'objet de la convention est d'amener d'un lieu à un autre et de re- « mettre à sa destination moyennant un prix déterminé un navire « qui, n'étant pas maître de lui-même et ne s'appartenant plus, est « devenu par cela même la simple matière d'un transport; attendu « que l'article 1784 du code civil doit être appliqué au contrat de re- « morquage. » Comme notre ancien et regretté collègue, M. Reverchon (V. S. 1874. 1. 278), nous hésitons beaucoup à voir dans le

482. Un des principaux devoirs du capitaine étant de faire son voyage « à droiture » (1), il prévarique s'il entre sans nécessité dans quelque port, tout comme s'il faisait fausse route. *Non alium*, disait en termes excellents Werderkop (tit. II § 14), *quam ad quem conductus est portum prœter necessitatem intrare.*

L'ordonnance de Wisby (2) suppose qu'un capitaine relâche par force majeure et l'oblige « d'affirmer sous ser-« ment, avec son contre-maître et deux autres matelots qui « se trouvent à bord, qu'il y a eu nécessité de faire cette « relâche. »

L'ordonnance de 1681 contient une prescription analogue (l. I, tit. X, art. 6) : « Si pendant le voyage il (le capitaine) « est obligé de relâcher en quelque port, il déclarera au lieu-« tenant de l'amirauté du lieu la cause de son relâchement, « et lui représentera son congé sans être tenu d'en prendre « un autre pour se mettre en mer. » On lit en outre au titre premier du livre suivant (art. 24) : « Défendons aux maîtres, « à peine de punition exemplaire, d'entrer sans nécessité « dans aucun havre étranger ; et en cas qu'ils y fussent « poussés par la tempête ou chassés par les pirates, ils « seront tenus d'en partir et de faire voile au premier temps « propre. »

Le capitaine, remarque Valin, est réputé faire fausse route et s'expose à la perte de l'assurance où à des dommages-intérêts envers l'armateur s'il entre sans nécessité dans un port français. A plus forte raison est-il

contrat de remorquage un contrat de transport. Le remorqué ne joue pas le rôle passif que lui attribue la cour de Pau (v. ci-dessus, n. 471). Il ne peut être assimilé ni à un colis ni même à un passager. J'inclinerais donc à penser que l'article 1784 n'était pas applicable. La cour de cassation (chambre civile), à laquelle l'arrêt de Pau était déféré n'avait pas besoin de trancher la question et ne l'a pas tranchée : « Attendu, dit l'arrêt du 27 janvier 1880, que la faute... était « de nature à engager la responsabilité du capitaine aux termes des « art. 1382 et 1383 et que la constatation de cette faute suffit pour « justifier la condamnation prononcée; qu'il devient dès-lors inutile « de rechercher, etc. » — (1) Expressions de Valin. — (2) Art. 54 (éd. Pardessus).

coupable s'il entre aussi sans nécessité dans un havre étranger.

Telle est l'origine historique et logique de l'article 245, ainsi conçu : « Si, pendant le cours du voyage, le capitaine « est obligé de relâcher dans un port français, il est tenu « de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu « les causes de sa relâche. Dans les lieux où il n'y a pas de « tribunal de commerce, la déclaration est faite au juge de « paix du canton. Si la relâche forcée a lieu dans un port « étranger, la déclaration est faite au consul de France ou, » à son défaut, au magistrat du lieu. »

L'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 12) répète qu'en cas de simple relâche dans le port où il existera un consul, le capitaine lui remettra « conformément à l'article 245 » une déclaration faisant connaître les causes de sa relâche, et ajoute : « Si la relâche se prolonge au-delà de vingt- « quatre heures, le capitaine sera tenu de remettre au consul « son rôle d'équipage. »

483. Valin disait : « L'article (6 du titre X du livre I^er^) « ne dit point dans quel temps cette déclaration de relâche « doit être faite ; mais cela doit être suppléé par l'article 4, « et en conséquence il faut dire que c'est dans les vingt- « quatre heures au plus tard. »

On doit assurément distinguer les cas de simple échelle et les cas de relâche, et l'on ne saurait, ainsi que l'a fait remarquer M. Laurin (1), assimiler les uns et les autres sans faire violence aux termes employés et sans méconnaître l'esprit de la loi (2). Mais la navigation maritime est moins

(1) I, p. 597. — (2) Toutefois cette distinction, dont il ne faut jamais abuser, s'efface entièrement quand il s'agit des paquebots-poste appartenant aux compagnies subventionnées. « Les paquebots, « dit l'article 6 du cahier des charges annexé aux conventions pos- « tales, ne pourront faire escale ou relâche en d'autres points que « ceux désignés par le présent cahier des charges ou fixés comme « il est dit ci-dessus. Si les paquebots se trouvent forcés de relâcher « sur d'autres points que ceux indiqués, le cas de force majeure « devra être constaté par le procès-verbal dressé en la forme d'u- « sage. Si la relâche avait lieu dans un port étranger, le procès- « verbal devra être certifié par le consul de France. » « Il est inter-

lente qu'au dernier siècle et, surtout de nos jours, la relâche elle-même peut ne pas durer vingt-quatre heures : on ne doit pas oublier d'ailleurs que le capitaine est tenu de repartir dès que la cause de la relâche a cessé. Puisqu'elle peut ne pas durer vingt-quatre heures, il n'y a pas lieu d'impartir un délai de vingt-quatre heures.

En outre, ainsi que l'a jugé la cour de cassation le 1er septembre 1813 (1), ce délai n'est imposé (par l'article 242) que lorsqu'un bâtiment entre spontanément dans un port. Au cas de relâche forcée, le capitaine peut être absorbé par les soins qu'exigent le navire et la cargaison; c'est pourquoi l'article 245 ne répète pas que les rapports seront pareillement faits dans les vingt-quatre heures. Il ne devait pas le répéter.

Le capitaine doit, à défaut de consul français s'adresser au magistrat du lieu. Si l'autorité locale ne peut ou ne veut accepter la déclaration, le capitaine peut-il s'adresser à un notaire ? Oui, sans doute : à l'impossible nul n'est tenu, et mieux vaut déclarer les causes de la relâche à un officier public que ne les déclarer à personne. Mais il ne suffirait pas d'alléguer le refus ou l'empêchement du magistrat; il faudrait l'établir (2) : on pourrait l'établir par les attestations des nationaux faisant le commerce au lieu de la relâche, des capitaines ancrés dans le port, etc. (3). Un capitaine s'était adressé à un notaire de Pulo-Pinang, et se contenta d'alléguer qu'il n'avait pu faire autrement : la cour de Paris (4) n'admit pas qu'il se fût conformé à l'article 245.

484. Il serait impossible d'énumérer les causes justificatives de la relâche. Divers tribunaux ont pu la justifier soit par la nécessité d'approvisionner le navire (5), soit par une révolte de coolies chinois qui n'aurait été d'ailleurs impu-

« dit à la compagnie, ajoute l'article 7, d'embarquer ou de débarquer « des voyageurs et des marchandises ailleurs que dans les ports de « relâche règlementaires. » — (1) S. 1813. 1. 450. — (2) Cf. Paris, 8 avril 1839, D. v° Droit marit., n. 1925. — (3) Cf. Bédarride II, n. 511. — (4) Arrêt précité. — (5) Rennes, 12 juillet 1816 (arrêt cité par M. Dalloz, v° Droit marit., n. 429).

table ni au capitaine ni à l'armateur (1). Le même tribunal a pu successivement la justifier par la présence de croisières ennemies sur le trajet du navire (2) et déclarer que la présence non permanente de vaisseaux ennemis croisant dans le voisinage du port de relâche ne constituait pas, comme le blocus, un cas de force majeure (3), la question pouvant se modifier et comporter, suivant les circonstances, des solutions diverses, quoiqu'en général le voisinage de croisières ennemies doive suffire, selon nous, à motiver la relâche. Le tribunal de commerce de Marseille a pu juger le 27 janvier 1869 (4) que de graves avaries éprouvées par la cargaison justifiaient la relâche et dû juger le 23 juillet 1866 (5) qu'un capitaine, parti sans que son navire fût en état de tenir la mer, ne pouvait invoquer la force majeure pour justifier la relâche dans un port voisin afin de mettre le navire en état de continuer son voyage.

Il y a, au contraire, certaines hypothèses dans lesquelles le juge n'a pas cette latitude. Le capitaine ne peut jamais relâcher, par exemple, pour changer la forme de son navire (6).

485. Si le capitaine n'accomplit pas les formalités prescrites par l'article 245, il y a présomption que la relâche est volontaire (7) ; mais ce n'est pas là une de ces présomptions légales qui excluent toute preuve contraire. Ainsi un capitaine qui ne s'était pas conformé à l'article

(1) Bordeaux, 25 février 1867. Rec. de Mars. 1868. 2. 178. — (2) Mars. 29 août 1827. Rec. de M. 1828. 1. 311. — (3) Mars. 30 août 1864. Rec. de M. 1864. 1. 228. — (4) Rec. de M. 69. 1. 87. — (5) Rec. de M. 66. 1. 255. Dans cette espèce, le capitaine, au port de départ, avait été condamné au profit du chargeur à une somme de dommages-intérêts par jour de retard jusqu'au jour où il se mettrait en mer, et prétendait faire considérer un départ effectué dans de telles circonstances comme sérieux, c'est-à-dire comme rompant le cours des dommages-intérêts. Le tribunal jugea très-bien que ces dommages-intérêts devaient au contraire continuer à courir jusqu'au jour où le navire repartirait du port de relâche dans des conditions de navigabilité suffisantes pour accomplir le voyage convenu. — (6) Mars. 6 juin 1828. Rec. de M. 1828. 1. 261... *Neque absque exercitorum consensu*, avait déjà dit Wedderkop, *navim reddere capaciorem*. — (7) Caen, 7 janvier 1845. D. 45. 2. 52.

245 soutenait qu'une voie d'eau l'avait empêché de continuer sa marche; la cour de Caen a cru pouvoir trouver et pu trouver, en effet, un commencement de preuve dans la déclaration par lui faite au bureau des douanes et dans l'attestation fournie par les employés de cette administration (1).

Si le capitaine ne parvient pas à détruire cette présomption, il est responsable. Il supporte donc les frais et les conséquences de la relâche. Le 20 août 1864, le tribunal de commerce de Marseille, en jugeant que la crainte de croisières ennemies n'avait pas suffisamment motivé l'interruption du voyage, condamna le capitaine à des dommages-intérêts envers l'affréteur et décida qu'ils devaient consister dans l'intérêt, pendant le temps du retard, du capital engagé par le chargement des marchandises. Le capitaine serait même responsable des avaries causées au chargement par une tempête qu'il aurait évitée s'il s'était rendu directement à sa destination (2).

Aux termes des cahiers des charges annexés aux conventions postales en cas de relâche, non justifiée par des circonstances de force majeure, d'un paquebot-poste appartenant à une compagnie subventionnée, l'amende est de 1,000 francs pour la première relâche, de 2,000 pour la seconde et peut être portée à 5,000 pour la troisième. Les amendes sont doublées s'il a été embarqué ou débarqué des marchandises ou des voyageurs.

Supposons au contraire que le capitaine a rempli les formalités prescrites par l'article 245. Les tiers auront à prouver contre lui que la relâche était volontaire et qu'elle n'était pas nécessaire.

S'ils ne font pas cette preuve, le capitaine n'est pas personnellement responsable, puisqu'il n'est pas en faute. Mais la répartition des frais de relâche suscitera quelquefois entre l'affréteur et l'armateur de graves difficultés, que nous examinerons en commentant le titre *Des avaries*.

Il arrive souvent que le capitaine, troublé par les évè-

(1) Même arrêt. — (2) Rennes, 8 avril 1862, Rec. de M. 62. 2. 158.

nements qui l'obligent à interrompre son voyage et dominé par le désir de mettre un terme aux causes de la relâche, prend à la hâte des mesures maladroites et désavantageuses pour les armateurs. C'est ainsi qu'après avoir relâché sagement et en connaissance de cause, il s'expose encore à des dommages-intérêts, si, par son fait, la relâche nuit aux intérêts qui lui sont confiés (1).

486. Les rédacteurs du projet de code imprimé en août 1867 maintenaient notre article 227 en substituant aux mots *dans son navire* les mots *à bord de son navire*. Ils maintenaient également l'article 238 dont ils retranchaient seulement le mot *dépens*. Ils astreignaient expressément le capitaine à sauver, en même temps que l'argent et les marchandises les plus précieuses, « les papiers de bord. » Enfin ils supprimaient notre article 245, obligeant seulement le capitaine à faire viser son registre et son livre de loch dans les vingt-quatre heures de son entrée au port de relâche et ne l'astreignant à un rapport qu'en cas de circonstances extraordinaires (nouvel article 250). Nous examinerons d'une façon générale les modifications proposées à notre législation sur les rapports de mer dans la cinquième section du présent chapitre.

487. L'ordonnance de Bilbao défend au capitaine (ch. XXIV, art. 30) d'entrer dans aucun autre port que celui de sa destination, à moins de nécessité reconnue (par exemple le gros temps ou la crainte des pirates); encore doit-il prendre l'avis du pilote et du contre-maître. Il doit le prendre non seulement pour entrer dans le port de relâche,

(1) Ainsi la cour de Rouen a jugé le 22 décembre 1868 (Rec. de M. 69. 2. 81) qu'un capitaine est en faute lorsque, entrant dans un port de relâche, il se consigne précipitamment à une maison de commerce à de mauvaises conditions et sans avoir pris des renseignements auprès du consul ou fait une tentative d'appel à la concurrence. Comme il était reconnu que le capitaine aurait pu, en s'adressant à d'autres consignataires que le consul lui avait fait connaître le lendemain même de son arrivée, obtenir des conditions meilleures, l'excédant des commissions payées par lui a été mis à sa charge personnelle.

mais encore pour en sortir. Dans les deux cas, les avis sont transcrits sur le livre de bord, et la résolution est signée par ceux qui l'ont prise. S'il est obligé par le mauvais temps ou tout autre accident d'entrer dans une baie (art. 31), il doit, en jetant les ancres, disposer les bouées ou prendre les précautions pour les retirer, à peine d'en payer seul la valeur. Le déroutement volontaire est assimilé au vol (art. 68) et puni par la perte du grade.

Le législateur espagnol reproduit notre article 238 en ajoutant que le contrevenant est déchu à perpétuité du droit de commander un autre navire : le capitaine n'est excusable de ne pas achever son voyage que dans le cas d'un empêchement physique ou moral (art 657). Le capitaine qui se fait remplacer sans le consentement de l'armateur sera responsable de la gestion de son remplaçant et pourra être renvoyé (art. 658). L'article 661 du code espagnol procède de notre article 241 : toutefois le capitaine est astreint expressément à sauver les livres du navire en même temps que les objets les plus précieux, et dans le conseil d'officiers qu'il doit tenir, il n'a que voix prépondérante en cas de partage, la décision étant d'ailleurs prise à la majorité des voix. Le capitaine qui aura essuyé une tempête et qui croira avoir éprouvé quelque dommage ou avarie dans le chargement en fera sa déclaration dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port où il abordera (art. 670). Enfin (art. 678) il ne sera admis aucune exception à la responsabilité du capitaine qui aura pris une route contraire à celle qu'il devait suivre ou changé de direction sans une juste cause, appuyée de la décision de la junte des officiers du navire, assistés des chargeurs ou subrécargues qui se trouvaient à bord.

La loi belge du 21 août 1879 n'a pas modifié les articles 238, 241, 245 de l'ancien code.

L'article 362 du code hollandais est calqué sur l'article 241 du code français. Aux termes de l'article 364, « si le capitaine est informé que son pavillon n'est plus « libre, il sera tenu d'aborder le premier port neutre

« et d'y demeurer jusqu'à ce que l'empêchement n'existe « plus ou jusqu'à ce qu'il puisse partir sous convoi ou « de toute autre manière sûre ou jusqu'à ce qu'il ait reçu « des ordres précis tant du propriétaire ou du directeur de « navire que de ceux qui ont intérêt au chargement. » L'ar- « ticle 367 astreint le capitaine à « demander l'avis des « propriétaires du navire, des chargeurs ou de leurs fondés « de pouvoirs, s'ils sont présents, et, en tout cas, à con- « sulter les officiers et les principaux de l'équipage dans « tout évènement important, tel que mettre à la voile, aban- « donner les ancres, couper les câbles ou les mâts, jeter « des marchandises, prendre des canaux ou allèges, entrer « dans un port par nécessité ou se faire échouer. S'il y a « diversité d'opinions, celle du capitaine prévaudra. » Enfin le capitaine est tenu dans le cas de relâche forcée (ou d'avarie) d'en faire, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée au port de relâche, conjointement avec tous les officiers et gens de l'équipage présents, son rapport au consul des Pays-Bas ou, à son défaut, à l'autorité compétente du lieu dans un port étranger, au juge du canton dans un port hollandais et, dans un port colonial, devant l'autorité compétente (art. 383 et 380).

Le législateur portugais s'est approprié les dispositions des articles 362 et 364 du code hollandais. L'article 1381 du code portugais est, en outre, ainsi conçu : « Nul ca- « pitaine ne peut aborder volontairement dans un port « autre que celui de sa destination. Si la relâche provient « de sa faute, de sa négligence ou de son impéritie, il sera « responsable envers le directeur et les chargeurs des frais « du débarquement et du préjudice qui pourrait en résulter.»

Le capitaine russe ne doit, nous l'avons vu (1), quitter son navire sous aucun prétexte. L'article 629 dispose expressément qu'« il ne doit pas, pendant tout le cours du voyage, « même dans le cas le plus indispensable, descendre du na- « vire sans en avoir remis le commandement à son second. »

(1) V. ci-dessus n. 466.

En cas de tempête ou de poursuite par l'ennemi, si le navire est endommagé ou s'il manque de vivres, le capitaine peut entrer dans le premier port qu'il rencontre.

Le capitaine, d'après le code finlandais, ne doit pas abandonner son navire et ses fonctions sans impérieuse nécessité. S'il meurt pendant le voyage ou est mis hors d'état de commander le navire, le pilote prendra sa place et répondra pour lui. Si le remplacement du capitaine devient nécessaire pendant que le navire est dans un port, l'armateur en sera averti, et on attendra ses instructions; mais au cas où cette manière de procéder entraînerait des retards préjudiciables et si le commandement du navire ne peut être confié au pilote, le représentant de l'armateur ou le consul, d'accord avec les capitaines finlandais présents sur les lieux, choisiront pour capitaine un homme apte à exercer ces fonctions (art. 53). Le capitaine qui, pendant le cours du voyage, aura abandonné sans nécessité son service et le navire qu'il conduit, sera passible de deux à quatre ans de travaux forcés. Celui qui, dans un péril imminent, aura quitté le navire avant d'avoir rempli en bon marin son devoir relativement au sauvetage, sera passible de cent à huit cents marcs d'amende ou de un à dix-huit mois de prison (art. 54). Enfin s'il a été forcé, par un motif quelconque, d'interrompre son service, les gages et autres émoluments qui lui reviennent pour le temps pendant lequel il a exercé le commandement devront lui être soldés ou, à son défaut, remis à ses ayant droit. Dans ce cas, le chapeau et les gages stipulés au voyage lui seront comptés pour la distance parcourue, en proportion de la longueur totale du voyage (art. 55 § 1) (1).

Le législateur norwégien prévoit le cas où le navire doit entrer dans un port « de détresse ». Si le capitaine juge alors nécessaire de débarquer tout ou partie de la cargaison pour empêcher qu'elle ne se perde, il devra faire procéder

(1) Pour éviter les redites, nous ne parlerons que dans la section V des obligations imposées au capitaine dans le cas de relâche forcée, qui ne diffèrent pas, dans le droit finlandais, des obligations imposées en cas de naufrage.

à une inspection de cette cargaison dans le navire avant que ce déchargement soit opéré, à moins que la nécessité de ce déchargement ne soit de toute évidence, par exemple si le navire doit subir lui-même une réparation qui le rende inévitable (art. 21). Les avaries subies par le navire doivent être également l'objet d'une expertise dans le port de détresse et des règles sont tracées au capitaine pour qu'il surveille la constatation, la classification, la taxation des avaries (art. 22). Le capitaine engage et remercie le second (art. 10). Si le capitaine est absent ou empêché (art. 27), le second prend sa place, mais de façon que les décisions importantes et urgentes soient laissées au capitaine. Si le capitaine meurt à l'étranger ou s'il ne peut plus, pour un motif quelconque, commander le navire, le consul doit, après avoir consulté des capitaines norwégiens, s'il s'en trouve sur les lieux, installer un nouveau capitaine afin de prendre le commandement, jusqu'à ce que les armateurs, prévenus dans le plus bref délai possible, puissent aviser. Si les armateurs avaient prévu le cas, il faudrait se conformer à leurs instructions : à défaut d'instructions, le second doit être choisi de préférence à tous, à moins qu'il ne soit jugé incapable. Enfin quand le capitaine et le second sont l'un et l'autre absents ou empêchés, le sous-second et, après lui, le premier matelot feront tout ce qui devra être fait d'urgence.

Pendant le voyage, le capitaine suédois (1) empêché de continuer le commandement ne peut le céder que s'il y a force majeure. Il doit alors informer l'armateur ou les propriétaires du navire et attendre leurs instructions. S'il ne peut attendre sans qu'il en résulte un dommage, le consul suédois est tenu, après avoir pris l'avis du démissionnaire et des autres capitaines de navires suédois qui se trouvent sur les lieux et réglé par écrit les conditions relatives aux appointements, de confier le commandement du navire au pilote en fonctions ou, si celui-ci est jugé incapable, à quelque autre capitaine ou pilote suédois. S'il ne se présente

(1) V. Hoechster et Sacré, I, p. 224.

aucun suédois, un étranger peut etre chargé de la conduite du navire jusqu'à ce qu'on se soit procuré un capitaine de nationalité suédoise. S'il se trouve sur les lieux un fondé de pouvoirs de l'armateur, il peut exercer les droits que la loi attribue au consul, après en avoir référé à ce dernier. Hors le cas d'empêchement légitime, le capitaine ne peut se démettre avant que le navire ait terminé son voyage et soit revenu à son port d'attache ou dans tout autre port suédois. Le capitaine qui relâche par suite d'un sinistre doit en noter les circonstances sur le livre de bord, le présenter dans le plus bref délai au consulat suédois du lieu et, à défaut, à celui du port le plus voisin; cette communication tient lieu du rapport de mer : le consul atteste sur le livre de bord même que communication lui en a été donnée. Si c'est dans un port suédois que le capitaine relâche à la suite d'un sinistre, il doit faire dans les vingt-quatre heures un rapport succinct à l'une des autorités du lieu, dans les huit jours un rapport détaillé au tribunal (1). Si le navire est en danger par suite de l'état de guerre ou s'il y a blocus du port de destination, le capitaine doit relâcher au port suédois ou neutre le plus voisin en attendant les ordres de l'armateur.

Dans le droit maltais (2), lorsque la destination du voyage est fixée, le capitaine ne peut abandonner le commandement du navire sans un motif grave; sinon il est tenu de tous dommages et intérêts envers les propriétaires, les chargeurs, et passible en outre d'une amende. S'il change la destination du voyage, il est responsable des périls et des pertes occasionnés par ce changement (3). Il est interdit au capitaine et aux gens de l'équipage d'abandonner le navire

(1) Nous compléterons ces détails dans la section V, en traitant des formalités à remplir dans le cas de naufrage. — (2) Compendio di diritto commerciale maltese (1841). — (3) Il doit payer l'intérêt *terrestre* de la somme due à titre de dédommagement à partir du jour où il a changé le voyage. Les chargeurs peuvent d'ailleurs consentir à courir les risques du nouveau voyage. V. A. de St-Joseph, Concord., p. 305.

qui peut être réparé au moyen de quelques soins extraordinaires sans employer toutes les diligences possibles, sous peine, en cas de dol, des galères, et d'une suspension de dix ans infligée au capitaine en cas de négligence. Celui-ci répond toujours des pertes causées par l'abandon. Il ne peut, durant son voyage et pour quelque danger que ce soit, abandonner le navire sans la délibération de ses officiers et des principaux de l'équipage. Si l'abandon est résolu, il est tenu de sauver avec lui l'argent, les marchandises les plus précieuses, la police du chargement et autres documents relatifs à l'expédition du navire sous peine d'en répondre en son propre nom. Mais si les objets ainsi sauvés se perdent ensuite par cas fortuit, il n'est plus responsable. La crainte d'être fait prisonnier, l'appréhension d'un incendie ou d'un naufrage qu'il est impossible d'éviter sont des causes d'abandon. Le capitaine ne peut se substituer personne, à moins de maladie : s'il meurt ou vient à manquer pendant le voyage, les gens de l'équipage pourront en élire un autre à sa place, à moins que le cas n'ait été prévu par les armateurs. Le capitaine poursuivi par des pirates ou des ennemis doit se défendre jusqu'à la dernière extrémité (*all'ultimo sangue*). Il est affranchi de toute responsabilité si, étant en état et avant de résister, il a pris l'avis des officiers et de l'équipage. Sera déclaré coupable le capitaine qui, malgré la volonté de l'affréteur ou sans nécessité, entre et s'arrête dans un port pour y faire un chargement. S'il a été jeté dans un port par la tempête ou pour éviter les poursuites de l'ennemi, il doit en sortir au premier moment favorable; mais il ne sera pas responsable s'il a modifié son itinéraire pour conserver intacts les droits de sa nation ou se soustraire à des taxes illicites. Enfin tout capitaine doit, en cas de sinistre dans le cours du voyage, se présenter, vingt-quatre heures après son arrivée dans un port ou autre lieu, devant le consul afin de faire sa déclaration. A défaut de consul, il devra se présenter chez le juge du lieu, s'il ne veut engager sa responsabilité. S'il a omis quelque fait important, il pourra, dans un autre port, compléter sa déclaration et faire

entendre les intéressés; mais ceux-ci peuvent s'opposer à cette déclaration supplémentaire.

L'article 335 du code italien est calqué sur notre article 238. L'article 337 est ainsi conçu : « Le capitaine, quel que soit « le danger, ne peut abandonner le navire s'il n'a d'abord « pris l'avis des officiers et des deux plus anciens parmi les « hommes de l'équipage. Après quoi, si les objets tirés du « navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine « en demeurera déchargé. » L. Borsari, commentant cet article, cite l'arrêt rendu par notre chambre des requêtes le 11 février 1836 (1) aux termes duquel le capitaine, quand son navire a été capturé par l'ennemi, est déchargé de l'obligation de consulter l'équipage, et s'en approprie la doctrine, qui n'est d'ailleurs qu'une règle de sens commun (2).

De même dans l'édit autrichien de 1774. Le capitaine ne peut abandonner son navire que dans le cas de péril extrême et après avoir pris l'avis de ses officiers. Dès son arrivée à terre, il fait sa déclaration au consul ou, à défaut de consul, à l'autorité compétente, et dépose son acte d'abandon dont une copie lui est délivrée (ch. II, art. 19). Il est défendu à tout capitaine, sous peine de dommages et intérêts, d'entrer sans nécessité dans un port, même intermédiaire, autre que celui où il doit aborder. Il doit suivre la route directe pour atteindre son port de destination : si, à cause de la tempête ou des corsaires ou d'un autre péril, il était forcé de se réfugier dans un port, il devra remettre à la voile au premier beau temps; il dépose alors un acte nommé *preuve de fortune* dans le lieu de relâche entre les mains du consul où, à son défaut, des autorités (art. 44 et 45). Si le bâtiment a besoin d'être radoubé dans un port quelconque, les capitaines devront avoir à bord des hommes habiles et en nombre suffisant pour la garde du bâtiment, sous peine de dommages-intérêts envers les armateurs (art. 37). Enfin le

(1) D. v° Droit marit., n. 485. — (2) Les prescriptions imposées en cas de relâche forcée ne diffèrent pas des obligations imposées en cas de naufrage (art. 338).

capitaine qui aura donné le navire à fret devra terminer le voyage convenu sous peine envers l'affréteur de dommages-intérêts, sauf les cas de guerre, de peste, de violence de la part d'un prince et autres déterminés par les lois communes ou la coutume générale (art. 39).

L'article 53 des codes turc (1864) et égyptien (1875) est calqué sur notre article 238. L'article 56 des mêmes codes reproduit également notre article 241, mais en astreignant expressément le capitaine à sauver, en même temps que l'argent et les marchandises précieuses, le livre de bord, les chartes-parties, connaissements et expéditions. L'article 60 est ainsi conçu : « Si, pendant le cours du voyage, le ca-
« pitaine est obligé de relâcher dans un port ottoman ou
« étranger, il est tenu de déclarer, suivant les cas, devant
« une des autorités mentionnées dans les deux articles pré-
« cédents (1), les causes de sa relâche. »

Le capitaine brésilien ne peut dévier de la route qu'il doit suivre ni prendre une détermination extraordinaire d'où résulterait, le cas échéant, un dommage pour le navire ou la cargaison sans consulter tous les officiers, et en présence des intéressés au navire ou à la cargaison s'ils se trouvent à bord. Il peut, mais sous sa responsabilité personnelle, ne pas se conformer à l'avis de la majorité. Il n'est pas permis au capitaine d'abandonner le navire, quel que soit le péril, hors le cas de naufrage, et si l'abandon n'est pas indispensable, il doit employer la plus grande diligence pour sauver les effets du navire et la cargaison, surtout les livres et papiers du bord, l'argent et les objets précieux. Si, malgré ces précautions, les objets sauvés sont perdus ou volés, le capitaine n'est pas responsable de la perte ou du vol. Enfin

(1) Ces fonctionnaires sont à l'étranger le consul ottoman ou, à défaut, l'autorité compétente du lieu (art. 59) ; dans l'empire turc, d'après le code turc de 1864, un employé du tribunal ou de la chancellerie de commerce et, à défaut, un employé du conseil municipal ; d'après le code égyptien de 1875 le président du tribunal de commerce ou à défaut le chef de la chancellerie commerciale et, s'il n'y en a pas, le chef de l'autorité supérieure du lieu.

le législateur brésilien s'est approprié les dispositions du code portugais (art. 1381) sur les causes et la responsabilité de la relâche.

Ces diverses questions sont résolues de la même manière par les codes du Chili et de Buenos-Ayres.

On sait déjà (1) que le code allemand, tout en laissant le capitaine libre de consulter les officiers de bord en cas de danger, ne leur donne que voix consultative. Empêché par la maladie ou par une autre cause de conduire son bâtiment, le capitaine (2) ne doit pas suspendre outre mesure la continuation de son voyage; il doit au contraire, si le temps et les circonstances permettent de prendre les instructions de l'armateur, lui annoncer sans délai l'empêchement et provisoirement aviser aux mesures nécessaires. En cas d'impossibilité, il doit se faire remplacer par un autre capitaine. Il n'est enfin responsable des faits de son remplaçant que si une faute peut lui être imputée en ce qui concerne son choix. Quand le voyage est commencé (art. 521), le capitaine engagé pour un temps indéterminé doit continuer à servir jusqu'à ce que le navire soit retourné au port d'attache ou dans un port du pays auquel il appartient et jusqu'à ce que le déchargement en ait été effectué. Il peut toutefois demander d'être congédié si depuis son premier départ un espace de deux ou trois ans s'est écoulé, selon qu'au moment du congé le navire se trouve dans un port européen ou hors d'Europe. Dans ce cas il doit accorder à l'armateur le temps nécessaire pour son remplacement et continuer son service; il doit en tout cas achever le voyage commencé. Enfin (art. 505) si un accident quelconque empêche de continuer le voyage dans la direction primitive, le capitaine peut continuer le voyage en suivant une autre direction ou le suspendre pour un temps plus ou moins long ou retourner au port de départ, selon que le comportent les circonstances et les instructions.

Aux termes de l'article 242 du *merchant shipping act* de

(1) V. ci-dessus n. 466. — (2) Art. 483 § 2.

1854, le conseil du commerce (1) peut annuler ou retirer temporairement le certificat (soit de capacité, soit de service) d'un capitaine ou d'un second si, après une enquête faite par une cour navale, il est établi que la perte, l'abandon ou l'avarie sérieuse du navire est le résultat d'un acte coupable ou de l'impéritie du capitaine. Une amende de cent livres (art. 259) est infligée au capitaine qui, remplacé en cours de campagne, ne remet pas à son successeur tous les documents relatifs à la navigation et à l'équipage. Un capitaine n'a pas le droit d'abandonner son navire alors même que le navire passe en d'autres mains, et doit attendre qu'il ait plu au nouveau propriétaire de l'y maintenir ou de le congédier (2). Il doit, une fois le voyage commencé, se rendre au port de destinatiou sans délai ni détour non autorisés par la charte-partie, en prenant l'itinéraire le plus court et le plus direct, habituellement adopté par les bâtiments qui font le même voyage. Il est d'ailleurs certain que cette règle générale peut être modifiée par des conventions particulières. On y doit en outre déroger toutes les fois qu'il faut réparer le navire endommagé par un accident, éviter des ennemis ou des pirates. Mais il faut, aussitôt que possible, reprendre l'itinéraire normal. La règle peut aussi fléchir devant certains usages bien établis (3). En cas de déroutement non justifié, le capitaine a été déclaré par les tribunaux anglais (4) responsable des suites d'une tempête, alléguant en vain que son navire aurait pu être surpris par la même tempête dans le trajet direct (5). Quand la charte-partie indique différents ports d'échelle, les escales sont réputées devoir se succéder dans l'ordre même où les ports ont été désignés (sauf usage contraire ou manifes-

(1) L'art. 23 de l'*act* de 1862 confie désormais ce pouvoir à la cour, au conseil ou au tribunal qui connaîtra de l'affaire. — (2) Robins *v.* Power, 27 L. J. (C. P.) 257. — (3) Salvador *v.* Hopkins, 3 Burr. 1707; Gregory *v.* Christie, 3 Doug. 419; Vallance *v.* Dewar, 1 Camp. 503; Ougier *v.* Jennings, 1 camp. 505. note *a*. — (4) Cf. Rennes 8 avril 1862 (n. 485). — (5) Davis *v.* Garrett, 6 Bing. 716; Parker *v.* James, 4 camp. 112.

tation évidente de la volonté des parties dans l'acte) (1). Le capitaine qui dévie pour secourir un navire en détresse n'a aucun reproche à se faire (2). Toutefois la cour d'appel de Londres (v. le *Droit* du 28 avril 1880) vient d'adopter sur ce point la jurisprudence des cours américaines, c'est-à-dire de distinguer entre le déroutement causé par le sauvetage d'un équipage et le déroutement causé par le désir de sauver la cargaison. Un capitaine qui aurait pu se borner à sauver l'équipage, voulant sauver à la fois l'équipage et la cargaison, s'entendit avec le steamer désemparé pour le remorquer moyennant 1,000 livres jusqu'à un port déterminé. Il y avait déroutement. Au cours de l'opération, le navire remorqueur vint à s'échouer et sa cargaison fut perdue. La cour d'appel, sans contester qu'il eût été permis de dérouter pour sauver l'équipage en péril vient de juger que le capitaine n'accomplissait plus le même devoir moral en se détournant de sa route pour sauver une cargaison et que le déroutement n'était pas justifié (3).

Le déroutement non justifié n'est pas d'ailleurs envisagé comme un cas de baraterie (4), mais comme une simple faute s'il n'est accompli soit dans la vue de frauder les lois, soit dans l'intérêt particulier du capitaine, soit à l'aide de moyens illégaux et sans l'assentiment de l'armateur, quoique dans son intérêt (5).

Enfin un statut promulgué par Charles II défend aux capitaines montant un bâtiment de 200 tonneaux, armé de seize canons, s'ils ne veulent être déchus du droit de com-

(1) Bragg *v.* Anderson, 4 Taunt. 229; Lambert *v.* Luldiard, 5 Taunt. 480, etc. — (2) Lawrence *v.* Sydebotham, 5 East 45, 54; The Beaver, Conner, 3 C. Rob. 292. — (3) Il est à craindre, fait observer le correspondant du *Droit*, que cette récente décision ne refroidisse singulièrement le zèle des capitaines à sauver les navires en détresse. Leur mobile, en pareille conjoncture, est généralement d'un caractère mixte et ils hésiteront peut-être à donner assistance dans les cas où on pourrait dire qu'ils ont voulu sauver la cargaison aussi bien que l'équipage. — (4) Il s'agit ici de la baraterie telle qu'elle est définie par le droit anglais. V. ci-dessus n. 384. — (5) Phyn *v.* The Royal Exch. Ass. Co., 7 T. R. 505; Earle *v.* Rowcroft, 8 East, 126; Moss. *v.* Byrom, 6 T. R. 379.

mander un navire anglais, de laisser, sans combattre, capturer leur chargement par le vaisseau d'un pirate, quelque bien armé qu'il soit : de moindres navires sont encore tenus de résister, si l'agresseur n'a pas deux fois plus de canons (1).

Aux Etats-Unis comme en Angleterre, le capitaine ne peut pas, en règle générale, abandonner son navire. La prise, le jugement même qui la valide ne font pas cesser cette obligation : il est tenu d'être à son poste jusqu'à ce que la perte du bâtiment soit irrévocable et, s'il le juge utile, de s'adresser à une juridiction supérieure (2). Il est tenu d'achever le voyage et, pour l'achever, de se rendre au port de destination par le chemin le plus court et le plus sûr : il est responsable des sinistres qui se produisent après le déroutement. Ce n'est pas une « deviation » que de modifier l'itinéraire pour éviter un péril, par exemple pour radouber le navire, échapper à la tempête ou aux ennemis : dans ces cas il n'y a ni faute ni responsabilité. Le capitaine qui s'arrête dans un port de détresse pour mettre son navire, avarié par la mer, en état de poursuivre son voyage n'exerce pas seulement un droit ; il s'acquitte d'un devoir (3). C'est pourquoi s'il n'a pas trouvé ce qu'il lui fallait dans un premier port, il peut entrer dans un second (4). La relâche ou la « deviation » est justifiée par le manque d'eau (quand une provision suffisante avait été embarquée au départ)(5), par la crainte d'être engagé dans les glaces (6), par la recherche de bâtiments convoyeurs même en dehors de toute convention antérieure (7), par la loyale intention d'éviter une croisière ennemie pourvu qu'on ne reste pas dans le port de refuge au-delà du temps strictement nécessaire, etc. (8). De même quand il s'agit de sauver un bâti-

(1) 22 and 23 Car. 2, c. 11. — (2) 3 Mason, 161. Dixon, n. 13. — (3) Phillips on Insurance, 4e éd., 1018. — (4) Hall *v.* Franklin Ins. Co., 9 Pick., 466. — (5) Wood *v.* Pleasants, 3 Wash. C. C. R., 201. — (6) Graham *v.* Commercial Ins. Co., 11 Johns, 352. — (7) Et sans doute s'il y a un intérêt à chercher une pareille protection. V. Patrick *v.* Ludlow, 3 Johns Cases, 10. — (8) Goyon *v.* Pleasants, 3 Wash, C. C. R., 241.

ment en détresse. Le juge Story s'est, à ce propos, exprimé en ces termes : « Au-dessus de toute autre question, c'était « un devoir pour le capitaine du *Magnolia* que d'inter- « rompre son voyage dans la vue de recueillir et de prendre « à bord l'équipage du *Boston*, en danger de mort. C'était un « devoir écrit dans la loi naturelle ; c'était un devoir con- « firmé par les commandements les plus formels de la loi « chrétienne. Donc, à mon avis, pas un seul tribunal de la « chrétienté ne pourrait qualifier déroutement *(deviation)* « une pareille interruption, soit pour anéantir le contrat » d'assurance, soit pour rendre le capitaine criminelle- « ment ou civilement responsable des désastres subsé- « quents » (1).

Mais si l'on n'a cherché qu'à sauver une propriété com- promise ; si, par exemple, pour y arriver, l'équipage du bâ- timent qui procède au sauvetage monte à bord du bâtiment en détresse etc., il y a *deviation*. Les tribunaux américains distinguent selon qu'il s'agit de sauver la vie ou selon qu'il s'agit de sauver les biens (2).

Le péril qui justifie la relâche doit être certain, imminent et non pas éloigné, vague, éventuel (3). Enfin la durée de la relâche ne devant pas être arbitrairement étendue quand un navire va de port en port prendre son chargement et qu'il épuise sans nécessité dans le premier port tout le temps imparti par les usages du commerce pour compléter ce chargement, il ne peut plus entrer dans d'autres ports sans être réputé avoir dévié (4).

488. L'article 235 du code français est ainsi conçu : « Le capitaine, avant son départ d'un port étranger ou des « colonies françaises pour revenir en France, sera tenu « d'envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoir « un compte signé de lui, contenant l'état de son charge- « ment, le prix des marchandises de sa cargaison, les

(1) The Schooner Boston, 1 Sumner, 328. — (2) Bond *v.* Ship Cora, 2 Wash. C. C. R., 80; Mason *v.* The Ship Blaireau, 2 Cranch., 268; The Schooner Boston, etc., etc. — (3) Oliver *v.* The Maryland Ins. Co., 7 Cranch., 487. — (4) Même décision.

« sommes par lui empruntées, les noms et demeures des « prêteurs. »

Ce n'est là que l'application législative d'une règle plus générale, commune à tous les pays maritimes, et remarquablement précisée par le code allemand : « Le capitaine, dit « l'article 503 § 2 de ce code, est obligé de tenir sans re- « lâche l'armateur au courant de l'état du navire, des évène- « ments du voyage, des contrats qu'il a conclus, des pour- « suites qu'il a intentées et de lui demander, si les circons- « tances le permettent, des instructions pour tous les cas « exceptionnels. » Les communications fréquentes entre l'armateur et le capitaine étaient jadis à peu près impossibles : celui-ci, séparé de son mandant par la vaste étendue des mers, ne pouvait, dans les cas les plus importants, solliciter des instructions qui lui seraient parvenues trop tard. Aujourd'hui le télégraphe électrique transmet la demande et rapporte la réponse. Malgré le silence des textes français, un capitaine qui, dans un cas grave et douteux, ayant le télégraphe à sa portée, n'a pas consulté le propriétaire du navire, encourt une évidente responsabilité. De même s'il ne le tient pas au courant. Il doit le tenir au courant le plus souvent par ses lettres, mais quelquefois aussi par des dépêches télégraphiques. Un télégramme, envoyé à propos, peut modifier les projets de l'armateur et provoquer des ordres imprévus.

Dans tous les cas, on conçoit que, à chacune des lointaines étapes indiquées par l'article 235, le préposé soit expressément astreint à renseigner le préposant. Où en est le chargement ? Que vaut-il ? Quelles ressources a-t-il fallu se procurer ? A qui les a-t-on demandées ? L'armateur, outre qu'il n'a pas un autre moyen de savoir à quoi s'en tenir sur la consistance actuelle de sa fortune maritime, peut ainsi contracter des assurances en connaissance de cause, revendre les marchandises si elles voyagent pour son compte, préparer des fonds pour faire face aux engagements pris, etc. (1). L'inexécution de ces formalités pourrait donc

(1) Cf Boistel, Précis, n. 1206.

compromettre gravement le capitaine. Que répondra-t-il à l'armateur, lui disant : si vous m'aviez envoyé votre compte, j'aurais assuré ou j'aurais vendu ?

La loi suppose que le capitaine a chargé pour le compte de ses mandants. S'il avait purement et simplement affrété le navire, il ne serait obligé que de faire connaître cet affrètement et de transmettre l'état des sommes empruntées. Il n'a que ce dernier état à transmettre si un subrécargue est installé à bord (1).

Aux termes de l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 45), nos consuls doivent « s'assurer si le capitaine a envoyé à « ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs le compte « prescrit par l'article 235 du même code. »

489. « Le capitaine, dit l'article 659 du code espagnol, « doit transmettre à l'armateur, de tous les ports où il fait « un chargement, l'état exact des effets chargés, l'indica- « tion des noms et du domicile des chargeurs ainsi que la « mention des frets convenus et des sommes empruntées à « la grosse ; s'il ne trouvait pas le moyen de donner cet avis « du port où se fait le chargement, il le fera dans le pre- « mier port de relâche qui lui en facilitera les moyens. » L'article 377 du code hollandais est calqué sur notre article 235, mais précédé d'une disposition plus générale : « Le capitaine, dit l'article 360, est tenu de profiter, pendant « le voyage, de toutes les occasions pour donner de ses « nouvelles au propriétaire ou au directeur et pour l'infor- « mer de l'état du navire. » Les rédacteurs du code portugais (art. 1398) ont également copié notre article 235. Le code argentin astreint le capitaine à « profiter de toutes les occasions possibles pour informer l'armateur de l'état du navire (2) ». L'article 17 du code norwégien oblige le capitaine à rendre ses comptes non-seulement quand le voyage est terminé, mais toutes les fois que l'armateur les demande et à tenir le plus souvent possible, dans les grands voyages, l'armateur au courant des recettes et des dépenses. Le code finlandais

(1) Cf. Bédarride II, n. 464. — (2) V. Hoechster et Sacré I, p. 242.

(art. 51) déclare également que, non-seulement à la fin du voyage, mais en tout autre temps le capitaine est tenu de fournir à l'armateur tous les renseignements requis sur les recettes et dépenses du navire. Il ajoute (art. 47) que le capitaine est tenu d'informer sans retard les armateurs de tout accident survenu pendant le voyage et de tout fait important affectant le navire ; il devra aussi, quand le temps et la distance le permettront, attendre les avis et instructions des armateurs sur les mesures à prendre en l'occurrence.

Après avoir énoncé l'obligation générale du capitaine (v. ci-dessus n. 488), le code allemand lui enjoint particulièrement de prévenir l'armateur quand il a contracté des emprunts, vendu à crédit, fait une opération de crédit quelconque, vendu le navire, changé de route, discontinué le voyage, entrepris des radoubs, commandé des fournitures extraordinaires. Il doit en outre rendre des comptes à l'armateur toutes les fois que ce dernier les lui demande. Des rapports sincères et exacts seront faits aux propriétaires, dit encore l'ordonnance autrichienne du 25 juillet 1774 (ch. II, art. 38) : tout capitaine ou patron devra rendre un compte régulier à ses armateurs de la nature et du succès de ses voyages et de ses engagements, du montant des frets, des dépenses et de l'argent emprunté ainsi que des clauses de l'emprunt, de l'état du bâtiment et de toutes les circonstances qui les intéressent ; il sera tenu de leur donner directement, de voyage en voyage, un compte exact des intérêts et de l'administration du navire ; il devra, dans tous les cas, se conformer à leurs instructions. Les capitaines qui falsifient leurs comptes seront traités comme faussaires.

L'article 332 § 1 du code italien est calqué sur notre article 235. Mais les rédacteurs de ce code, s'inspirant de l'ancienne loi commerciale sarde (art. 251), ont, dans le second paragraphe du même article, prévu le cas où un nouveau chargement serait fait dans un port étranger pour le compte des affréteurs : le capitaine n'est alors tenu d'en-

voyer aux armateurs que l'état des marchandises chargées pour leur compte et des sommes empruntées.

L'article 50 du code turc s'exprime ainsi : « Le capitaine, « avant son départ d'un port étranger ou des ports otto- « mans situés dans le golfe de Bassora ou sur les côtes de « l'Arabie et les côtes septentrionales de l'Afrique pour re- « venir à d'autres ports de la Turquie, sera tenu d'envoyer « à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs un « compte, signé de lui, contenant l'état de son chargement, « le prix des marchandises par lui achetées et chargées « *pour compte des propriétaires*, les sommes par lui em- « pruntées, les noms et demeures des prêteurs. Si le char- « gement dans lesdits ports était fait pour compte des affré- « teurs et par leurs commissionnaires, dans ce cas, le ca- « pitaine ne sera tenu d'envoyer aux propriétaires ou à « leurs fondés de pouvoirs que l'état de son chargement ré- « sultant des connaissements qu'il a souscrits, ainsi que « celui des sommes qu'il a empruntées, contenant les noms « et demeures des prêteurs. » L'article 50 du code égyptien est conçu dans les mêmes termes, avec substitution des mots « les côtes d'Asie ou d'Europe » aux mots « les côtes « septentrionales de l'Afrique » et du mot « Empire » au mot « Turquie. »

Les lois de l'Angleterre et des Etats-Unis laissent une grande initiative au capitaine. Cependant les jurisconsultes anglais classent parmi les obligations du capitaine celle de correspondre avec l'armateur au cours du voyage sur les affaires du navire (1).

490. L'article 235 du code français disparaissait dans le projet de réforme imprimé en 1867 : « La plupart de ces « prescriptions, lit-on dans la note explicative (2), se rat- « tachent à une hypothèse qui a cessé de se réaliser ou du « moins d'être ordinaire : c'est celle d'un capitaine ache- « tant une cargaison pour compte de son armateur et la lui « rapportant. Aujourd'hui le fait usuel est tout autre. Les

(1) Maclachlan, p. 173. — (2) p. 52.

« deux opérations constituent deux branches distinctes de « commerce. L'armateur, en général, frète son navire pour « transporter les marchandises des autres ; et, dans ce cas, « la plupart des renseignements dont parle l'article 235 sont « inconnus au capitaine et à peu près indifférents au pro- « priétaire. Un seul présente pour ce dernier quelque in- « térêt : c'est le montant des sommes empruntées par le « capitaine. Mais on a vu que cette disposition avait été ré- « servée par le projet sous une forme plus efficace dans la « mention qui doit être faite sur le livre de bord par un ma- « gistrat qui a autorisé l'emprunt. Le surplus de l'article, « d'ailleurs tombé en désuétude, peut donc être supprimé. »

Tel n'est pas notre avis. D'abord il se peut que l'armateur ait un intérêt à connaître dans le plus bref délai possible les opérations auxquelles s'est livré le capitaine, et le livre de bord, selon toute vraisemblance, ne le renseignerait pas alors en temps opportun. Mais en outre il s'en faut que la race des armateurs chargeant pour leur propre compte se soit éteinte : il en existe à Marseille et ailleurs qui dirigent d'importantes maisons de commerce. Ceux-ci auraient sans doute à regretter la suppression de l'article 235 et je n'aperçois pas ce qu'on pourrait y gagner. Aussi la loi belge du 21 août 1879 a-t-elle expressément maintenu cette ancienne disposition législative.

491. Au moyen-âge les matelots et autres gens de l'équipage avaient la faculté de charger une certaine quantité de marchandises dans le navire avec exemption du fret, ce qui s'appelait *l'ordinaire ou les portées des mariniers*. Ainsi on lit dans les rôles d'Oléron (1) : « Lorsqu'un navire est « chargé à Bordeaux ou autre lieu, le patron doit dire aux « matelots : *Voulez-vous charger jusqu'à concurrence « de vos loyers* ou voulez-vous en être payés sur le fret du « navire ? Ils sont tenus à faire connaître leurs choix. » On retrouve la même phrase dans l'article 33 de la compilation connue sous le nom de Droit maritime de Wisby. De même

(1) Art. 18 (éd. Pardessus).

dans l'ancien droit des Pays-Bas (1). Le Consulat de la mer (2) distingue le cas où le matelot sert pour ses portées et celui où, servant pour de l'argent, il a acheté les pacotilles qu'il charge sur le navire. Le chapitre 133 enjoint au patron de transporter les pacotilles « qu'il aura promis aux « matelots de transporter, » pourvu que ceux-ci les embarquent avant que le navire soit entièrement chargé. Si le navire a toute sa cargaison et que le matelot veuille y charger ses pacotilles, le patron n'est pas obligé de les transporter (3). Mais si le matelot veut les placer avant que le navire soit entièrement chargé et que le patron s'y oppose, il est tenu de payer au matelot le fret qu'il recevra pour une quantité de marchandises égale à ce que celui-ci aurait chargé pour sa pacotille, et alors le matelot ne doit rien charger. Le droit à la pacotille est exclusivement attaché à la personne : c'est pourquoi le chapitre 134 énonce « qu'au- « cun matelot ne peut ni ne doit céder son droit de pacotille « à des marchands ou à d'autres matelots enrôlés à bord. « S'il le fait, le patron peut exiger le fret dont le marchand « était convenu avec le matelot en raison de cette pacotille. »

Il est souvent question des portées dans le droit hanséatique (v. notamment le recès de 1434, art. 1) (4) : le règlement de ces portées suscita de graves et nombreuses difficultés. Werdenhagen (*De rebus publicis hanseaticis*, *pars* VI) parle d'une coalition de matelots qui, pour avoir été gênés dans l'exercice de leur droit, refusèrent assez longtemps leurs services (5). Le vénérable Sénat restreignit

(1) L'ordonnance de Philippe II, de 1563 (tit. II, art. 15) s'exprime en ces termes : « Le navire étant arrivé au lieu du chargement, « les matelots déclareront, à la réquisition du patron, s'ils entendent « placer leurs ports-francs dans le fret du navire ou s'ils veulent « les charger eux-mêmes : dans ce dernier cas le patron leur assi- « gnera lieu et place dans le navire où chacun pourra déposer le « poids de son port-franc... » — (2) Ch. 131 et suiv. (éd. Pardessus). — (3) Cleirac, en 1647, répétait (p. 75) : « Les ordinaires « ou portées doivent estre chargées les premières : car si la nef « avoit fait sa cargaison, ne seroit le Patron tenu de les lever où « les attendre. » — (4) Pardessus II, p. 473. — (5) « Attendu, dit « aussi l'article 34 du recès de 1572, que l'année dernière il est ar-

ce droit en 1572, plus encore en 1591 (1) et plus encore en 1614 (2). « Nul patron, dit le code suédois de Charles XI « (1667) (3), ni pilote ni bosseman ni aucun autre officier « ni matelot ni serviteur ne pourra prendre à bord du na- « vire sur lequel il s'embarque des effets ou marchandises « sous le nom de libre-portée. Mais au lieu de la libre-por- « tée, le patron aura le prix du fret d'un laste, le pilote de « deux tiers d'un laste, les autres officiers chacun le fret de « la moitié d'un laste, chaque bosseman du tiers d'un laste, « et chaque serviteur d'un sixième, suivant le prix du fret « dont le patron est convenu. Si cependant les affréteurs, « à l'époque où l'on paie les droits, leur accordent un port « franc, ils en jouiront, en montrant au patron ce consen- « tement écrit (4). »

C'est seulement à Venise qu'un mouvement inverse s'opéra dans la législation maritime. Une loi du 12 mai 1414 accordait aux marins le privilège de charger une pacotille de dix ducats, franche de tous droits et impôts : une loi du 3 octobre 1608 décida que la pacotille pourrait être de vingt ducats (5).

Notre ordonnance de 1681 suivit le courant général des idées et s'exprima en ces termes (art. 2 du titre IV du livre III) : « Les matelots ne pourront charger aucune « marchandise pour leur compte, sous prétexte de *portée* « ni autrement, sans en payer le fret, s'il n'en est fait « mention dans leur engagement ». « Les maîtres et patrons

« rivé de la part des équipages, à l'occasion de leurs portées en « sel, toute sorte de désordres dont les armateurs et aussi les « patrons anséatiques se sont plaints très-vivement. » — (1) L'article 53 du recès de 1592 le limite rigoureusement dans certains cas et le supprime dans d'autres. — (2) « Le prétendu droit de « remuage est entièrement aboli par les présentes, » dit le recès de 1614. V. sur le droit de *rimage* ou *rumage* Cleirac, p. 75. — (3) Première partie, ch. X. — (4) V. en outre dans le droit marit. de Lubeck l'ordonn. de 1542 (art. 7). Pardessus, Collect. III, p. 427. — (5) « Afin que, grâce à cette faveur ces pauvres gens, dans les « circonstances actuelles, trouvent le moyen de continuer l'exer- « cice de leur profession avec quelque bien-être et avec les avan- « tages que méritent les services importants, indispensables et « fructueux rendus par eux à la cité. »

« qui naviguent à profit commun, disait encore l'article 28 « du titre I du livre II, ne pourront faire aucun négoce « séparé pour leur compte particulier, à peine de confisca- « tion de leurs marchandises au profit des autres inté- « ressés. »

Le premier de ces deux articles est mal rédigé. Ce n'est pas aux matelots seuls, ainsi que le remarquait Valin, qu'il est défendu de charger des marchandises pour leur compte « sous prétexte de portée ni autrement, » sans en payer le fret s'il n'y a convention contraire : la défense concerne également les officiers et le maître même, parce que le fret appartient au propriétaire du navire et que tout ce qui est chargé dans le navire est de droit sujet au paiement.

Valin, parlant des portées, fait en outre observer que les matelots, dans le principe, n'avaient pas d'autres gages (1) et que si, dans la suite, il leur fut donné des gages, comme ils étaient modiques, cet *ordinaire* en devint le légitime supplément. Mais comme cet usage enfanta des abus et des querelles ; on en vint à stipuler dans les contrats d'engagement que les matelots n'auraient plus l'*ordinaire* ou leurs *portées* anciennes, au moyen des gages pleins, qui leur étaient accordés.

La seconde disposition, quoique placée dans un titre antérieur, était le corollaire de la première.

Telle est l'originé historique et logique des articles 251, 239, 240 du code de commerce, ainsi conçus : art. 251 : « Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sous « aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchan- « dise pour leur compte, sans la permission des propriétaires « et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'enga- « gement. » Art. 239 : « Le capitaine qui navigue à profit « commun sur le chargement ne peut faire aucun trafic ni « commerce pour son compte particulier, s'il n'y a conven- « tion contraire. » Art. 240. « En cas de contravention aux

(1) Cette proposition nous semble excessive et les rôles d'Oléron lui donnent, on vient de le voir, un démenti.

« dispositions mentionnées dans l'article précédent, les mar-
« chandises embarquées par le capitaine pour son compte
« particulier sont confisquées au profit des autres intéressés. »

492. Nous commentons immédiatement l'article 251, quoique placé dans le titre cinquième du livre II, parce que l'article 239, placé dans le titre quatrième, ne constitue qu'une application particulière de la règle plus générale posée par l'article 251. Comme le dit très-bien M. Laurin (1), la prohibition que l'article 239 fait au capitaine engagé à la part de charger pour son compte n'est pas fondée uniquement sur cette idée qu'un associé ne doit pas par son fait (ici en faisant un commerce séparé) nuire aux intérêts de la société; elle repose aussi sur cette autre considération que les gens de l'équipage ne doivent être distraits par rien du service du navire. Or cette seconde raison, par sa nature, est générale, et doit conserver son empire, quel que soit le mode d'engagement des gens de mer.

C'est précisément parce que l'article 239 est une application particulière d'une règle générale qu'il ne faut pas étendre la pénalité civile exceptionnelle (la confiscation des marchandises), édictée en cas de chargement à profit commun, au cas général prévu par l'article 251. Toute autre infraction à la loi ne peut entraîner qu'une condamnation à des dommages-intérêts.

493. L'Ordonnance ne contenait pas les mots : *sans la permission des propriétaires*. Mais le Conseil d'Etat, dans sa séance du 16 juillet 1807, remania le projet primitif. Berlier (2) avait dit que, bien que l'article de ce projet fût « copié dans l'ordonnance de 1681, il doutait qu'il con-
« vint de le retracer ; car l'usage des pacotilles, tout abusif
« qu'il pût être, avait prévalu malgré cette loi... » Berlier « ne concluait point de là qu'il fallût autoriser formelle-
« ment cet usage ; mais le silence du législateur ne conve-
« nait-il pas mieux qu'une disposition prohibitive dont
« l'infraction habituelle n'était que trop à craindre ? »

(1) I, p. 327. — (2) Locré, II, p. 341.

Bégouen répondit que « d'abord la disposition est de « droit puisque nul ne doit pouvoir disposer de la propriété « d'autrui sans son autorisation ; qu'il est indispensable que « la défense soit indéfinie et absolue pour prévenir les abus « qui pourraient s'élever au point que l'armateur ne trou- « verait pas place pour ses marchandises dans son propre « navire ; que l'usage est en effet que les armateurs tolèrent « les chargements des pacotilles du capitaine et des autres « gens de l'équipage, mais qu'ils doivent toujours rester les « maîtres de régler, de permettre ou restreindre ces char- « gements. » Le procès-verbal poursuit en ces termes : « M. Jaubert dit que l'embarras vient de ce qu'on ne s'est « pas servi des expressions de l'article 2 du titre IV du « livre III de l'ordonnance. Il demande que l'article soit « ainsi rédigé : Le capitaine, etc. (c'est le texte actuel). Le « Conseil adopte cette rédaction. » Il semble donc qu'on ait voulu, au demeurant, amender le projet dans un sens hostile au contrat de pacotille, et néanmoins on obtint le résultat contraire.

Il résulte évidemment du texte modifié par l'addition des mots « sans la permission des propriétaires » que le capitaine et les matelots peuvent être autorisés à charger pour leur compte, non seulement en vertu d'une mention inscrite dans l'engagement, mais encors de toute autre manière.

Je dis à dessein : *de toute autre manière*. M. Bédarride (1) a pensé que la permission devait être écrite, et telle est aussi l'opinion de M. Demangeat (2). Je comprends à merveille les abus que peut entraîner la preuve testimoniale; mais cette preuve est de droit commun en matière commerciale et les rédacteurs de l'article 251 n'ont pas songé à la proscrire.

494. « Il n'y a absolument, disait Valin (3), que ce qui « peut entrer dans le coffre d'un chacun qui soit exempt de « fret ; et comme cela ne peut jamais tirer à conséquence, « les propriétaires des navires ne s'en plaignent pas. » Cet

(1) II, n. 551. — (2) IV, p. 259. — (3) I, p. 679.

usage s'est perpétué, ainsi que l'atteste un jugement du tribunal civil du Havre du 3 mars 1859 (1). Les matelots, sans permission formelle, placent dans un coffre destiné à leurs hardes, une pacotille d'un petit volume.

Mais l'embarquement des marchandises opéré dans de telles conditions ne heurte-t-il pas le texte de l'article 251 ? M. Bédarride, quoiqu'imposant aux gens de mer l'obligation de se faire délivrer par l'armateur une permission écrite, raisonne ainsi : que ce coffre soit plein ou vide, il ne tiendra ni plus ni moins de place et ne prive le propriétaire d'aucun fret; dès lors pourquoi n'en pas remplir les vides avec des marchandises ? D'accord, mais les gens de l'équipage peuvent être encore distraits par leur intérêt propre du soin qu'il convient d'apporter aux affaires de l'armateur ou de l'affréteur, et ce motif subsiste entier. Les propriétaires de navires « ne se plaignent pas; » mais s'ils s'avisaient un jour de se plaindre ? (2) Il y a, selon nous, contradiction à exiger la permission *écrite* du propriétaire et à professer la légalité de cet usage. Mais nous n'éprouvons, pour notre compte, aucun scrupule à la reconnaître dans les termes suivants. L'usage existe au vu et su de tous les armateurs : s'ils se taisent, ils approuvent qu'on s'y conforme et donnent aux gens de l'équipage une autorisation tacite, suffisante dans ce cas particulier. J'ajoute même que, les marchandises une fois embarquées sur la foi de cette autorisation tacite, ils ne pourraient pas la retirer. Mais si, par un motif quelconque, ils ne voulaient pas laisser les gens de l'équipage charger pour leur compte même dans cette proportion très-faible, le pourraient-ils ? Je le crois. L'article 251 me semble formel.

De même, à plus forte raison, en ce qui concerne les marchandises placées dans la chambre du capitaine : celui-ci, disent MM. Eloy et Guerrand (3), n'a pas besoin de demander

(1) Rec. du Havre 1859. 2. 109. — (2) Valin (I, p. 682) parle à ce propos de gens de mer, officiers ou matelots, multipliant à cette occasion leurs coffres et y mettant des marchandises très-précieuses. — (3) III, n. 1726 et 1721.

soit à l'armateur, soit à l'affréteur l'autorisation de placer dans sa chambre des effets ou *marchandises* pour son compte particulier. Des effets, rien de plus évident ; mais des marchandises ? J'admets que, dans les ports où cet usage existe, l'armateur puisse être réputé avoir accordé une autorisation tacite. Mais je suis convaincu qu'il demeure libre de ne pas autoriser, en invoquant l'article 251.

En fait, un grand nombre de chartes-parties contiennent la clause suivante : « il est expressément interdit au capitaine « de charger, tant à l'aller qu'au retour, *même dans les* « *endroits réservés*, aucune espèce de marchandises, sans « le consentement par écrit de l'affréteur ou de ses corres- « pondants. » La cour de Rouen, dans un arrêt du 27 mai 1865 qui fut inutilement déféré à la cour de cassation, énonce une clause de ce genre, sans en contester un moment la validité (1).

495. Aujourd'hui comme sous l'empire du Consulat et de l'Ordonnance, le droit au port permis est « personnel à un chacun (2) » et ne pourrait être cédé à un tiers (3).

Mais le port permis, dit M. Bédarride (4), alors même qu'il est stipulé dans l'engagement, « peut être racheté par « l'armateur au moyen d'une indemnité en faveur de celui « qui se l'est réservé. » Le juriconsulte provençal a sans doute voulu dire que le port permis pouvait être alors racheté si celui au profit duquel il avait été stipulé voulait bien y consentir. S'il n'y consentait pas, les accords feraient la loi des parties.

Le capitaine qui, sans la permission expresse ou tacite de l'armateur ou, à plus forte raison, au mépris d'une prohibition écrite dans la charte-partie, embarque des marchandises pour son compte, commet une infraction « à une « interdiction qui lui est personnelle, que la nature de ses « fonctions et la confiance dont il est investi lui imposent le

(1) V. S. 1867. 1. 451. — (2) Expressions de Valin. — (3) *Sic* Eloy et Guerrand, III, n. 1721. — (4) II, n. 552.

« devoir rigoureux de respecter (1) » : c'est assez dire qu'il encourt une très-grave responsabilité (2).

496. Aujourd'hui comme autrefois le portpermis devient l'occasion d'un contrat spécial, dit *contrat de pacotille*. Les gens de mer, lorsqu'ils n'ont pas de marchandises à charger pour leur compte personnel, en prennent de tierces personnes *à pacotille*. On autorise ainsi, sans nul doute, le maître et ses subordonnés à céder partiellement, d'une manière indirecte, leur privilège à un tiers; mais la règle inscrite dans les vieilles lois maritimes fléchit en cette circonstance « moins en faveur du commerce, dit Valin, « que pour l'utilité et l'avantage des gens de mer. »

Le contrat de pacotille est aujourd'hui ce qu'il était avant la promulgation du code : le *donneur* remet des marchandises au *preneur*; celui-ci s'engage à les transporter en franchise, grâce à son port permis; il doit les vendre et partager les bénéfices produits par la vente ou les bénéfices faits sur les *retours*, c'est-à-dire sur les marchandises achetées avec le prix des premières et rapportées en France avec la même franchise de transport. Aujourd'hui comme autrefois le produit est délivré au donneur jusqu'à concurrence de son capital et l'excédant, qui forme le profit, partagé au taux convenu. Valin (3) fait remarquer que cette espèce de société n'a rien d'illicite : c'est le donneur qui en fournit le fonds et qui en court tous les risques, puisque, le cas échéant, il est le seul à souffrir de la perte : il est donc juste que, s'il y a du bénéfice, il en prenne sa part après avoir prélevé le capital.

Aujourd'hui comme autrefois le partage des bénéfices se fait le plus souvent par moitié : mais on convient aussi quelquefois que le preneur aura à forfait dix pour cent de la vente ou telle autre quotité pour son droit de commission. Parfois aussi, dit Valin, le donneur se réserve la faculté de faire assurer son capital, même la prime de la prime, sur-

(1) Rouen, 27 mai 1865. — (2) V. le même arrêt et, sur pourvoi, Req. 22 juillet 1867, S. 67. 1. 452. — (3) I, p. 683.

tout en temps de guerre où la prime est plus considérable à raison des risques, et le donneur peut alors joindre à son capital le coût de l'assurance. Mais nous pensons que cela doit être bien clairement stipulé au profit du donneur ; car, en principe, le preneur ne doit pas contribuer aux frais d'une assurance destinée à conserver le capital seul (1).

Le preneur peut avoir excédé son port permis. Qui paiera le fret de l'excédant si l'armateur le réclame ? Ou le preneur a déclaré au donneur qu'il avait un port permis suffisant ou il n'a été rien dit dans le contrat. Dans le premier cas, le preneur doit sans aucun doute, ayant trompé le donneur, supporter le fret personnellement sur sa part dans les profits et, à défaut, sur son propre bien. Dans le second cas, Valin pense que la pacotille doit supporter le fret, imputé d'abord sur les profits, subsidiairement sur le capital : c'est la marchandise, dit-il, qui, de droit, doit le fret et le le donneur est d'ailleurs censé avoir voulu courir un risque. Mais il y aura là, si je ne m'abuse, une question de fait assez délicate à résoudre : le pacotilleur a-t-il dû légitimement compter sur le port permis ? Le silence du contrat peut ne pas suffire à le priver, s'il a payé, du recours contre le preneur, car il est impossible de nier que l'espérance honnête d'une exemption de fret détermine le plus souvent la formation de ces contrats, et la solution du grand jurisconsulte me semble trop radicale.

497. Les dispositions que nous venons d'analyser étaient maintenues par le projet de réforme imprimé en août 1867. Toutefois la confiscation établie pour un cas spécial par l'article 240 était effacée par le nouvel article 248, ainsi conçu : « En cas de contravention aux « dispositions mentionnées dans l'article précédent, le « capitaine est privé de sa part dans le profit commun « sans préjudice de plus amples dommages-intérêts, s'il « y a lieu. »

(1) Cf. Bédarride II, n. 554.

498. Plus logique que le code français, le code espagnol pose d'abord (art. 654) la règle générale écrite dans notre article 251. Il prend soin d'ajouter (art. 655) que « le « capitaine ne peut faire aucune convention quelconque « avec les chargeurs à son bénéfice particulier. » Enfin l'article 656 modifie dans les termes suivants la règle spéciale écrite dans les articles 237 et 240 : « Le capitaine qui « navigue à frais communs ou à tiers ne peut faire aucun « commerce particulier pour son propre compte ; en cas de « contravention, les bénéfices qui en résulteraient appar- « tiendront aux autres co-intéressés et les pertes resteront « à son compte particulier. » Il est également défendu aux subrécargues de faire aucun commerce pour leur propre compte en dehors de la pacotille qui leur aura été concédée par convention expresse pour l'aller et le retour (art. 727).

Les rédacteurs du code portugais se sont approprié cette dernière prescription (art. 1429) : le même code (art. 1402) défend expressément au capitaine de « charger à son bord « aucune marchandise pour son compte sans en payer le « fret et sans le consentement des propriétaires ou du di- « recteur du navire ou, si le navire a été frété en entier, « sans le consentement des affréteurs ; à moins que, dans « le premier cas, il n'ait chargé avec autorisation et, dans « le deuxième cas, en vertu d'une lettre de fret. » L'ordonnance de Bilbao (c. XXIV, art. 35) décide que le capitaine naviguant à fret commun *(al tercio)* ne peut faire pour son compte personnel aucune affaire sous peine de perdre les bénéfices qu'il aura obtenus en contravention.

Le code hollandais (art. 352) s'exprime en ces termes : « Le capitaine ne pourra charger des marchandises pour « son compte sans en payer le fret et sans le consentement « du propriétaire ou du directeur du navire ou, si le navire « est affrété en entier, sans le consentement des affréteurs, « à moins que dans le premier cas il n'y soit autorisé par « son engagement et dans le second cas par la charte- « partie. » Cette prohibition est étendue aux gens de l'équi-

page par l'article 410. Mais la jurisprudence semble ne l'appliquer qu'avec de très-grands ménagements (1).

Le code norwégien (art. 12) permet au capitaine de placer dans sa cabine pour son compte non-seulement des marchandises, mais des passagers, à la condition de ne rien sacrifier dans l'installation du navire et de son approvisionnement et pourvu que le fret normal ne soit pas diminué : il ne peut agrandir sa cabine.

Le code russe va plus loin et permet formellement au capitaine d'avoir une part déterminée dans le chargement du navire (art. 615).

Le code finlandais (art. 60) se borne à défendre aux gens de l'équipage de prendre avec eux dans le navire sans la permission du capitaine aucune marchandise pour leur propre compte ou pour le compte d'autrui, et inflige aux contrevenants une amende de cinq à deux cents marcs. Même prohibition dans le code suédois avec une sanction purement civile : le matelot contrevenant paie le fret le plus élevé qui ait cours au lieu du chargement pour les marchandises de même nature et pour le même voyage.

D'après l'extrait du *compendio di diritto commerciale maltese*, le capitaine, en droit maltais, ne peut se livrer au commerce pour son propre compte sans la permission des affréteurs ; mais il lui est loisible de « transporter des « marchandises du poids de dix quintaux *(chargement* « *permis)* et du prix de deux cents écus. Pour pouvoir trans- « porter au-delà, il faut qu'il obtienne l'autorisation de tous « les affréteurs et qu'il paie le fret, et que les marchan- « dises soient d'une autre qualité que celles des chargeurs.

(1) Ainsi le tribunal de Rotterdam a, le 13 octobre 1875, admis qu'un capitaine avait pu transporter 800 moutons pour son compte de Galatz à Constantinople sans que l'affréteur pût rien prétendre du fret reçu. Il était pourtant convenu dans la charte-partie que le capitaine chargerait à Galatz « une cargaison pleine et en- « tière de grain ou de semence et la délivrerait en étant payé le fret « à raison de chaque quart délivré. » Ce jugement, tel qu'il est résumé dans le journal du droit international privé, nous cause un certain étonnement.

« Il est d'usage que le *chargement permis* est accordé au ca-
« pitaine et à tous les gens de l'équipage sans payer de fret,
« à tel point qu'ils peuvent, s'ils n'ont pas de marchan-
« dises pour leur propre compte, acheter ou prendre des
« pacotilles. »

Le code italien procède comme le nôtre : il reproduit, au titre cinquième du second livre (art. 350), notre article 251 et au titre quatrième (art. 336) nos articles 339 et 340. L. Borsari traite du contrat de pacotille (*contratto di pacottiglia*) dans son commentaire de l'article 350 et se borne à faire un choix, sur les diverses questions qui se présentent à son esprit, entre les opinions des jurisconsultes français.

L'édit autrichien du 25 juillet 1774 décide « qu'aucune « opération particulière ne pourra être entreprise par « le capitaine, qu'il soit ou qu'il ne soit pas intéressé « directement ou indirectement, sous peine de la perte de la « marchandise ou du produit total au profit des propriétaires « ou co-intéressés, à moins de consentement de leur part » (c. II, art. 33), que nul homme de l'équipage salarié ne pourra se livrer à un trafic particulier (c. VI, art. 17), que ni les officiers ni les gens de l'équipage ne pourront charger des marchandises pour leur compte, à titre de port permis ou autre semblable sans payer un fret, à moins de convention expresse ; que tout ce qui excèdera le port permis paiera double fret ; enfin que le bagage des officiers et matelots salariés sera franc de port (c. VII, art. 13 et 14).

Le code allemand commence par défendre au capitaine (art. 514) de charger sans le consentement de l'armateur aucune marchandise pour son propre compte : le capitaine contrevenant doit à l'armateur le fret le plus élevé accordé pour des voyages et marchandises de même nature dans le lieu et à l'époque du déchargement, et peut en outre être condamné à des dommages-intérêts. De même le matelot (art. 534) ne peut prendre des marchandises à bord sans la permission du capitaine, et cette prohibition est garantie par les mêmes sanctions : le capitaine peut même jeter à la

mer ces marchandises indûment embarquées si elles compromettent la sûreté du navire ou de la cargaison (1).

Le droit anglais n'admet pas davantage que le capitaine trafique pour son propre compte. Il se doit tout entier à l'armateur : aucun usage ne saurait prévaloir contre ce principe (2).

499. Le décret du 15 août 1851 (art. 106) astreint les capitaines de la marine marchande française à des rapports obligatoires avec la marine de l'Etat. Hors des ports français, le commandant en chef dont les attributions sont réglées par le titre V de ce décret a droit de visite et de police sur tout navire de commerce ou bâtiment de pêche français. Dans les rades étrangères, les capitaines de notre marine doivent le prévenir de leur arrivée et de leur départ, lui communiquer les avis qui peuvent intéresser le service. S'ils manquent à ces prescriptions, il a le droit de les punir d'un à huit jours d'arrêts à leur bord. Toutefois si les intérêts de l'armement ne permettaient pas l'application immédiate de cette punition, sa décision serait inscrite sur le rôle d'équipage et ne recevrait son exécution qu'après le retour en France des délinquants (3).

Quand le commandant en chef requiert des navires soit un service de remorque, soit des secours en hommes et en munitions, les capitaines doivent obtempérer à sa réquisition. Il peut même avancer ou retarder momentanément leur départ ; mais il est tenu de justifier sans délai, envers le ministre de la marine, de cette nécessité. Dans ce cas, il

(1) Le dernier paragraphe est ainsi conçu : « Cette disposition ne « porte point atteinte aux lois pénales particulières en vigueur sur « la matière dans chaque Etat. » — (2) Thompson *v.* Havelock, 1 Camp. 526 ; Gardner *v.* Mc Cutcheon, 4 Beav. 534 ; Shallcross *v.* Oldham, 2 J. and H. 609. — (3) Le décret ajoute : « Le commandant « en chef rend compte de la conduite de ces capitaines au ministre « de la marine, qui statue sur les peines plus graves qu'ils auraient « pu encourir. Il prend connaissance en ce qui lui appartient des « plaintes portées par les capitaines ou par leurs équipages et il « fait rendre justice à qui de droit, sans préjudice de la juridiction « des agents du département des affaires étrangères. »

fait dresser contradictoirement avec les capitaines dont il a requis les services un état indiquant la nature et la durée des secours, l'espèce et la quantité des objets fournis, et le temps dont il a avancé ou retardé leur départ ; il remet à ces capitaines des copies certifiées dudit état, destinées à régler ultérieurement l'indemnité qui pourrait être due. Il adresse dans le plus bref délai une expédition de cet état au ministre de la marine (1).

Enfin il peut fournir des munitions ou des vivres non-seulement à des bâtiments français, mais encore à des bâtiments étrangers (2).

500. La législation des bateaux à vapeur impose aux capitaines, outre les devoirs généraux que nous venons d'énumérer, quelques obligations spéciales.

Ils doivent inscrire sur le journal de bord toutes les circonstances relatives à la marche de l'appareil moteur qui seront dignes de remarque (3). Il leur est défendu de faire fonctionner les appareils moteurs sous une pression supérieure à la pression déterminée dans le permis de navigation et de rien faire qui puisse détruire ou diminuer l'efficacité des moyens de sûreté dont ces appareils sont pourvus (4). Il leur est interdit de laisser aucun passager s'introduire dans l'emplacement de l'appareil moteur (5).

Il est ouvert dans chaque bateau un registre dont toutes les pages doivent être cotées et paraphées par le maire de la commune où est situé le port d'armement, et sur lequel les passagers ont la faculté de consigner leurs observations en ce qui pourrait concerner le départ, la marche du bateau, les avaries ou accidents quelconques et la conduite de l'équipage : le capitaine peut également consigner sur

(1) Décr. 15 août 1851, art. 108. « Il ne peut toutefois, dans au-« cune circonstance, ajoute cet article, requérir, pour les embarquer « sur un des bâtiments sous ses ordres, des capitaines ou des su-« brécargues de navires de commerce. » — (2) Art. 107. — (3) Ord. 17 janvier 1846, art. 42. — (4) Art. 43. La prohibition de cet article est générale : « Il est défendu, dit-il, aux propriétaires de bateaux « à vapeur et à leurs agents de faire fonctionner, etc. » — (5) Art. 44.

ce registre les observations qu'il jugera convenables, ainsi que tous les faits qu'il lui paraîtrait important de faire attester par les passagers (1). Il doit en outre faire afficher dans chaque salle où se tiennent les passagers une copie du permis de navigation et un tableau indiquant : 1° la durée moyenne des voyages ; 2° la durée des relâches ; 3° le nombre maximum des passagers ; 4° la faculté qu'ils ont de consigner leurs observations sur le registre ouvert à cet effet ; 5° le tarif des places.

Est puni d'nne amende de 50 à 500 francs le capitaine d'un bateau à vapeur si, par suite de sa négligence : 1° la pression de la vapeur dans les chaudières a été portée au-dessus de la limite fixée par le permis de navigation ; 2° les appareils prescrits soit pour limiter ou indiquer cette pression, soit pour indiquer le niveau de l'eau dans l'intérieur des chaudières, soit pour alimenter d'eau les chaudières, ont été faussés ou paralysés (2). Est puni d'une amende de 50 à 500 francs et, en outre, d'un emprisonnement de trois jours à trois mois le mécanicien ou chauffeur qui, sans ordre, a surchargé les soupapes, faussé ou paralysé les autres appareils de sûreté. Lorsque la surcharge des soupapes a eu lieu, hors du cas de force majeure, par l'ordre du capitaine ou du chef de manœuvre qui le remplace, le capitaine ou le chef de manœuvre qui a donné l'ordre est puni d'une amende de 200 à 2,000 francs et peut être condamné à un emprisonnement de six jours à deux mois. J'ai dit plus haut que le capitaine, s'il a contrevenu aux dispositions règlementaires concernant le nombre et la nature des embarcations, agrès ou apparaux dont le bateau doit être pourvu est puni d'une amende de 50 à 500 francs : la même peine l'atteint s'il enfreint les dispositions règlementaires en ce qui concerne le nombre des passagers, les prescriptions relatives aux embarquements et débarquements et celles qui ont pour objet d'éviter les accidents au départ, au passage sous

(1) Art. 45. — (2) Loi du 21 juillet 1856, art 13.

les ponts ou à l'arrivée des bateaux ou de prévenir les abordages (1).

501. La loi du 10 avril 1825 prévoit et punit un certain nombre d'infractions très-graves aux lois établies pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime. Elle réprime la piraterie (titre premier) et la barraterie criminelle (titre deuxième).

Nous avons déjà parlé (n. 460) de l'obligation spéciale imposée par notre droit public aux capitaines des bâtiments armés de naviguer avec des papiers de bord réguliers (art. 1 § 1 l. 10 avril 1825). Le même article de la même loi (§ 2) décide que tout commandant d'un navire *armé* (2), porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents, sera poursuivi et jugé comme pirate : les coupables doivent être punis des travaux forcés à perpétuité (art. 5).

Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, lequel commettrait, à main armée, des actes de déprédation ou de violence soit envers des navires français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers

(1) Art. 16. L'article 10 de la même loi est ainsi conçu : « Est « puni d'une amende de 400 à 4,000 francs tout propriétaire de ba- « teau à vapeur ou chef d'entreprise qui fait usage d'une chau- « dière non revêtue des timbres constatant qu'elle a été soumise « aux épreuves prescrites par les règlements d'administration pu- « blique ou qui, après avoir fait faire à une chaudière ou partie de « chaudière des changements ou réparations notables, a fait usage « hors le cas de force majeure, de la chaudière réparée ou modifiée « sans qu'elle ait été soumise à la pression d'épreuve correspondante « au numéro du timbre dont elle est frappée. » L'article 11 ajoute : « Est puni d'une amende de 200 à 4,000 francs tout propriétaire de « bateau à vapeur ou chef d'entreprise qui, après avoir obtenu un « permis de navigation, fait naviguer ce bateau sans se conformer « aux prescriptions qui lui ont été imposées en vertu des règlements « d'administration publique en ce qui concerne les appareils de « sûreté dont les chaudières doivent être pourvues, l'emplacement « des chaudières et machines, et les séparations entre cet emplace- « ment et les salles destinées aux passagers. » — (2) V. ci-dessus n. 460.

les équipages ou chargements de ces navires (1), tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait les mêmes actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements, doivent être également poursuivis et jugés comme pirates (art. 2 §§ 1 et 2 l. 10 avril 1825). Mais, s'il a été commis des déprédations et violences sans homicide ni blessures, les commandants, chefs et officiers doivent être punis de mort, tandis que les autres hommes de l'équipage ne seront punis que des travaux forcés à perpétuité. Si ces déprédations ou violences ont été précédées, accompagnées ou suivies d'homicide ou de blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre les officiers et les autres hommes de l'équipage.

Seront aussi poursuivis et jugés comme pirates (art. 2 § 3) « le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment « de mer quelconque (2) qui aurait commis des actes d'hos- « tilité (3) sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il « aurait commission. » Ce crime est puni des travaux forcés à perpétuité (art. 2).

Seront poursuivis et jugés de même : 1° tout Français

(1) « Les passagers n'ont pas été compris dans la disposition, « mais il est certain qu'elle est applicable à tout individu qui, fai- « sant réellement partie de l'équipage, aurait dissimulé sa véritable « qualité sous celle de *passager*, et même au véritable *passager* « complice de la piraterie. » (Note de Duxergier, t. XXV, p. 142.) — (2) On lisait dans le projet, au lieu du mot *quelconque*, le mot *armé* (comme dans l'article premier) : ce mot disparut de la rédaction définitive parce qu'il aurait pu présenter d'utiles exceptions au pirate qui, après avoir commis des *hostilités*, se voyant poursuivi, jetterait ses armes à la mer avant d'avoir été amariné. (Note de Duvergier.) — (3) Après le mot *hostilité*, le projet portait : *envers des Français, des alliés ou des neutres*. La commission de la chambre des pairs avait d'abord proposé de supprimer ces mots *ou des neutres* : on a pensé en outre qu'il convenait de supprimer tous les autres, afin, a dit M. Lainé, que, comme sous l'empire de l'ordonnance de 1681 et du décret du 2 prairial an XI, le gouvernement restât le maître de donner à cet égard soit à ses propres bâtiments, soit aux bâtiments particuliers la direction convenable à ses intérêts politiques et que nécessiteraient les circonstances.

ou naturalisé Français qui, sans l'autorisation du roi, prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course; 2° tout Français ou naturalisé Français qui ayant obtenu, même avec l'autorisation du roi, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargements. Le premier de ces deux crimes est puni de la réclusion, le second de la peine capitale (art. 7).

Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui, « par fraude ou violence en- « vers le capitaine ou commandant, s'emparerait de ce bâti- « ment, » doit être encore jugé comme pirate (art. 4 § 1) : les chefs et les officiers seront condamnés à mort, les autres hommes de l'équipage aux travaux forcés à perpétuité : si le fait a éte précédé, accompagné ou suivi d'homicide ou de blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage (art. 8). Il n'est pas nécessaire, pour que ce crime existe, que le navire ait été vendu en totalité, perdu ou détruit : il suffit que ceux qui s'en sont rendus maîtres aient pu en disposer selon les circonstances (1). Il suffit encore d'établir contre tout individu faisant partie de l'équipage qu'il s'est emparé du navire par fraude ou violence envers le capitaine pour que le fait réunisse les caractères de la piraterie ; il n'est pas nécessaire de prouver que l'homicide, les blessures et la violence sont le fait personnel de l'homme de l'équipage qui se serait emparé du bâtiment ou le résultat d'un concert préalablement formé entre les hommes de l'équipage pour préparer la prise de possession violente du bâtiment : si ce concert préalable existe presque toujours, il peut arriver cependant que l'homme de l'équipage accusé de piraterie n'ait

(1) Ainsi l'a jugé au rapport de M. St-Luc Courborieu et conformément à mes conclusions la cour de cassation (ch. cr.) le 10 décembre 1875. V. B. cr., n. 350.

eu et n'ait réalisé l'intention de se rendre maître du navire qu'après l'homicide, les blessures ou les violences qui, même amenés par un sentiment de cupidité ou de vengeance personnelle, en faisant disparaître ou en paralysant l'autorité du capitaine, auraient permis de s'emparer du bâtiment par fraude ou violence (1).

Enfin tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi sera lui-même jugé comme pirate et condamné à mort (art. 4 § 2 et art. 8). Cette disposition est empruntée à l'ordonnance de 1681, titre du *Capitaine*, article 36. Valin interprétait cet article avec une sévérité qui répugne aux légistes contemporains. Un capitaine, disait-il, sera convaincu d'avoir livré son navire à l'ennemi s'il est prouvé non-seulement qu'il l'ait conduit dans un port ou trop près des gardes-côtes ou corsaires du pays ennemi sans être moralement en état de résister, mais encore s'il y a preuve qu'il n'a pas fait tout ce qui dépendait de lui pour éviter un vaisseau ennemi avec lequel il n'était pas en état de se mesurer : il en sera de même si, n'ayant pu absolument empêcher le navire ennemi de l'atteindre, il s'est rendu sans combat; car la lâcheté ne peut pas aller jusque-là et la présomption est *juris et de jure* qu'il y a de la trahison et de la perfidie. Il faut admettre d'autant moins aujourd'hui cette terrible présomption *juris et de jure* que, d'après les observations faites par la commission de la chambre des pairs en 1825, les mots *méchamment* ou *dans une intention frauduleuse* doivent être nécessairement sous-entendus dans le texte moderne. Le capitaine auquel on ne peut reprocher que sa lâcheté n'est pas censé avoir livré son navire, à moins qu'une feinte lâcheté ne serve à colorer la trahison (2).

Lorsque les bâtiments de mer auront été capturés pour cause de piraterie, dit l'article 16, la mise en jugement des prévenus sera suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur

(1) Même arrêt. — (2) Cf. Dalloz, v° Org. mar., n. 957.

la validité de la prise : cette suspension n'empêchera ni les poursuites ni l'instruction de la procédure criminelle. Il résulte du texte et des rapports faits aux Chambres que la décision sur la validité de la prise par le conseil des prises précèdera nécessairement le jugement des crimes, et il est à peine utile de faire observer que, dans le cas où il n'y aura pas de prise, les prévenus seront traduits *de plano* devant les tribunaux compétents. Ceux-ci, conformément aux principes généraux sur la chose jugée, ne seront pas liés par l'arrêt du conseil : « si la prise est déclarée nulle, disait le « baron Portal, les prévenus ne pourront être mis en juge- « ment et, si elle est déclarée valable, les tribunaux reste- « ront libres d'apprécier tous les moyens de défense. »

Le code de justice militaire pour l'armée de mer (art. 90 et 91) règle ainsi qu'il suit la compétence : « Les tribunaux « maritimes continuent à connaître des faits de piraterie « prévus par la loi du 10 avril 1825. Le prévenu est traduit « soit devant le tribunal maritime dans le ressort duquel le « crime ou le délit a été commis, soit devant celui dans le « ressort duquel il a été arrêté, sans préjudice des disposi- « tions contenues dans l'article 17 de la loi du 10 avril « 1825 » (1).

Les complices des crimes de piraterie spécifiés au titre premier de la loi du 10 avril 1825 sont jugés par les tribunaux maritimes : sont exceptés et seront jugés par les tribunaux ordinaires les prévenus de complicité, Français ou

(1) « Le projet, lit-on dans le rapport de M. Rigaud au Corps « législatif, *maintient* aux tribunaux maritimes la connaissance « de tous les faits de piraterie qui leur sont dévolus par la loi du « 10 avril 1825... Et si la loi de 1825 est maintenue, comment « toucher à celles de ses dispositions qui se rapportent à la com- « pétence? Une loi est toujours rédigée dans des vues d'ensemble « dont il faut craindre de troubler l'harmonie. » Voici le texte de l'article 17, auquel se réfère le code de 1858 : « S'il y a capture de « navires ou arrestation de personnes, les prévenus de piraterie « seront jugés par le tribunal maritime du chef-lieu de l'arrondis- « sement maritime dans les ports duquel ils auront été amenés. « Dans tous les autres cas, les prévenus seront jugés par le tribu- « nal maritime de Toulon si le crime a été commis dans le détroit « de Gibraltar, la mer Méditerranée ou les autres mers du Levant,

naturalisés Français, autres néanmoins que ceux qui auraient aidé ou assisté les coupables dans le fait même de la consommation du crime. Conformément aux principes généraux, dans les cas où des poursuites seraient exercées simultanément contre les prévenus de complicité, compris dans l'exception ci-dessus, et contre les auteurs principaux, le procès et les parties seront renvoyés devant les tribunaux ordinaires (1).

Les matelots du *Fœderis Arca* s'étaient, durant la traversée, emparés du navire en assassinant leurs officiers; ils avaient pillé les effets de ces officiers, puis, pour dissimuler leur crime, tout à la fois coulé le navire, qu'ils ne pouvaient diriger, et noyé un mousse dont ils redoutaient les dénonciations. La cour de cassation a jugé qu'il y avait là non une série de crimes distincts, de la compétence des tribunaux ordinaires, mais le crime de piraterie, de la compétence des tribunaux maritimes (2). Nous ne pouvons qu'adhérer à cette jurisprudence. La piraterie, ainsi que l'a très-bien dit Heffter (3), est regardée comme un acte d'hostilité flagrante contre l'humanité entière dès qu'elle a reçu un commencement d'exécution ou dès qu'elle a été constatée d'une manière suffisante. La série d'actes coupables accumulés dans l'affaire du *Fœderis Arca*, aboutissant à l'anéantissement de l'entreprise commerciale en vue de laquelle ce navire avait été armé, dépassait la sphère des infractions à la loi commune : il eût été contraire à l'esprit

« et par le tribunal de Brest, lorsque le crime aura été commis sur « les autres mers. Toutefois lorsqu'un tribunal maritime aura été « régulièrement saisi du jugement de l'un des prévenus, ce tribunal « jugera tous les autres prévenus du même crime à quelque époque « qu'ils soient découverts et dans quelque lieu qu'ils soient arrêtés. « *Sont exceptés* des dispositions du présent article les prévenus du « crime spécifié au paragraphe premier de l'article 3, lesquels « seront jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires. »

— (1) Art. 19 l. 10 avril 1825. La cour de cassation (chambre cr.) a fait une intéressante application de cette disposition législative dans son arrêt de règlement de juges du 10 mars 1831 (D. v° Org. marit., n. 961). — (2) Crim. rej. 26 avril 1866. D. 66. 1. 403; crim. cass. 10 août 1866. D. 66. 1. 404; crim. rej. 27 septembre 1866, D. 66. 1. 507. — (3) Le droit intern. de l'Europe, l. I, § 104.

de la loi du 10 avril 1825 d'en détacher, comme on le demandait, le meurtre d'un mousse et de renvoyer dès lors pour cause de connexité l'affaire en son entier devant la cour d'assises. Ce crime n'était lui-même qu'un acte complémentaire de la piraterie, concourant à constituer ce crime spécial, et la compétence de la juridiction exceptionnelle se trouvait justifiée.

502. Le second titre de la loi du 10 avril 1825 est intitulé : *Du crime de barateric*. Mais tous ses dispositions sont reproduites ou modifiées par le décret du 24 mars 1852.

Tout individu inscrit sur le rôle d'équipage qui, volontairement et dans une intention criminelle, échoue, perd ou détruit par quelque moyen que ce soit, autre que celui du feu ou d'une mine, le navire sur lequel il est embarqué, est puni de dix à vingt ans de travaux forcés. Si le coupable était, à quelque titre que ce soit, chargé de la conduite du navire, il lui sera appliqué le maximum de la peine. S'il y a eu homicide ou blessures par l'effet de l'échouement, de la perte ou de la destruction du navire, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort et, dans le second, puni des travaux forcés à temps (1). S'il y a emploi du feu ou d'une mine, le crime est prévu par les articles 434 et 435 du code pénal, auxquels nous renvoyons nos lecteurs.

Tout capitaine, maître ou patron qui, dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée, est puni de vingt ans de travaux forcés, sans préjudice de l'action civile réservée à l'armateur (2).

Est puni des travaux forcés à temps tout capitaine, maître ou patron qui, volontairement et dans une intention criminelle, fait fausse route ou jette à la mer ou détruit sans nécessité tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets de bord (3). Nos lois modernes n'ont pas reproduit le

(1) Décr. 24 mars 1852, art. 89. La loi du 10 avril 1825 (art. 11) prononçait la peine de mort contre celui qui faisait périr le navire par un moyen quelconque. — (2) Décr. 24 mars 1852, art. 90. La loi du 10 avril 1825 (art. 12) prononçait la peine des travaux forcés à perpétuité. — (3) Décr. 24 mars 1852, art. 91.

texte de l'article 33, tit. I, l. II de l'ordonnance de 1681, emprunté lui-même au droit hanséatique : « Pourront néan-« moins, par l'avis et délibération des officiers du bord, en « vendre aux navires qu'ils trouveront en pleine mer dans « une nécessité pressante de vivres, pourvu qu'il leur en « reste suffisamment pour leur voyage et à la charge d'en « tenir compte aux propriétaires. » Nous croyons toutefois avec MM. Eloy et Guerrand (1) que la vente de vivres aux navires en détresse, même ennemis, d'après l'avis des principaux du bord, à la charge de tenir compte à l'armement de la somme reçue, n'est pas assimilable à la destruction sans nécessité. Valin tenait à ce propos un langage que nous ne répudions pas : « Au reste, comme la charité s'étend à tous « les hommes, dans les cas pressants surtout, sans re-« connaître d'ennemis, quelque interdiction de commerce « qui soit survenue entre deux nations, elle n'empêche nul-« lement que les sujets de l'une et de l'autre ne puissent et « ne doivent s'assister réciproquement en semblables cir-« constances ; de même qu'en cas de naufrage ou de combat « on doit sauver la vie à son ennemi devenu le jouet des « flots ou autrement en danger de périr. » J'ajoute qu'on ne saurait appliquer à un tel acte l'article 91 du décret du 24 mars 1852 sans étendre un texte de droit pénal, c'est-à-dire de droit inextensible.

L'article 92 du décret disciplinaire et pénal punit de la réclusion tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rend coupable de l'un des faits énoncés à l'article 236 co. ou vend, hors le cas prévu par l'article 237, le navire dont il a le commandement ou opère des déchargements en contravention à l'article 248. Nous allons bientôt commenter ces trois articles du code de commerce.

Sont punies de la réclusion 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 (2).

(1) I, n. 207. — (2) Décr. 24 mars 1852, art. 94.

Les vols commis à bord de tout navire par les capitaines, officiers, subrécargues ou passagers sont également punis de la réclusion. La même peine est prononcée contre les officiers mariniers, marins, novices et mousses quand la valeur de l'objet volé excède 10 francs ou quand le vol a été commis avec effraction (1). Il n'y a pas à distinguer, pour l'application de cette disposition pénale, entre l'individu inscrit sur le rôle de l'équipage et celui qui ne le serait pas ; il suffit que le prévenu ait été embarqué à un titre quelconque (2).

Il n'en est pas de la baraterie criminelle comme de la piraterie. Les crimes que je viens d'énumérer, tous prévus par le décret du 24 mars 1852, sont déférés aux tribunaux ordinaires (3). Par exemple, s'il n'est pas constant que la valeur de l'objet soustrait à bord du navire excède 10 francs, le tribunal maritime commercial est seul compétent ; mais dans le cas contraire, il n'appartient qu'à la cour d'assises de statuer : ainsi l'a décidé plusieurs fois la cour de cassation (chambre criminelle) sur des pourvois formés dans l'intérêt de la loi (4).

503. Après avoir décrit les principales obligations du capitaine en cours de voyage, je dois parler des droits que la loi commerciale lui confère.

Le navire est en marche : tout faisait prévoir un heureux trajet. Mais voici qu'une avarie se déclare : il faut réparer ce navire. Pendant qu'on le répare, les vivres embarqués s'épuisent : il faut pourvoir par de nouveaux achats à la subsistance de l'équipage. Cependant le capitaine ne saurait, avec les capitaux qu'on lui a confiés, faire face à ces dépenses nouvelles. De tout temps les us et coutumes de la mer l'ont armé de pouvoirs très-larges et lui ont permis de recourir à des mesures extraordinaires pour continuer l'expédition.

« Le mestre, disaient les rôles d'Oléron... (art. 1er), s'il

(1) Art. 93. — (2) Règlement de juges, 20 mai 1858. B. cr. 1858, p. 251. — (3) Même décret, art. 22. — (4) 10 janvier 1857 (B. 19, p. 27) et 7 avril 1865 (B. 89, p. 144). Cf. règl. de juges, 26 mars 1857, B. 121.

« a mestier de despences (besoin d'argent pour le navire), « il poet bien mettre asquns des appareils en gaige par « conseil des compaignons de la neef. » Le rédacteur de la compilation connue sous le nom de droit maritime de Wisby (1) a copié cette disposition des rôles.

Les rôles d'Oléron supposent une seconde fois que le capitaine est obligé de relâcher dans un port où l'argent lui manque : comme il ne peut, sous peine de dommages-intérêts, laisser écouler le temps opportun pour partir, « ores le « mestre poet bien prendre des vyns (ou toute autre mar- « chandise) as marchantz et les vendre pour avoir son es- « torrement ; et quand la neef sera arrivée à drette des- « charge, les vyns que le mestre aura prys deibvent estre « affieurés (estimés) et mis au fur (payés au prix) que les « autres seront venduz..., et aura le mestre son fret comme « il prendra les autres. » L'ordonnance de Wisby (2) permet également au capitaine de vendre dans ce cas les marchandises de son chargement. On lit aussi dans le Guidon de la mer (c. V, art. 35) que, « après la tourmente passée et les « dommages soufferts, le maistre, pour restaurer son na- « vire, peut prendre argent sur la quille, vendre de la mar- « chandise au prix de la carguaison, ce qui ne luy sera permis « en autre cas... ».

Le crédit, a écrit M. de Courcy (3), s'est généralisé dans tout le monde maritime sous une forme presque ignorée autrefois, celle du prêt à la grosse fait au capitaine sur corps et cargaison de son navire. Mais cette forme du crédit maritime est aussi ancienne que le droit maritime lui-même. Le recès hanséatique de 1572 (art. 58) s'exprimait comme le Guidon et plus explicitement encore : « Si un patron, en « pays étranger, où il ne peut consulter ses cointéressés, « éprouvait un véritable dommage au navire ou aux agrès « et s'il ne pouvait ni tirer sur ses armateurs ni vendre une

(1) Art. 13 des éditions vulgaires, art. 15 de l'édition Pardessus. — (2) Art. 38 et 44 (éd. Pardessus). — (3) Questions de droit marit. (première série), p. 29.

« partie des objets de la cargaison avec plus d'avantages « pour eux qu'en prenant de l'argent à la grosse, il est au- « torisé, pour sauver le navire et la cargaison, à prendre à « la grosse autant d'argent qu'il lui en faudra pour réparer « le dommage... ». Le Consulat avait déjà dit plusieurs siècles auparavant (1) : « ... Si le patron se trouve en un « lieu où il n'y ait point d'actionnaires et que, n'ayant point « de fonds communs du navire, il emprunte pour les causes « expliquées ci-dessus, toute la masse du navire doit payer « l'emprunt et aucun actionnaire ne peut s'y refuser. Mais « si le navire se perd avant que l'emprunt ait été rem- « bourse, aucun actionnaire n'est obligé de rien payer à « celui qui aura prêté, puisque le navire sera brisé et perdu. « Que ce prêteur prenne donc bien garde comment il prê- « tera... » (2). Le règlement d'Anvers (art. 19) était très- précis : « Le maître de navire ne pourra prendre argent à « grosse aventure sur le navire, si ce n'est en pays étran- « ger, en cas de nécessité ».

Wedderkop, résumant en 1757 les usages maritimes de l'Europe septentrionale, pouvait donc enseigner (3) que, d'après le droit commun, le capitaine avait, en cas de né- cessité, la faculté soit d'emprunter à la grosse *(bodemeriam contrahere)*, soit de vendre des marchandises *(merces quas- dam quibus navis est onusta vendere)*, soit de vendre des agrès ou apparaux s'il n'y avait moyen ni d'emprunter ni de vendre des marchandises *(rudentes aliave instrumenta navis vendere)*.

L'ordonnance de 1681 (l. II, tit. I, art. 19) avait déjà consacré ces principes dans les termes suivants : « Pourra « aussi, pendant le cours de son voyage, prendre deniers « sur le corps et quille du vaisseau pour radoub, vituailles « et autres nécessités du bâtiment ; même mettre les appa-

(1) Art 194, éd. Pardessus. — (2) Les érudits discutent la ques- tion de savoir si le Consulat a entendu parler ici de l'emprunt à la grosse. Pardessus, dans une longue et savante note (II, p. 225), paraît croire qu'il en est ainsi. — — (3) Introd. in jus nauticum, tit. II.

« raux en gage ou vendre des marchandises de son char-
« gement, à condition d'en payer le prix sur le pied que le
« reste sera vendu : le tout par l'avis des contre-maître et
« pilote, qui attesteront sur le journal la nécessité de l'em-
« prunt et de la vente et la qualité de l'emploi. »

L'article 234 de notre code de commerce, qui procède de cet article 19, est ainsi conçu : « Si, pendant le cours du « voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de vic-« tuailles, le capitaine, après l'avoir constaté par un pro-« cès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en « se faisant autoriser en France par le tribunal de com-« merce ou à défaut par le juge de paix, chez l'étranger par « le consul français ou à défaut par le magistrat des lieux, « emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en « gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de « la somme que les besoins constatés exigent. Les proprié-« taires ou le capitaine qui les représente tiendront compte « des marchandises vendues d'après le cours des marchan-« dises de même nature et qualité dans le lieu de la dé-« charge du navire, à l'époque de son arrivée.

« L'affréteur unique ou les chargeurs divers, qui seront « tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise « en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en « payant le fret en proportion de ce que le voyage est « avancé. A défaut du consentement d'une partie des char-« geurs, celui qui voudra user de la faculté de décharge-« ment sera tenu du fret entier sur ses marchandises. »

Ce dernier alinéa a été ajouté à l'ancien article 234 en exécution de la loi du 14 juin 1841.

504. Quels sont, au juste, les pouvoirs conférés au capitaine par le législateur français ?

Il peut d'abord « emprunter sur le corps et quille du vais-« seau » : c'est le langage même du code.

Emprunter sur le corps et quille, cela signifie avant tout, dans la langue législative de 1807, grever le corps et quille d'un emprunt à la grosse, puisque le navire ne pouvait pas être, en 1807, grevé d'un emprunt hypothécaire.

Cependant Valin écrivait (1) : « Il est rare, lorsque « le maître est au voyage et qu'il a besoin d'argent pour « les nécessités du navire, qu'il emprunte à la grosse, soit « que le profit maritime que le prêteur voudrait exiger lui « paraisse trop considérable, soit que le prêteur ne veuille « pas courir le risque de l'évènement. Pour l'ordinaire, il « emprunte simplement moyennant l'intérêt convenu, qui « ne doit pas excéder le taux courant du commerce, et en « paiement il tire une lettre de change sur le propriétaire « ou armateur du navire, dont il lui donne avis le plus promp- « tement qu'il se peut, afin que l'armateur puisse ajouter la « somme à la valeur qu'il a donnée au navire et la faire as- « surer s'il le juge à propos. »

Ce qui était rare au dix-huitième siècle est aujourd'hui fort usité. Telles sont la diffusion du crédit, la multiplication des services postaux et télégraphiques, les facilités d'assurance que les prêts à la grosse sont recherchés des négociants dans les ports de relâche et que les primes de grosse se sont abaissées à des taux très-modérés. J'ai vu, dit M. de Courcy (2), faire des prêts à la grosse aux capitaines à des taux de 1 et 2 %, même au pair, et les rechercher comme de simples moyens de remise, de préférence à des traites.

Mais le capitaine, s'il veut emprunter, doit-il nécessairement emprunter à la grosse ? On ne comprend pas pourquoi la loi commerciale l'y aurait astreint. L'édit du préteur autorisait le capitaine à contracter un emprunt simple : *si fuerit mutuatus, dandam actionem* (3). Le règlement d'Anvers (art. 19) ne permettait au capitaine de prendre des deniers à la grosse que dans le cas où il ne trouverait pas *argent au change*. Tel était aussi le droit hanséatique. Kuricke (4) faisait remarquer que le capitaine peut prendre des deniers à la grosse, mais à trois conditions : 1° s'il en a besoin ; 2° s'il ne trouve aucune lettre de

(1) I, p. 443. — (2) Questions, p. 29. — (3) Cf. Loccenius III, c. VII, n. 6; Vinnius, p. 94 et 183; Targa, p. 29. — (4) p. 765.

change sur ses armateurs ; 3° si la vente des marchandises de la cargaison était plus onéreuse. C'est ce qu'enseignait encore Stypmanus (1). Mais cette doctrine, adoptée par l'amirauté de Marseille, fut répudiée par le parlement de Provence (arrêts du 20 juin 1760 et du 18 mai 1761). Emérigon, qui aurait dû combattre cette jurisprudence, s'en fit le champion : « Notre ordonnance, dit-il (2), a réduit le « pouvoir du capitaine en cours de voyage ou à *prendre* « *deniers sur le corps* ou à *mettre des apparaux en gage* « ou à *vendre des marchandises de son chargement* pour « les nécessités du navire. S'il tire des lettres de change sur « ses armateurs, cet engagement, quoique conçu en nom « qualifié, lui devient personnel, attendu qu'il a excédé son « mandat légal. Il ne doit contracter aucune obligation qui « ne soit inhérente au navire même et qui ne dépende du « succès de l'expédition maritime ; c'est à quoi se borne « l'autorité que sa qualité de maître lui défère... ».

Cette opinion serait aussi fausse aujourd'hui qu'elle l'était en 1783. Est-ce que par un emprunt ordinaire le capitaine ne contracte pas aussi une obligation inhérente au navire ? Pourquoi pourrait-il en « sa qualité de maître » emprunter à la grosse et ne pourrait-il pas contracter un emprunt ordinaire en la même qualité ? Je vais plus loin et crois, d'accord avec M. Ruben de Couder (3), qu'il devra de préférence se procurer de l'argent par ce dernier moyen, puisque les armateurs n'auront pas alors à payer la prime de grosse, quelquefois très-forte et pourront toujours se libérer par l'abandon du navire et du fret. Ce sont les prêteurs qui préfèreront en général, l'emprunt à la grosse.

Il arrive quelquefois, par exemple, que le capitaine en retour d'avances ou de fournitures à lui faites, souscrit des lettres de change sur son armateur : rien de plus conforme aux prévisions de l'article 234 (4).

(1) Pars IV, c. 5, n. 107. — (2) Contrats à la grosse, c. IV, section 11. — (3) v° Capitaine, n. 86. — (4) Laurin, t. II, p. 239, note 33.

Mais le capitaine, malgré la généralité des termes employés par l'article 234, ne pourait pas contracter un emprunt hypothécaire, si ce n'est en vertu d'un mandat spécial, puisque « tout mandat général, exprès ou tacite, est in- « suffisant » (1). La loi du 10 décembre 1874 n'a modifié que l'article 233 du code de commerce. Toute autre solution serait, en outre, inconciliable avec le système organisé par l'article 26 de cette loi pour l'hypothèque du navire en cours de voyage. C'est seulement lorsque le propriétaire s'est réservé la faculté de faire hypothéquer le navire en cours de voyage par le capitaine, pourvu d'un mandat exprès, qu'il doit faire au bureau du receveur des douanes les déclarations prescrites par cet article.

505. Le capitaine peut, en second lieu, « mettre en « gage ou vendre des marchandises ».

S'il peut les mettre en gage ou les vendre, ne peut-il pas aussi les grever d'un emprunt à la grosse ? Oui, quoique le code ne le dise pas expressément. Cela ne saurait être un instant mis en doute, dit M. Laurin (2). En effet, s'il fallait s'en tenir étroitement à la lettre du code, la position des chargeurs et des armateurs empirerait singulièrement. Toutes les fois que les prêteurs réclameraient la double garantie du navire et de la cargaison, l'emprunt serait impossible. Il faudait donc vendre. Or l'emprunt est bien moins grave que la vente. On n'exproprie pas les chargeurs ! On ne leur fait pas courir les risques du remboursement par un insolvable ! On n'astreint pas les armateurs à ce remboursement onéreux ! « Le droit accordé au capi- « taine par l'article 234 de mettre en gage ou de vendre les « marchandises, a dit très-bien la cour de cassation (3), « suppose *a fortiori* celui de les affecter à un emprunt à la « grosse. »

Mais on a vu que l'ordonnance de 1681 ajoutait :... « même mettre des apparaux en gage » C'est assurément

(1) Article 3 de la loi du 10 décembre 1874 et rapport de M. Grivart. — (2) II, p. 346. — (3) Req. 4 décembre 1866 (D. 67. 1. 162).

à dessein que les rédacteurs du code effacèrent de leur projet définitif cette disposition législative inscrite dans le projet primitif. Bien qu'elle ne dût s'entendre que des apparaux disponibles, le capitaine pouvait en abuser et compromettre ainsi le salut du navire (1).

Si l'on veut donc absolument concilier l'article 10 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, qui met sur la même ligne les ventes d'agrès et les ventes de marchandises, avec notre article 234, il faut soutenir que l'ordonnance a entendu parler des agrès hors de service. Mais nous craignons fort que les rédacteurs de l'ordonnance n'aient oublié, en ce point, les travaux préparatoires du code et qu'il n'existe une antinomie entre les deux textes. Les capitaines feront bien d'obéir au code.

506. Tout cela n'est expressément permis au capitaine par le texte de notre article que « s'il y a nécesssité de « radoub ou d'achat de victuailles. » Ces mots doivent-ils être entendus dans un sens restrictif? La chambre des requêtes avait déjà répudié cette interprétation le 4 décembre 1866 en envisageant la nécessité de transborder la cargaison comme une cause légitime d'emprunt. Cependant la cour d'Aix déclara le 3 janvier 1878 que « les cas dans les- « quels l'emprunt est possible avaient été énumérés par la « loi, que l'article 234 parlait seulement de radoub et d'achat « de victuailles, que l'autorisation donnée au capitaine était « un droit exorbitant et qu'il y aurait danger à étendre les « dispositions restrictives de cet article. » L'arrêt ayant été déféré à la cour de cassation, je demandai à la chambre civile de l'annuler en assimilant par une large interprétation doctrinale les autres nécessités du bâtiment aux nécessités de radoub et d'achat de victuailles. La cour de cassation, le 19 août 1879, réfuta dans les termes suivants la thèse erronée de l'arrêt attaqué : « En principe cette interprétation « restrictive ne saurait être admise ; elle est contraire à « l'ancienne jurisprudence maritime, dont rien n'indique

(1) Cf. Bédarride II, n. 451.

« que le législateur moderne ait voulu s'écarter et qui per-
« mettait au maître, en cours de voyage, de prendre deniers
« sur le corps et quille du navire, pour radoub, victuailles
« *et autres nécessités du bâtiment ;* elle est également com-
« battue par les termes généraux des articles 191 § 7 et
« 192 § 5 du code de commerce, et enfin par l'article 298,
« lequel parle des marchandises que le capitaine a été con-
« traint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub
« *et autres nécessités pressantes du navire.* » On ne saurait mieux dire.

La cour d'Aix s'était spécialement attachée à démontrer que le capitaine ne pouvait, en aucun cas, engager le corps du navire et le chargement pour payer les salaires de l'équipage, parce que c'était là une dette personnelle de l'armateur, à laquelle il avait dû pourvoir avant le départ. La cour de cassation n'avait pas besoin de trancher cette question et ne l'a pas tranchée. Mais cette thèse même de l'arrêt attaqué me semble trop absolue. Par exemple le trajet s'est prolongé, beaucoup de matelots sont morts d'une maladie épidémique, il a fallu les remplacer à grands frais, leur faire des avances imprévues ; l'engagement des matelots primitivement enrôlés expire durant le voyage et le capitaine est obligé de faire un sacrifice pécuniaire pour obtenir leur rengagement (1) : l'armateur n'a pu pourvoir à ces dépenses, sans lesquelles il est impossible de continuer le voyage. Pourquoi proscrire en pareil cas l'emprunt à la grosse ? Une déclaration royale du 21 octobre 1727, assujettissant à certaines restrictions et formalités les emprunts à la grosse contractés à l'étranger, met sur la même ligne les prêts faits « pour l'avictuaillement » et les prêts faits pour les « salaires. »

507. Mais, aux termes de notre article, le capitaine ne

(1) On peut supposer, pour éviter toute objection, qu'il s'agit de matelots étrangers à bord d'un bâtiment français (v. la savante dissertation de M. Levillain, D. 80. 1. 100).

peut user des divers droits que la loi commerciale lui confère sans avoir accompli certaines formalités.

L'ordonnance de 1681 lui enjoignait purement et simplement de prendre l'avis « des contre-maître et pilote. » Le code lui enjoint : 1° de faire constater la nécessité de la mesure par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage ; 2° de se faire autoriser en France par le tribunal de commerce ou à défaut par le juge de paix, chez l'étranger par le consul français ou à défaut par le magistrat des lieux.

M. de Courcy (1) critique assez vivement « ce vain for-« malisme de procès-verbal, si mal défini, car on ne sait « pas où s'arrêteront les principaux de l'équipage. » Cependant, quoique l'ordonnance n'imposât pas expressément le procès-verbal, Valin (2) atteste que l'usage de ce document, signé de tous ceux du navire qui avaient opiné, s'était introduit dans les mœurs maritimes. Il y a des circonstances embarrassantes dans lesquelles le « conseil des mariniers « de la nef » (3) peut être bon à prendre. Ce n'est, dit M. de Courcy, qu'après une longue procédure, un grand nombre de décisions judiciaires qu'intervient la demande d'autorisation d'emprunt : quelles lumières nouvelles apporterait alors le procès-verbal ? La délibération, qu'il vaut toujours mieux constater, est d'une utilité préalable, répondons-nous : par exemple quand le capitaine se demande s'il devra saisir le juge et quelle mesure il devra faire autoriser. Puis on peut avoir affaire aux magistrats éminents « de la reine de Madagascar et du roi d'Araucanie (4). » La délibération des principaux est alors d'une utilité manifeste et le procès-verbal qui la constate devient un document précieux. Dans tous les cas, ce procès-verbal sert à préparer la décision du tribunal ou du consul.

Le capitaine doit, en second lieu, se faire autoriser en France par le tribunal de commerce ou à défaut par le

(1) Premières questions, p. 44. — (2) I, p. 442. — (3) Expressions des rôles d'Oléron. — (4) M. de Courcy, ib., p. 51.

juge de paix. Il ne peut évidemment s'adresser au juge de paix que dans les cantons où il n'y a ni tribunal de commerce ni tribunal ordinaire en remplissant les fonctions (1).

Il y a donc un jugement rendu, dit à ce propos M. de Courcy (2) : le consul qui, à l'étranger, remplace le tribunal et qui a une juridiction, rend aussi une véritable sentence. C'est une erreur. L'autorisation énoncée dans l'article 234 n'a pas le caractère d'un jugement et ne constitue pas un acte de juridiction : elle n'est exigée, ainsi que l'a très-bien expliqué la cour de cassation (3), « que comme « mesure de protection et de contrôle dans l'intérêt des tiers « absents et lors même qu'elle est donnée en France par un « tribunal de commerce ou un juge de paix, à l'étranger par « le juge des lieux, elle n'exclut pas l'examen et la discus- « sion ultérieure devant l'autorité judiciaire, entre le capi- « taine et les propriétaires du navire, des causes et de la « nécessité de l'emprunt. » Il serait étrange en effet que le mandataire, après avoir sollicité cet acte de tutelle, pût opposer à son mandant, non représenté sur les lieux, une sorte de chose jugée.

La France est, dans beaucoup de ports, représentée non par des consuls titulaires, mais par des vice-consuls ou des agents consulaires. « L'esprit de chicane, au service de pré- « tentions déloyales, s'est aussitôt rué, dit M. de Courcy (4), « sur cette distinction grammaticale et administrative. Un « vice-consul, un agent consulaire n'est pas un consul. On « a donc soutenu que l'autorisation du vice-consul était « nulle... J'ai la douleur de constater qu'on a obtenu dans « ce sens une jurisprudence déplorable. D'honnêtes négo- « ciants ont perdu leur argent pour être venus au secours « d'un navire français sur l'appel de l'agent de la France. »

(1) L'arrêt de la chambre des requêtes du 23 mars 1869 (D. 70. 1. 104) n'est qu'un arrêt d'espèce. Les dépenses avaient été effectuées d'après l'avis d'experts nommés par le juge de paix de St-Renou; mais le tribunal de Brest avait réglé le montant de ces dépenses avec le capitaine et d'ailleurs les demandeurs « ne contestaient pas « que l'article 234 eût été observé. » — (2) Ib., p. 45. — (3) Civ. cass: 24 août 1847. D. 47. 1. 379. — (4) Ib., p. 51.

Non, l'on n'a pas obtenu cette jurisprudence déplorable. La cour de Rouen, il est vrai, avait jugé le 4 janvier 1844 (1) que les vice-consuls, n'ayant ni chancelier ni juridiction, n'avaient pas qualité pour accorder l'autorisation. Mais ce regrettable arrêt fut cassé le 24 août 1847 (2). La cour suprême déclara que le vice-consul représentait le consul non-seulement pour la police de la navigation, mais pour tous les cas où les marins français auraient besoin, à raison des évènements maritimes, d'assistance, de protection, de surveillance et d'autorisation, ajoutant que l'article 2 de l'ordonnance du 26 octobre 1833, aux termes duquel les agents consulaires et vice-consuls n'ont point de chancelier ni de juridiction, ne peut recevoir aucune application dans le simple cas d'autorisation spécifiée par l'article 234.

Le décret du 22 septembre 1854 a d'ailleurs tranché toute controverse : « considérant, dit-il, que dans certains « pays les autorités territoriales ne sont point compétentes « pour autoriser les emprunts à la grosse et veiller à l'ac- « complissement des formalités que les lois françaises im- « posent aux capitaines de la marine marchande à l'étranger « dans le cas de relâche forcée avec ou sans avaries; vou- « lant remédier à cet inconvénient et assurer sous ce « rapport une protection efficace au commerce français, « notre Conseil d'Etat entendu, avons décrété : Art. 1er : « Lorsqu'un navire de commerce français relâchera, avec « ou sans avaries, dans le port de leur résidence, les agents « vice-consuls de France pourront comme les consuls, et « lorsque ces attributions leur auront été spécialement con- « férées par nous : 1° recevoir tous rapports de mer et « protêts d'avaries; 2° nommer et commettre sur la requête « des capitaines tous experts pour, sous la foi du serment, « visiter les navires et constater leur état d'avaries; 3° don- « ner aux capitaines toutes autorisations, soit pour sous- « crire et consentir des emprunts à la grosse aventure, soit « pour vendre ou mettre en gage la partie des cargaisons

(1) D. 44. 2. 45. — (2) D. 47. 1. 279.

« nécessaire pour acquitter les dépenses résultant de leur « relâche. »

On le remarquera toutefois : d'après le décret, les vice-consuls ne sont investis de ces attributions que si elles leur ont été spécialement conférées par le chef du pouvoir exécutif.

508. Si le capitaine n'a pas accompli les formalités prescrites, les contrats qu'il souscrit seront-ils annulables ? Non. L'inobservation de ces formalités n'est pas opposable aux tiers de bonne foi.

Valin avait déjà dit (1) : « Au surplus cette formalité n'est « nécessaire que pour la sûreté du capitaine et pour le « disculper envers l'armateur ou propriétaire du navire. « Cela ne regarde nullement le prêteur à qui l'engagement « du capitaine suffit pour être en droit d'exiger du proprié- « taire ou armateur du navire le profit maritime avec « le principal en cas de prêt à la grosse et que le navire « arrive à bon port, ou le paiement de la somme empruntée « à l'échéance du mandement ou de la lettre de change, « sans qu'il soit obligé de prouver que la somme qu'il a « prêtée a réellement tourné au profit du vaisseau. Sen- « tence de Marseille du 9 août 1748, et cette décision est « fondée sur la loi 1 § 9 ff *de exercitoria actione.* »

La cour de cassation n'a pas suivi d'autre règle : « Les « formalités de l'article 234 co., disait-elle le 28 novembre « 1821 (2), ne regardent que le capitaine respectivement au « propriétaire ; elles n'ont eu d'autre objet que de mettre le « capitaine à portée de justifier de la nécessité de l'emprunt « et d'éviter tout recours de la part du propriétaire ; elles ne « concernent pas le prêteur qui a contracté de bonne foi et « sans fraude avec le capitaine pendant le cours du voyage : « c'est ainsi qu'avait toujours été exécuté l'article 19 du titre « du capitaine de l'ordonnance de 1681, lequel exigeait aussi « des formalités de la part du capitaine qui voulait emprunter « à la grosse; le véritable sens de l'art. 234 résulte également « de l'art. 236 qui veut que le capitaine qui aura sans néces-

(1) I, p. 442. — (2) D., v° Droit marit., n. 442.

« sité pris de l'argent sur la quille du navire soit responsable « envers l'armement et personnellement tenu du rembour- « sement, ce qui prouve que le propriétaire est fondé à « recourir sur le capitaine, mais qu'il est obligé de désinté- « resser le tiers envers lequel il demeure tenu par le fait de « son capitaine, qui était son mandataire légal : l'article 312 « contient enfin une nouvelle preuve que les formalités de « l'article 234 ne sont pas obligatoires pour le prêteur vis- « à-vis du propriétaire, puisque ce n'est que pour conserver « son privilège à l'égard du propriétaire que le prêteur est « obligé de veiller à ce que ces formalités soient remplies « par le capitaine. » Cette jurisprudence a été maintenue par les arrêts du 5 janvier 1841 (1), du 9 juillet 1845 (2) et du 4 décembre 1866 (3). Elle est quotidiennement appliquée dans nos grands ports (4). M. de Courcy dit à ce propos que la cour de cassation a fait presque de la législation, mais de la législation nécessaire en l'absence d'une législation écrite, de la législation intelligente qui s'inspire des nécessités du commerce maritime à l'heure actuelle (5). Non, elle n'a fait que se conformer à une très-ancienne tradition et l'ordonnance de 1681, telle que l'interpréta Valin, avait déjà veillé à ce qu'on ne détruisît pas par des chicanes de formalisme le crédit des navires français dans tous les ports de refuge du monde.

Nous prions nos lecteurs de vouloir bien se reporter, pour tout ce qui concerne l'exercice du privilège, à notre premier volume, n. 181 et 182.

509. Mais dès qu'il ne s'agit que de savoir, abstraction faite des difficultés suscitées par l'application des articles 191 et 192, si les tiers ont une action contre l'armateur, il suffit « qu'il n'y ait ni preuve ni présomption de collusion entre « eux et le capitaine. » C'est ainsi que s'exprimait Valin et nous ne pouvons que nous approprier cette thèse si large, si favorable au développement de notre crédit maritime.

(1) Ib. — (2) D. 45. 1. 313. — (3) D. 67. 1. 161. — (4) V. notamment Marseille, 19 février 1877 et 18 février 1879 (Rec. de M. 77. 1. 13 et 79. 1. 110). — (5) Questions, p. 71.

Le capitaine ne peut assurément emprunter, vendre ou mettre en gage que « jusqu'à concurrence de la somme que « les besoins constatés exigent. » S'il contrevient à cette prescription de notre article, il est responsable. Mais le tiers ne l'est pas, à moins qu'il ne sache lui-même que le capitaine n'avait pas besoin d'une si forte somme (1).

D'après la loi Lucius Titius (l. 7 ff. *de exerc. act)* il fallait, pour que le tiers eût action contre l'armateur, qu'il sût que l'argent est nécessaire au radoub, à l'achat de victuailles, etc. Il suffit aujourd'hui que le créancier ne soit pas convaincu de fraude (2).

La même loi romaine refusait encore toute action contre les armateurs, si l'argent avait été prêté au capitaine dans un lieu où l'emploi n'en pouvait être fait. Mais si l'emploi ne peut se faire dans ce lieu, il suffit qu'il puisse se faire dans un autre (3).

Non autem ex omni causa prætor dat in exercitorem actionem, disait encore la loi romaine, *sed ejus rei nomine cujus ibi præpositus fuerit.* Faut-il conclure de cette proposition que si la faculté d'emprunter à la grosse, par exemple, avait été formellement déniée au capitaine, les donneurs n'auraient pas d'action contre l'armateur ? Ce serait vrai, répondait très-bien Emérigon, si le prêteur était instruit des défenses ; mais s'il les ignorait, l'action serait ouverte, attendu la foi publique.

Bien plus, une charte-partie a été passée directement entre l'armateur et l'affréteur ; le capitaine, je le suppose, la résilie en dehors du lieu de la demeure de l'armateur. La cour de Paris a pu juger le 28 décembre 1878 (4) et, selon nous, a bien jugé que l'armateur ne pourrait se soustraire, dans ses rapports avec l'affréteur, aux conséquences de la résiliation, s'il ne prouvait que celui-ci a été de mauvaise

(1) L. 4 § 10 ff. de exercit. act.; Vinnius, p. 186; Emérigon, contr. à la gr., c. IV, sect. 8. — (2) *Sic* Emérigon, *ib.* — (3) *Sic* Emérigon, *ib.* — (4) Rec. du Havre 1879. 2. 60. Depuis que nous avions écrit ces lignes, le pourvoi dirigé contre cet arrêt a été rejeté (Req. 20 avril 1880).

foi et que la résiliation se trouve ainsi entachée de dol : « Il « importe peu, dit cet arrêt, que le capitaine eût reçu des « instructions contraires aux opérations qu'il a ainsi con- « clues ou même qu'il lui eût été interdit de les faire ; il « suffit qu'elles rentrent dans les termes ordinaires de son « mandat et que les tiers avec lesquels il a contracté aient « ignoré les ordres de son mandant... En vain on objecte « que les pouvoirs du capitaine étaient limités par l'existence « de la charte-partie et qu'il était dès lors un simple manda- « taire à son exécution : cette exécution, abstraction faite « de la volonté de l'affréteur, était évidemment subor- « donnée soit à sa possibilité, soit à l'utilité qu'on en pouvait « retirer, et l'affréteur a dû nécessairement supposer que le « capitaine était autorisé à apprécier l'une et l'autre alter- « native. »

Telle est la situation des tiers.

510. Déterminons maintenant la responsabilité du capitaine.

S'il n'a pas accompli les formalités prescrites par l'article 234, il a commis une faute. La dépense était-elle nécessaire? quelle dépense était nécessaire ? On est réduit aux conjectures. Il y a donc lieu de présumer que la dépense était inopportune. C'est au capitaine de renverser cette présomption.

Mais les formalités de l'article 234 une fois accomplies, il n'est pas quitte envers l'armateur. Le tribunal a, je le suppose, donné l'autorisation sur un devis. La dépense effective est-elle égale, inférieure ou supérieure à la dépense présumée ? L'armateur a le droit d'exiger un compte exact et fidèle, appuyé de pièces justificatives. Le capitaine, s'il ne prouve pas avoir dépensé tout ce qu'il a reçu, est comptable envers l'armateur. S'il prouve avoir dépensé plus qu'il n'a reçu, l'armateur est comptable envers lui.

Il ne suffirait pas même au capitaine d'être en règle au double point de vue de la procédure et de la comptabilité. S'il a commis une bévue manifeste en recourant à l'une des mesures énumérées par notre article 234, il en sera respon-

sable, quoiqu'autorisé. Par exemple lorsque le montant des réparations doit excéder la valeur qu'aura le navire après sa mise en état, le capitaine engage gravement sa responsabilité s'il emprunte ou vend pour faire procéder aux réparations. Il ne doit pas oublier que l'article 237 lui réserve le droit de vendre le bâtiment après avoir provoqué une déclaration d'innavigabilité (1).

MM. Eloy et Guerrand (2) font observer que le capitaine doit user des droits à lui conférés par l'article 234 dans l'ordre indiqué par cet article, surtout lorsqu'il ne s'agit que de réparations à faire au navire, « car c'est à l'armateur à « tenir le navire en état d'accomplir le voyage pour lequel « il l'a engagé et c'est donc le navire qui doit avant tout être « engagé. » La règle est bonne, pourvu qu'on ne l'applique pas à outrance. Il y a des cas où, même pour réparer le navire, il vaut mieux recourir à la vente des marchandises, par exemple si cette vente doit s'opérer dans des conditions très-favorables et si l'emprunt à la grosse sur le corps et quille du vaisseau ne peut être contracté qu'à des conditions très-onéreuses. Mais il est clair que si le capitaine, obligé de faire radouber le navire et n'ayant aucune raison de préférer la vente des marchandises à l'emprunt sur corps et quille, s'écarte de l'ordre indiqué par le code, il manque à la logique et peut engager sa responsabilité.

Il l'engage encore s'il néglige d'affecter préalablement aux réparations tout le fret acquis qui se trouve disponible entre ses mains (3). C'est de toute évidence.

Le capitaine n'est tenu envers les tiers du paiement des lettres de change ou de grosse par lui souscrites en exécution de l'article 234 que s'il est engagé personnellement à les payer (v. ci-dessus n° 379).

Pour que les lettres de change et de grosse souscrites par le capitaine le soient en nom qualifié, il n'est pas néces-

(1) *Sic* Bédarride, II, n. 434 et Aix, 27 avril 1830 (Rec. de M., X. 1. 272). — (2) III, n. 1856. — (3) Bordeaux, 30 août 1854 et 8 août 1856. Rec. du Havre 1855. 2. 33 et 1857. 2. 32.

saire, remarquent MM. Eloy et Guerrand (1), qu'elles l'expriment formellement : si elles indiquent qu'elles ont été souscrites pour les besoins du navire ou même si le capitaine a mentionné sa qualité de capitaine au-dessus ou au-dessous de sa signature, cela suffira. Nous allons plus loin : en cas pareil, l'engagement personnel du capitaine est une anomalie, une énormité. On ne devra jamais le présumer, s'il ne ressort bien clairement de l'acte.

La cour de Rouen a jugé le 18 mai 1874 (2) que la présence de l'armateur dans un port étranger où le navire se trouve en relâche ne peut modifier les pouvoirs du capitaine en ce qui touche les mesures à prendre pour l'accomplissement du voyage et le transport des marchandises à destination, c'est-à-dire que le capitaine pourrait, *malgré l'armateur*, mais avec l'autorisation du consul, payer les dépenses de la relâche et emprunter à la grosse pour achever le voyage. La question me semble extrêmement délicate. L'article 232, réglant les droits du capitaine avant le départ, pose un autre principe ; et puis le capitaine qui emprunte sur le corps et quille du navire grève la chose du propriétaire-armateur; il n'agit donc pas en vertu d'un droit propre et personnel, mais comme préposé de cet armateur. Mais qu'on y réfléchisse : le capitaine, je le suppose, est convaincu que, si le navire n'est pas radoubé, le bâtiment peut sombrer et l'armateur, par avarice ou par sottise, s'oppose obstinément au radoub. Que faire ? L'armateur, qu'on le remarque, est libre de congédier le capitaine; mais celui-ci qui, avant le départ, était libre de ne pas s'engager, est maintenant tenu d'achever le voyage et n'a pas la liberté de se démettre. Ne peut-il pas dire à l'armateur : « Si vous me donnez tort, congédiez-moi; si vous me « gardez, j'entends exercer un droit corrélatif à un devoir : « intervenez, si bon vous semble, devant le tribunal que va « saisir ma requête en autorisation. » J'incline à penser que, la délibération de l'équipage une fois prise, les choses

(1) III, n. 1863. — (2) Journal du droit internat. privé II, p. 433.

ne sont plus entières : le capitaine, en désaccord avec son armateur, peut dans un intérêt général et d'ordre public, saisir le tribunal qui statuera en connaissance de cause. Aucun texte formel n'astreint en définitive, dans cette hypothèse, le capitaine à laisser docilement son équipage mourir de faim faute de victuailles ou périr dans les flots faute de radoub.

511. On tient compte aux chargeurs des marchandises vendues d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire à l'époque de son arrivée. Ainsi l'avaient autrefois prescrit les rôles d'Oléron ; ainsi le décidait encore l'ordonnance de 1681.

Il n'en pouvait pas être autrement. Ces marchandises dont on se défait sous l'empire d'une urgente nécessité n'atteindront pas le plus souvent leur prix réel. Il eût été déraisonnable de faire supporter par les chargeurs les conséquences de cette dépréciation fortuite.

En 1841 le gouvernement se demanda si les chargeurs, alors que les armateurs n'étaient plus indéfiniment tenus de payer les marchandises vendues ou engagées, devaient être rigoureusement astreints à souffrir la vente ou la mise en gage de leurs marchandises pour subvenir, en cours de voyage, aux besoins du navire. « Nous n'avons pas cru « que cela fût juste, dit le garde des sceaux à la Chambre « des pairs... Voici, en effet, à quel résultat on arriverait « si, en modifiant les obligations des armateurs, on laissait « subsister celles des chargeurs. Les premiers, par l'or- « gane de leur capitaine, diraient : notre navire a besoin « de réparations ; nous ne trouvons pas à emprunter ; nous « allons vendre les marchandises d'un chargeur, et nous « allons les vendre malgré lui parce qu'il faut absolument « que notre navire soit réparé. Si ensuite le navire, ra- « doubé qu'il sera, ne vaut pas la dépense qu'on y aura « faite, s'il éprouve de nouveaux sinistres qui le réduisent « à ne plus représenter la somme moyennant laquelle les « marchandises auront été vendues, nous l'abandonnerons

« avec le fret, et le chargeur supportera la perte. Cette « prétention serait intolérable. Il faut que le chargeur « puisse répondre : je ne veux pas m'exposer à tant de « dangers; ou que l'armateur s'oblige personnellement et « sur tous ses biens à me payer mes marchandises et alors « je les livre; ou qu'il me permette de les retirer à la charge « de payer le fret pour le voyage accompli. » En conséquence, on proposait d'ajouter à l'article 234 un troisième alinéa ainsi conçu : « Les chargeurs pourront s'opposer à « la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises en « les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce « que le voyage est avancé. »

La commission de la chambre des pairs admit le principe, mais voulut en limiter les effets. Il était juste, en effet, si toute la cargaison était débarquée, sur le refus de l'affréteur unique ou de tous les chargeurs, et par conséquent le capitaine dispensé de poursuivre son voyage, de ne faire payer le fret que dans la proportion du trajet accompli. Mais il sembla que, si l'accord des chargeurs n'était pas unanime, il serait peu équitable d'autoriser le retrait partiel du chargement avec dispense d'acquitter le montant intégral du fret. Si des accidents de mer ont amené le capitaine à user de la faculté que lui confère l'article 234, la perspective de l'abandon éventuel du navire et par conséquent d'une contribution sur le chargement est plus prochaine qu'au départ. Pouvait-il être permis à l'un des chargeurs de se retirer à ce moment sans acquitter du moins la totalité du fret qui doit être absorbé ainsi que la valeur du navire par les dépenses extraordinaires du voyage avant que celles-ci puissent affecter le chargement ? D'autre part, tant qu'une partie du chargement reste à bord, le capitaine est tenu de continuer le voyage. Si, par le retrait partiel de la cargaison, le chargement s'était trouvé réduit des deux tiers ou des trois quarts, comme, d'après les termes absolus du projet, il y aurait eu lieu à la réduction du fret sur ces deux tiers ou sur ces trois quarts proportionnellement au reste du trajet, l'armateur aurait supporté toutes les dé-

penses à faire pour cette dernière partie du voyage et n'aurait recueilli que la moindre partie du fret stipulé comme prix de l'obligation par lui contractée. La chambre des pairs et la chambre des députés pensèrent l'une et l'autre que la nouvelle loi ne pouvait produire de tels effets. D'après la rédaction définitive du paragraphe additionnel, si une partie des chargeurs s'oppose à la vente des marchandises, les opposants doivent acquitter le fret entier sur celles qui seront déchargées.

512. Aux termes de l'article 20, tit. I, l. II de l'Ordonnance, « le maître qui aurait pris sans nécessité de l'argent « sur le corps, avictuaillement ou équipement du vaisseau, « vendu des marchandises, engagé des apparaux ou em- « ployé dans ses mémoires des avaries et dépenses suppo- « sées, » était « tenu de payer en son nom, déclaré indigne « de la maîtrise et banni du port de sa demeure ordi- « naire. »

Ces châtiments étaient doux, quand on les compare à ceux qu'avait édictés la loi maritime des pays septentrionaux. Stypmanus (1) et Kuricke (2) pensaient qu'une telle prévarication pouvait être punie de mort.

L'article 236 du code de 1807 est ainsi rédigé : « Le capi- « taine qui aura, sans nécessité, pris de l'argent sur le « corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou « vendu des marchandises ou des victuailles ou qui aura « employé dans ses comptes des avaries et des dépenses « supposées sera responsable envers l'armement et person- « nellement tenu du remboursement de l'argent ou du « paiement des objets sans préjudice de la poursuite crimi- « nelle, s'il y a lieu. »

Nous venons de déterminer (n° 510) la responsabilité civile du capitaine.

Mais tandis que, dans le système de l'Ordonnance, toute mesure prise sans nécessité par le capitaine paraît avoir été regardée comme une « prévarication criminelle et inexcu-

(1) *Ad jus marit.*, c. V, n. 134 et 135, f. 419. — (2) Fol. 766.

sable » (1), le code ne prescrit la poursuite criminelle que « s'il y a lieu. »

Le décret du 24 mars 1852 est en parfaite harmonie avec le code de 1807, puisqu'il ne punit le capitaine de la réclusion que si, « dans une intention frauduleuse, » il s'est rendu coupable d'un des faits énoncés en l'article 236 (2).

513. Le projet de réforme imprimé en 1867, corrigeant la rédaction défectueuse du code, permettait expressément l'emprunt et la vente toutes les fois qu'il y avait nécessité de pourvoir à des réparations, achats de victuailles *ou autres besoins pressants du navire*. Il supprimait, à tort selon nous, le procès-verbal signé des principaux de l'équipage, décidait que le capitaine se ferait autoriser, à l'étranger, « par le consul, le vice-consul ou l'agent consulaire spécia-« lement autorisé par le ministre des affaires étrangères, » et prescrivait enfin au magistrat qui avait « autorisé l'em-« prunt d'en faire mention sur le livre de bord : » on voulait éviter par cette mention que les pièces constatant l'emprunt, mises à bord d'un autre navire, n'en apportassent la nouvelle après l'arrivée de celui qu'il concernait et après la liquidation de son voyage, ce qui peut avoir, le cas échéant, de grands inconvénients pratiques.

514. La loi belge du 21 août 1879 (art. 24) a maintenu le procès-verbal signé des principaux de l'équipage, expressément décidé que l'autorisation pourrait être donnée, à l'étranger, par le vice-consul et que l'emprunt pourrait être fait sur le chargement. S'inspirant du projet français que nous analysions tout à l'heure, elle prescrit au magistrat qui autorise l'emprunt d'en faire mention sur le registre de bord. Enfin, après avoir reproduit le dernier paragraphe de notre article 234, elle ajoute : « Dans les deux cas, ceux qui « auront fait décharger leurs marchandises devront payer « leur quote-part dans les avaries survenues jusqu'au mo-« ment du déchargement. » L'article 236 du code français est littéralement reproduit par l'article 26 de la même loi.

(1) Expressions de Valin. — (2) Art. 92.

L'ordonnance de Bilbao, c. XXIV, art. 37 à 39 (Guatemala, Honduras, Paraguay), défend au capitaine d'emprunter à la grosse sur le navire pour ses propres affaires, si ce n'est en y affectant la part qui lui appartient jusqu'au montant de sa valeur, sous peine, en cas de contravention, de payer le capital et les intérêts et d'être révoqué. En cas de relâche forcée pour radoub ou achat de vivres le capitaine, s'il ne peut se procurer des fonds, a la faculté d'emprunter à la grosse jusqu'à concurrence des besoins constatés : il engage à cet effet le navire, les agrès, apparaux et frets, le tout devant être inscrit sur son livre de sous-bord, signé de lui et de ses officiers. S'il ne peut ainsi se procurer les fonds suffisants, il peut vendre les agrès et apparaux les moins nécessaires pour naviguer et, si les fonds lui manquent encore, vendre une partie des marchandises, la plus facilement et la plus avantageusement réalisable. Cette ancienne législation n'impose, on le voit, ni la formalité du procès-verbal ni l'autorisation du juge.

D'après le code espagnol (art. 644), « en cas de relâche, « le capitaine, pour payer les réparations, la mise en état et « l'approvisionnement, peut s'adresser aux correspondants « de l'armateur ou, à leur défaut, aux intéressés dans le « chargement. Si, par ces moyens, il ne peut se procurer les « fonds nécessaires, il pourra se faire autoriser par le tri- « bunal de commerce à emprunter à la grosse. S'il est en « pays étranger, il demandera cette autorisation au consul « ou, s'il n'y en a pas, aux autorités compétentes. En cas « d'impossibilité, il vendra aux enchères publiques la partie « du chargement nécessaire aux dépenses les plus urgentes « sous les mêmes autorisations. » Mais il ne peut emprunter à la grosse sur le chargement, à peine de nullité de l'emprunt (art. 671).

Le code hollandais suppose qu'il y a, pendant le voyage, nécessité de radoub, d'achat de voiles, cordages ou autres apparaux ou de victuailles ou d'autres choses absolument nécessaires et que les circonstances ou l'éloignement des armateurs ou des chargeurs ne permettent pas de prendre

leurs ordres : le capitaine peut alors, après avoir constaté cette nécessité par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, faire le radoub, l'achat ou les dépenses nécessaires avec l'autorisation du consul des Pays-Bas, ou à défaut, des magistrats du lieu. Si les fonds lui manquent et s'il est impossible de les recevoir en donnant des lettres de change sur le directeur ou les propriétaires du navire, il peut, avec la même autorisation, emprunter par contrat à la grosse sur le navire et ses accessoires et, s'il y a nécessité, sur la cargaison, ou si cet emprunt ne peut être fait en tout ou partie, vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme nécessaire (art. 372). Lors de l'arrivée au port de destination, il sera tenu compte des marchandises ainsi vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité, dans le port de destination, à l'époque de cette arrivée. Si ce cours était inférieur au prix de la vente, le bénéfice appartiendra au propriétaire des marchandises. Si le navire ne pouvait arriver à sa destination, il sera tenu compte du prix pour lequel les marchandises auront été vendues (art. 373).

Ces prescriptions ont paru si logiques et si bien coordonnées aux rédacteurs du code portugais qu'ils se les sont appropriées (art. 1394 et 1395), en les complétant toutefois par la disposition suivante : « Les obligations que le capitaine « contracte pour les réparations, le ravitaillement et les ap- « provisionnements du navire retombent à la charge du di- « recteur et ne constituent aucune responsabilité person- « nelle du capitaine, à moins que celui-ci ne se soit engagé « personnellement en souscrivant des lettres de change ou « des effets en son propre nom. » Cela dérive encore de la nature des choses, et nous n'avons pas autrement interprété notre propre loi.

Le code norwégien de 1860 ne contient dans son second chapitre (Nomination du capitaine et ses devoirs) aucune disposition qui corresponde à notre article 234. Mais le chapitre IX (Des emprunts sur navire, fret et cargaison, etc.) prévoit le manque de provision ou tout autre cas d'urgente

nécessité dans lequel se trouverait le capitaine sans qu'il pût attendre l'avis des armateurs : celui-ci devra tâcher de se procurer des fonds par des lettres de change tirées sur les armateurs ou sur leurs correspondants, à défaut s'adresser aux chargeurs ou à leurs correspondants et se faire avancer par eux la somme nécessaire, vendre certaines marchandises à un prix raisonnable si les fonds lui manquent encore, enfin, si tout cela n'aboutit pas, emprunter à la grosse (art. 95) (1).

D'après le code suédois si, partout ailleurs que dans son port d'attache, le capitaine a besoin de fonds pour le navire, il peut, quand les circonstances ne lui permettent pas d'attendre les instructions de l'armateur, faire attester la nécessité de l'emprunt par le consul, à défaut, par l'autorité étrangère compétente. S'il ne trouve pas à emprunter, il peut vendre partie de la cargaison jusqu'à concurrence des besoins. Lorsque la nécessité est ainsi établie, l'armateur est obligé au remboursement des fonds empruntés, même s'ils n'ont pas reçu l'emploi indiqué. Les marchandises vendues sont remboursées au cours du lieu de destination déduction faite du fret, des droits de douane, des frais de déchargement et de tous autres droits auxquels elles auraient été soumises en cas d'heureuse arrivée. Cette dernière prescription est fort sage et doit nous servir à combler une lacune du code français.

Aux termes de l'article 643 du codé russe, si le capitaine, obligé d'entrer dans un port de relâche, n'a ni argent ni lettres de crédit, il peut, pour achat de vivres ou pour réparation du bâtiment ou des agrès, emprunter en engageant son navire lui-même selon les dispositions des articles 792 à 797, placés sous la rubrique *Du prêt à la grosse*.

Le code finlandais de 1873, sans affranchir le capitaine de toutes les formalités préalables, lui laisse une certaine liberté d'allures : « Avant d'entreprendre la réparation d'un « navire à la suite d'une avarie, dit l'article 48, ou d'effec-

(1) Cf. art. 59 du même code.

« tuer un déboursé d'une certaine importance pour faire « face à quelque nécessité accidentelle, le capitaine devra « faire procéder à l'examen du navire ou prendra quelque « autre mesure pour constater la nature et l'étendue du « dommage souffert. Puis il se fera délivrer les comptes des « sommes dépensées et fera vérifier ces comptes par le « consul ou de toute autre manière offrant les garanties « voulues. Il sera tenu aussi, au besoin, d'en affirmer sous « serment l'exactitude. » L'article 49 ajoute : « Si le capi- « taine manque des fonds nécessaires et qu'il ne puisse se « les procurer autrement, il est autorisé à les emprunter et, « en cas d'urgence, à le faire par contrat à la grosse ou « même, en cas de nécessité plus urgente encore, à se les « procurer en vendant une partie de la cargaison. » Voilà bien l'ordre logique que le capitaine français lui-même devra généralement suivre. « Les marchandises vendues, « poursuit la loi finlandaise, seront remboursées lors de « l'arrivée du navire dans le port de destination au prix « courant de ce port, à moins que le navire et la cargaison « n'aient péri dans l'intervalle, déduction faite toutefois du « fret, de la douane et des autres droits. »

Au Brésil, le capitaine oblige les propriétaires du navire par ses engagements en pays étranger, par ses emprunts sur le navire ou sur le fret acquis, par la vente des marchandises suivant les mêmes règles qu'en droit français. Il ne peut prendre de tels engagements que s'il n'a pas entre les mains de fonds appartenant au navire, si le propriétaire ou son fondé de pouvoirs n'est pas présent, s'il n'y a sur les lieux aucun des intéressés à la cargaison ou enfin *si, étant présents, ils ne fournissent aucune provision.* Le droit brésilien laisse donc au capitaine les pouvoirs nécessaires pour vaincre, à un moment donné, la résistance ou l'inertie de l'armateur.

Lorsque l'emprunt a été résolu d'accord avec les principaux de l'équipage, le journal de navigation mentionne les causes qui le rendent nécessaire. De plus la nécessité doit être justifiée devant le juge du tribunal de commerce du lieu

où se fait soit l'emprunt, soit la vente des marchandises, et en pays étranger devant le consul brésilien. Le capitaine qui omet de déclarer dans les actes que les fonds doivent servir à la réparation ou au ravitaillement du navire ne contracte qu'une obligation personnelle envers les créanciers, mais sans préjudice de leur action contre les propriétaires du navire, s'ils prouvent que les dépenses ont profité à ses besoins.

Il en est de même à Buenos-Ayres et au Chili (1).

La loi maltaise n'exige pas l'avis de l'équipage et des autres matelots pour la validité de l'emprunt ou de la vente des marchandises : il suffit que l'emprunt soit porté sur le livre de l'écrivain (2).

L'article 331 du code italien reproduit notre article 234 en le complétant par deux dispositions additionnelles : les marchandises doivent être vendues à l'encan ; les autorités chargées d'autoriser les diverses mesures énumérées par le législateur peuvent en prendre l'initiative si le capitaine néglige ou refuse d'y recourir. Il y a là, pour le législateur italien, des nécessités d'ordre public devant lesquelles doivent plier, à un moment donné, le capitaine et son mandant. La volonté même de l'armateur, dans l'opinion de L. Borsari (3), ne peut pas toujours enchaîner le capitaine qui a des devoirs suprêmes *(doveri supremi)* à remplir envers lui-même et envers les personnes placées sous sa garde.

D'après l'édit autrichien de 1774 (c. II, art. 35), le capitaine, pendant le voyage, ne pourra faire réparer le navire ni emprunter en son nom personnel ni hypothéquer le navire ou aliéner ce qui en dépend à moins d'un pouvoir spécial des armateurs ou de leurs représentants *ou* de nécessité urgente et absolue.

Voici le système très-complet et très-scientifiquement coordonné du code allemand. Si le bâtiment se trouve en de-

(1) V. Hoechster et Sacré, I, p. 241 s. — (2) *Compendio* etc. (1841) traduit par A. de St-Joseph. — (3) II, p. 107.

hors du port d'attache, le capitaine peut, par le seul fait de sa nomination s'engager envers les tiers au nom de l'armateur pour toutes les opérations et tous les actes que comportent l'armement, l'équipement, l'approvisionnement et la conservation des navires, ainsi que pour l'accomplissement du voyage en général. Cette autorisation s'applique aux contrats d'affrètement; elle s'applique en outre aux actions judiciaires ayant pour objet les opérations du capitaine en ce qui concerne le bâtiment (art. 496). Toutefois (art. 497) le capitaine ne peut contracter des emprunts, vendre à crédit ni faire des opérations de crédit de même nature que si la conservation du navire ou la continuation du voyage rendent ces opérations nécessaires et seulement jusqu'à concurrence du besoin. Il ne peut emprunter à la grosse que lorsque l'exécution du voyage l'exige, en se renfermant d'ailleurs dans les limites du strict nécessaire. La validité de toute opération de cette nature est indépendante de l'emploi fait des deniers, de l'opportunité du choix fait entre plusieurs opérations de crédit ou du fait que l'argent nécessaire se trouvait à la disposition du capitaine, à moins qu'on ne puisse prouver la mauvaise foi. Enfin (art. 498) le capitaine ne peut engager le crédit personnel de l'armateur (1), notamment par lettres de change, que lorsqu'il a reçu pouvoir spécial à cet effet. Les instructions et les ordres transmis par l'armateur au capitaine ne suffisent pas pour justifier l'engagement personnel de l'armateur à l'égard des tiers.

515. Dans le droit anglais, le capitaine a le droit de contracter en cours de voyage pour les nécessités du navire. D'après les anciens principes de ce droit, il est personnellement lié par un contrat de ce genre, s'il n'a pris le soin d'engager l'armateur seul par les termes formels de l'acte (2). Cependant, dans la pratique, on admet que le capitaine n'est exposé à aucun recours s'il ressort des circonstances

(1) On sait que, dans le système du code allemand (v. art. 452), l'armateur n'est point, en principe, personnellement tenu des créances des tiers, auxquelles sont seulement affectés le navire et le fret. —
(2) Rich *v.* Coe, 2 Cowp. 636; Hussey *v.* Christie, 9 East, 526, 432.

que les tiers ont entendu n'avoir pour obligés que les propriétaires du navire (1).

Il faut appliquer ici la maxime légale *Quando aliquid mandatur, mandatur et omne per quod pervenitur ad illud.* Le capitaine a reçu le mandat de terminer le voyage ; donc il a reçu celui de pourvoir aux besoins du navire et d'emprunter pour y pourvoir si le navire ne peut pas autrement continuer sa route.

Il peut emprunter à la grosse sur le corps et quille du navire, mais à deux conditions, c'est qu'il lui soit impossible de faire un emprunt pur et simple, c'est qu'il faille pourvoir aux nécessités du bâtiment.

Il est bon que les capitalistes le sachent : le droit anglais les astreint à une certaine vigilance. Ce n'est pas seulement le capitaine, ce sont les tiers qui doivent vérifier si le cercle tracé par la coutume et par la jurisprudence n'est pas franchi. Lord Stowell a très-bien déterminé la situation juridique des tiers : « Si l'on emprunte, dit-il (2), à un capita-
« liste sachant que le capitaine a un crédit général sur la
« place ou un correspondant tout prêt à subvenir aux néces-
« sités de l'expédition, le contrat à la grosse est nul *(a void*
« *transaction)* et n'affecte pas le navire....; mais si le prêt
« a été fait sous l'empire d'une ignorance que ne pouvait
« pas dissiper une enquête raisonnable, il appartient aux
« tribunaux de le valider ; ainsi l'exige l'intérêt général du
« commerce et le proclament les lois maritimes de tous les
« siècles et de tous les peuples. »

Le capitaine ne pourrait pas emprunter à la grosse pour acquitter ses dettes personnelles ou les dettes personnelles des armateurs (3) ou pour se soustraire à la contrainte par corps (4) ou même, en thèse générale, pour empêcher la saisie du navire ou en obtenir main-levée (5). Les tiers

(1) Hoskins *v.* Slayton, *coram* Lee, J., et Guildhall, case temp. Hardw. 376. — (2) The Nelson, Brown, 1 Hagg. Ad. 169, 176. — (3) The North Star, Lush. Ad. 45; The Edmond, ib. 57; The Boddingtons, Noyes, 2 Hagg. Ad. 422. — (4) Smith *v.* Gould, 4 Moore, P. C. 21, 28, etc. — (5) Ainsi jugé par lord Stowell, The Augusta, De Bluhn,

doivent sans doute s'assurer que le navire a des besoins urgents ; mais ils ne sont pas tenus de surveiller l'emploi des deniers prêtés (1).

En règle générale, le capitaine n'a pas qualité pour contracter un emprunt de ce genre quand il se trouve dans le lieu où résident les armateurs. Cependant lord Stowell et Lushington ont validé des prêts conclus dans de telles conditions sous l'empire d'une inexorable nécessité (2).

M. de Courcy fait observer avec raison (3) que les capitaines anglais empruntent à la grosse sans l'autorisation de leurs consuls. Les consuls sont présents, interviennent souvent à la négociation et la facilitent. Un capitaine circonspect ne se privera pas de leur concours, mais une ordonnance d'autorisation n'est pas rendue. La principale garantie employée est celle de la publicité. Des annonces provoquent jusqu'à un certain jour les offres des capitalistes, parmi lesquelles le capitaine choisit la plus modérée.

Le capitaine, dit Maclachlan (4), ne peut conférer un droit de *mortgage* sur le navire sans un pouvoir exprès et spécial du propriétaire. Ainsi le décide, en effet, le *merchant shipping act* de 1854 (art. 77) aux termes duquel le propriétaire du navire doit préalablement déclarer au *registrar* les noms des personnes qui peuvent conférer ce droit, le montant maximum des hypothèques, où et quand le pouvoir d'hypothéquer peut être exercé. On n'use d'ailleurs que rarement du droit d'hypothéquer le navire en cours de voyage, les bailleurs de fonds préférant la forme du prêt à la grosse (5).

1 Dods. Ad. 283. Ainsi le décident de très-nombreux arrêts. V. toutefois Pritchard, t. I, Bottomry, n. 168. « Je lis, dit M. de Courcy dans une « analyse sommaire d'un chapitre de cet ouvrage, qu'il n'y a pas de « plus impérieuse nécessité que la situation d'un capitaine dont le « navire, sans l'emprunt à la grosse, serait retenu et vendu au port « de relâche. » — (1) The Jane, Birkley, 1 Dods. Ad. 461, 464. — (2) Dans un des deux procès, le pays se trouvait en état de guerre; dans l'autre le propriétaire du navire était mort insolvable. Mais ces deux exemples suffisent à prouver que la règle n'est pas inflexible. — (3) Questions, p. 49. — (4) p. 146. — (5) *Sic* Hoechster et Sacré, II, p. 1381.

Le capitaine peut aussi emprunter sur le fret. Il ne doit s'adresser à la cargaison qu'après avoir fait tout son possible pour se procurer des fonds en affectant le navire et le fret (1). Ces premières ressources épuisées, il peut, quand il n'y a pas moyen de procéder autrement, affecter toute la cargaison à la garantie de l'emprunt (2) ou en vendre une partie. En procédant ainsi, il n'excède pas le mandat qu'il tient nécessairement de l'affréteur ; mais il n'en reste pas moins, en affectant ainsi la cargaison aux nécessités du bâtiment, le représentant direct de l'armateur, qui se trouve astreint à indemniser les chargeurs de tout le préjudice ainsi souffert (3).

Telle est aussi la législation des Etats-Unis, qui ne diffère pas en ce point de la législation anglaise.

516. « Le mestre, disent les rôles d'Oléron (art. 1), ne « poet mye vendre la neef s'il n'a coumandement ou pro- « quration des seignors. » « Le patron, répètent les lois de « Wisby (art. 15), ne pourra vendre le navire sans le con- « sentement des propriétaires. » Le patron, dit encore le recès hanséatique de 1530 (art. 3), ne peut vendre le navire sans l'aveu des armateurs.

Le Consulat de la mer défend une première fois au patron (c. 47) de « vendre ni donner des agrès ou autres dépen- « dances du navire. » Il suppose ensuite (c. 211) que le capitaine a vendu le navire à l'insu des actionnaires et lui enjoint de revenir au port d'attache, de rendre ses comptes, de donner à chacun sa part. « Si les actionnaires refusent « leur adhésion, il doit leur rendre et remettre le navire

(1) Ainsi jugé par lord Stowell, The Gratitudine, Mazzola, 3 C. Rob. Ad. 240, 264. — (2) Le mot *hypothecate*, que M. de Courcy traduit par hypothéquer, prend, si je ne m'abuse, dans la langue des juristes anglais, un sens générique. Il embrasse tous les contrats qui confèrent un droit de préférence sur l'objet affecté sans dépouiller le propriétaire de la propriété ni de la possession. D'après Maclachlan, le *mortgage* est distinct de l'*hypothecation*; l'emprunt à la grosse serait au contraire un mode d'*hypothecation*. — (3) Vlierboom *v.* Chapman, 13 M. and W. 230; Richardson *v.* Nourse, 3 B. and. Ald. 237, etc.

« qu'il a vendu sans leur volonté et connaissance : s'il ne « le peut, il doit leur en rendre et donner un autre aussi « bon ainsi que le gain qu'il aurait pu faire avec ce navire. » Si la majorité des actionnaires donne son adhésion, la vente est valable. « Si le patron vendeur ne revient pas « pour rendre compte aux actionnaires ni même pour don- « ner à chacun sa part dans le prix de vente, mais s'en va « dans d'autres pays, il est obligé, dans le cas où il pour- « rait être pris, de rendre à chacun cette part... S'il n'a « pas de quoi les satisfaire, il doit être mis en prison jus- « qu'à parfait paiement.... Si, par évènement, on ne peut « saisir le patron qui aura vendu le navire, les actionnaires « qui trouveront ce navire dont la vente aura été faite mal- « gré eux peuvent le saisir et porter plainte à la justice qui « doit le leur délivrer... »

Le code suédois de Charles XI (1667) défendait encore au patron (3e partie, c. VIII) de « vendre le navire qui lui était « confié sans la volonté et l'agrément des armateurs. » Wedderkop, un siècle plus tard, énonçait dans les termes suivants la règle maritime des pays septentrionaux : *nec navem nec illius quamvis naufragio ruptæ funes aliquave instrumenta vendere posse* (1).

....« Sans qu'en aucun cas il puisse vendre le vaisseau, « avait dit l'ordonnance de 1681, art. 19 du titre du capi- « taine, qu'en vertu de procuration spéciale des proprié- « taires. » « Quant à la défense faite au maître à la fin de « notre article, disait Valin (2), de vendre le vaisseau sans « une procuration spéciale des propriétaires, elle est de « droit ; *vocabulum enim istud*, maître, *intelligendum est* « *tantùm de peritia in arte navigandi, non de dominio et* « *proprietate navis.* »

517. L'article 237 du code de commerce est ainsi con-

(1) Le jurisconsulte danois fait la réserve suivante : « *Ad conser-* « *cationis impensas nautarumque mercedes solvendas nauclero* « *tamen permittitur instrumenta nautica bonaque ex naufragio* « *servata vendere pignorique dare, modo desuper magistratûs loci* « *sumat testimonium.* » (V. ci-dessus n. 503). — (2) I, p. 443.

çu : « Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le « capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre « le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires. »

Les rédacteurs du code avaient d'abord proposé d'interdire dans tous les cas la vente du bâtiment, conformément au texte de l'Ordonnance : cette proposition souleva les objections suivantes : « Un navire voyageant dans les colonies « ou dans toute autre contrée éloignée, même sur nos « côtes, y fera naufrage ou recevra des avaries assez con- « sidérables pour, dans le premier cas, ne pas pouvoir « être relevé, dans le second ne pouvoir être réparé sans « qu'il en coûte sa valeur et au-delà. S'il y a naufrage, le ca- « pitaine doit être autorisé à vendre le navire dans l'état « où il se trouve, afin de ne pas laisser périr ce qui peut « produire un résultat quelconque soit à l'armement, soit « aux assureurs qui le représentent. Lors d'avaries ma- « jeures soit par leur nature, soit par le haut prix des ou- « vrages et fournitures à employer pour mettre le navire en « état de reprendre la mer, et que ces faits seront constatés « par les autorités du lieu d'après estimation faite par les « ouvriers dans le genre des réparations à faire, il paraît « convenable aux intérêts du commerce maritime que le « capitaine puisse alors faire vendre publiquement son na- « vire... Si l'article reste en l'état qu'il est, les navires « naufragés ou gravement avariés deviendraient en pure « perte pour les propriétaires parce que les capitaines pré- « fèreraient, dans le premier cas, laisser perdre la chose et, « dans le second, entreprendre des radoubs ruineux, afin « de ne pas être compromis en s'écartant des dispositions « de la loi. »

Ces sages réflexions prévalurent et c'est ainsi que furent introduits dans le texte définitif les mots « Hors le cas « d'innavigabilité légalement constatée. »

Du reste, on n'innovait pas en corrigeant ainsi le premier projet : « Un capitaine, avait dit Valin, ne s'avise pas de « vendre son navire ; mais quand il veut s'en défaire, il « trouve aisément le secret de le faire condamner. » Donc,

sous l'empire de l'Ordonnance et malgré son silence, le capitaine pouvait vendre le navire condamné comme innavigable : telles étaient l'impérieuse exigence de la pratique et la loi dictée par l'intérêt du commerce maritime.

518. La vente faite sans pouvoir spécial et hors le cas d'innavigabilité légalement constatée est nulle dans les rapports de l'armateur et du capitaine : quel en est l'effet par rapport au tiers acheteur ? Il ne faut pas assimiler cet acheteur au prêteur à la grosse de bonne foi. Le capitaine ne peut, *à peine de nullité de la vente*, vendre le navire, dit l'artice 237 : ce n'est pas ainsi que s'exprimait l'article 234. En outre le prêt rentre dans le mandat général du capitaine tandis que la vente en est exclue. Le propriétaire d'une chose, les tiers le savent bien, peut seul en disposer. Ils sont inexcusables s'ils ont autrement raisonné. L'acheteur, disait énergiquement Valin, n'a pu acheter de bonne foi (1).

519. Le capitaine peut vendre le navire au cas d'innavigabilité ; mais le propriétaire présent sur les lieux (2) est évidemment investi du même droit.

Nos consuls, à l'étranger, n'auraient pas la faculté d'autoriser ou même d'ordonner la vente de leur propre mouvement sans la demande préalable et le concours personnel du capitaine. Toutefois la cour de Rouen semble admettre que certaines « raisons d'urgence absolue et d'intérêt public » permettraient au consul de prendre l'initiative (3). Il eût été désirable qu'elle s'expliquât d'une façon plus précise. Elle a voulu, sans doute, faire allusion à une prescription de l'ordonnance du 29 octobre 1833 d'après laquelle, « afin d'acquitter les frais et dépenses du sauvetage, « le consul fait procéder, selon que l'urgence ou les circonstances peuvent l'exiger, à la vente publique de tout « ou partie des débris, agrès et apparaux sauvés » (art. 72).

520. — Ce n'est pas seulement au cas d'innavigabilité

(1) *Sic* Bédarride II, n. 471 et 472 ; Dalloz, v° Droit marit., n. 472 ; Laurin I, p. 593. — (2) Marseille, 14 mars 1834. Rec. de M., t. 14. 1. 167. — (3) 3 juillet 1867, D. 68. 2. 61.

absolue que la vente peut être provoquée, mais encore au cas d'innavigabilité relative.

Le capitaine peut donc vendre le navire si, comme le dit Targa (1), « *l'accomodamento è disastroso, longo e dispen-* « *dioso e che habbi più forma di rinovatione che di ri-* « *paratione à giudicio di periti* » ou encore, pour employer les expressions d'Emérigon (2), lorsque, pour réparer le navire, il faudrait presqu'employer autant de temps et faire autant de dépenses que pour en construire un nouveau. Le tribunal du Havre avait décidé le contraire le 9 janvier 1866; mais son jugement fut infirmé le 3 juillet 1867 par la cour de Rouen : il suffit, dit celle-ci (3), de l'innavigabilité relative, c'est-à-dire d'avaries considérables « et telles qu'on « ne puisse ni réparer le navire sans dépense égale ou à peu « près à ce qu'il vaut ni s'abstenir de réparations sans le « faire devenir en pure perte pour ses propriétaires. » Cette règle est conforme à la raison et à la nature des choses, aux intérêts et aux nécessités les moins contestables du négoce maritime. D'ailleurs le mot « innavigabilité » ne peut pas avoir deux sens différents dans le titre IV et dans le titre X du livre II de notre code.

521. — Comment l'innavigabilité doit-elle être constatée ?

« Dans les formes prescrites par la loi du 13 août 1791, » lit-on dans l'arrêt de la cour de Rouen du 3 juillet 1867, c'est-à-dire sur un procès-verbal d'anciens navigateurs experts nommés par les juges du lieu (4). Ces juges du lieu qui nommeront les experts et statueront après leur rapport sont en France « les juges de commerce dans les villes où il « s'en trouvera » et, à défaut, le juge de paix (5).

Mais « l'inobservation de cette loi, poursuit l'arrêt, n'a « jamais été considérée comme emportant dans toutes les « hypothèses nullité de la preuve. »

En pays étranger, c'est à nos consuls qu'il appartient de

(1) Pond. mar. c. 54, p. 239. — (2) Assur., ch. XII, section 38. — (3) D. 68. 2. 61. — (4) Art. 3 du titre III. — (5) Cf. art. 6, ib.

déclarer l'innavigabilité. « Pour assurer, dit l'ordonnance « du 29 octobre 1833 (art. 32), l'exécution de l'article 237 « du code de commerce, qui interdit au capitaine de vendre « son navire sans pouvoir spécial des propriétaires hors le « cas d'innavigabilité bien constatée, le capitaine, s'il ne « fait pas cette vente dans la chancellerie du consulat, « devra préalablement se munir d'un certificat du consul « attestant que le pouvoir est régulier. Le consul signalera « à notre ministre des affaires étrangères toute contraven- « tion à la présente disposition. Lorsque les ventes seront « faites à la chancellerie du consulat, le pouvoir de vendre « donné au capitaine sera annexé au contrat, après avoir « été par lui certifié. Le chancelier se dirigera, pour les « formes de la vente, d'après les dispositions de la loi du « 27 vendémiaire an II, et le consul en donnera sur le champ « avis à l'administration de la marine du port où le navire « était immatriculé. Si l'acheteur du navire est étranger ou « n'est pas du nombre des Français établis en pays étran- « ger à qui la loi précitée permet de posséder des navires « jouissant des privilèges de la francisation, le consul n'ac- « cordera son visa, pour passer la vente hors de sa chan- « cellerie, qu'en se faisant remettre les actes de francisa- « tion, passeports, congés et autres pièces constatant la na- « tionalité. Il retiendra également ces pièces si le contrat « est passé dans sa chancellerie. Dans l'un et l'autre cas, « il les renverra à l'administration du port où le navire « était immatriculé. » « Lorsqu'un navire français aura « (art. 33), par quelque cause que ce soit, été vendu, dé- « moli ou détruit, le consul en donnera avis à notre mi- « nistre de la marine... »

Les agents vice-consuls de France peuvent aussi, comme les consuls et lorsque ces attributions leur ont été spécialement conférées par le chef du pouvoir exécutif, sur le vu d'un rapport d'experts constatant l'innavigabilité d'un bâtiment de commerce, en autoriser la vente (1).

(1) Décr. 22 septembre-1er octobre 1854, art. 2.

Mais l'emploi de ces moyens, à l'étranger, comme en France, ne peut être exigé que s'il est possible d'y recourir. En 1828, il n'y avait pas de consul à Touranne, les mandarins de la Cochinchine et le roi lui-même avaient refusé soit de constater l'innavigabilité, soit d'accorder des secours pour la réparation du navire, le livre de bord s'était perdu pendant une tempête : la chambre des requêtes jugea le 14 mai 1834 que la cour de Bordeaux avait pu « poser « en principe que la distance des lieux, les ressources du « pays, la nature des évènements et l'impossibilité de rem- « plir les formalités légales doivent influer sur la nature « des preuves et sur leurs effets. » Rien de plus évident.

Toutefois les magistrats ne devront pas admettre aisément qu'on se dispense des formalités légales. Il est peu de matières, en effet, où la fraude soit plus à craindre. M. Laurin (1), frappé des inconvénients que peut offrir dans certains cas l'intervention des autorités étrangères, et s'inspirant de l'art. 244 co., conseille sagement de ne recourir à ces autorités et de n'emprunter au droit étranger ses formes que si les moyens matériels d'exécuter la loi française font absolument défaut.

Dageville (2) pense que la vente, quand elle a été autorisée, doit être faite aux enchères publiques. La chambre des requêtes (arrêt du 3 avril 1867) (3), semble admettre également que la vente ordonnée par un consul français dans un port étranger, pour cause d'innavigabilité, doit être faite aux enchères. Toutefois comment reprocher au capitaine d'avoir vendu sans fraude de toute autre manière, puisqu'aucune forme ne lui est particulièrement imposée par la loi (4)?

522. Les décisions d'un consul prononçant l'innavigabilité d'un navire et en ordonnant la vente sont « purement « administratives, provisoires et conservatoires » (5) : elles

(1) I, p. 594. — (2) II, p. 236. — (3) S. 67. 1. 385. — (4) Aussi M. Demangeat s'exprime-t-il en ces termes : « Nous supposons de plus que « la vente a eu lieu aux enchères publiques parce que telle est, *pa-* « *raît-il*, la *coutume* française » (IV, p. 196). — (5) Expressions d'un arrêt de la chambre des requêtes du 1er août 1843 (S. 44. 1. 119).

laissent donc intacts les droits des tiers et n'enlèvent pas aux tribunaux compétents le pouvoir de trancher définitivement la question d'innavigabilité. Mais le tiers qui, dans ces circonstances, achète loyalement le navire, n'en devient pas moins acquéreur définitif. Celui qui voit mettre en « vente publique » (1) un navire déclaré innavigable n'a pas à s'immiscer dans les actes qui ont déclaré cette innavigabilité pour vérifier s'il peut acheter avec sécurité. Le propriétaire peut avoir été, sans nul doute, victime d'une fraude ourdie par son capitaine, mais il doit s'imputer de n'avoir pas mieux choisi son mandataire. Au contraire, on ne peut rien reprocher au tiers qui, sollicité « par la publi- « cité d'une vente faite sous les auspices d'un représentant « de l'autorité française » (2), se rend adjudicataire du navire déclaré innavigable.

Il en est autrement lorsque l'erreur de la décision consulaire a été préparée par les actes mêmes de l'adjudicataire. Dès que l'acquéreur coopère au vice de cette décision, la vente doit être déclarée nulle à son égard. Ainsi l'a très-bien jugé la chambre des requêtes le 3 avril 1867 (3).

On sait déjà que le décret du 24 mars 1852 punit de la réclusion tout capitaine coupable d'avoir, dans une intention frauduleuse, vendu, hors le cas prévu par l'article 237, le navire dont il a le commandement. Le tiers acquéreur qui aurait préparé par ses actes une fausse déclaration d'innavigabilité pourrait être, le cas échéant, traité comme un complice.

523. Enfin nous devons faire observer que, le navire une fois déclaré innavigable et vendu, le capitaine n'est pas par là même délié de tous ses devoirs : préposé de l'armateur, il est astreint par là même à faire son possible pour sauver la cargaison. S'il n'a plus à diriger le navire innavigable et vendu, « il lui reste, ainsi que l'a très-bien aperçu « la cour de Rouen (4), d'autres fonctions à remplir pour

(1) Rapport de M. d'Oms, D. 68. 1. 40. — (2) Même rapport. — (3) Même arrêt. — (4) 29 décembre 1831. D. v° Droit marit., n. 449.

« tout ce qui est la suite de l'innavigabilité par rapport soit « au navire lui-même, soit au chargement. » C'est ainsi qu'il peut être tenu de louer un autre bâtiment, de faire transborder des marchandises pour les faire parvenir au lieu déterminé par la charte-partie, de payer les loyers de l'équipage et les frais occasionnés dans le lieu du sinistre, etc. Le naufrage lui-même ne le délierait ni envers les chargeurs ni envers les armateurs !

524. La commission qui rédigea le projet de réforme imprimé en août 1867 n'avait pas modifié notre article 237.

La loi belge du 21 août 1879 l'a de même reproduit purement et simplement. Le code portugais (art. 1401) ne l'avait pas modifié davantage.

Le code turc de 1864 l'a complété : « Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, dit l'article 52, le capitaine « ne peut vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires, à peine de nullité de la vente et de répondre « personnellement des dommages et intérêts. L'innavigabilité sera constatée dans un procès-verbal dressé par des « experts assermentés qui seront nommés par le président « du tribunal de commerce ou à défaut par la chancellerie « commerciale et, s'il n'y en a pas, par le conseil local (le « code égyptien de 1875 substitue le « gouverneur » au « conseil local), et à l'étranger par le consul ottoman, ou à « son défaut par le magistrat du lieu (le code égyptien « ajoute : « sans préjudice du droit des parties de contester « judiciairement l'innavigabilité). A défaut de pouvoirs et « d'instructions de la part des propriétaires, poursuivent les « deux codes, la vente par suite de l'innavigabilité ainsi « constatée sera faite aux enchères publiques. »

L'ordonnance de Bilbao (Guatemala, Honduras, Paraguay) s'exprime en ces termes : « Aucun capitaine ne « pourra vendre le navire sans le consentement exprès des « propriétaires et avant que l'affrètement soit accompli. » (C. XXIV, art 42.)

Le code hollandais (art. 376) reproduit notre article 237,

en ajoutant que le capitaine répondra personnellement des dommages et intérêts sans préjudice de l'action publique s'il y a lieu.

D'après le code allemand (art. 499), le capitaine ne peut vendre le navire qu'en cas de nécessité pressante constatée par le tribunal des lieux sur expertise, et avec le concours du consul de son pays. S'il n'existe sur les lieux ni tribunal ni autre autorité quelconque qui puisse faire l'enquête, le capitaine doit, pour sa justification, faire prononcer par des experts et, s'il y a impossibilité, se munir d'autres preuves. La vente doit être publique.

Dans la législation suédoise, le capitaine ne peut vendre le navire qu'en cas de déclaration d'innavigabilité.

Le capitaine, dit le code finlandais (art. 49 § 2), n'a pas le droit de vendre le navire, à moins qu'il n'en ait reçu l'autorisation des armateurs ou que l'autorité compétente n'ait déclaré, après examen, le navire hors d'état de naviguer.

L'édit autrichien de juillet 1774 (c. II, art. 35) défend au capitaine « d'hypothéquer le navire ou d'aliéner ce qui en « dépend, à moins d'un pouvoir spécial des armateurs ou de « leurs représentants ou de nécessité urgente et absolue. Il « doit, dans ce dernier cas, consulter les officiers, consi- « gner leur avis sur son livre de bord et en instruire ses « armateurs avec détail. Mais en aucun cas il ne peut, sans « leur consentement exprès, vendre le navire : il devra, « réduit à cette extrémité, s'adresser aux consuls pour « obtenir les meilleures conditions. »

L'article 334 du code italien est ainsi rédigé : « Le capi- « taine ne peut vendre le navire sans un pouvoir spécial du « propriétaire, si ce n'est dans le cas d'innavigabilité. L'in- « navigabilité doit être déclarée par une ordonnance du tri- « bunal de commerce en Italie, par une ordonnance de « l'agent consulaire à l'étranger. La vente doit être faite « aux enchères publiques. » L. Borsari fait observer que le législateur italien a prudemment supprimé ces mots du texte français : « à peine de nullité de la vente. » Mais, ajoute-t-il,

la nullité n'en doit pas moins être prononcée si l'on s'est passé sans une inexorable nécessité des autorisations et formalités requises ou si le capitaine avait le choix entre la vente et tout autre parti.

Les légistes anglais citent un vieil arrêt, de sir Mathew Hale (1), d'après lequel le capitaine n'aurait pu transférer à l'acheteur la propriété du navire quoiqu'il l'eût vendu à l'étranger, dans un péril pressant, le bâtiment et les agrès battus et brisés par la tempête, sans espoir de salut, au milieu de barbares pillant tout ce qu'on laissait à leur portée. En supposant que cet arrêt ne puisse s'expliquer par quelque circonstance du procès oubliée aujourd'hui, la jurisprudence s'adoucit assez vite, car un des plus anciens arrêtistes atteste que le capitaine, quoique non propriétaire du navire, peut le vendre dans certains cas, par exemple si les vivres viennent à manquer (2).

La règle qui prévaut, en Angleterre comme aux Etats-Unis, c'est que le capitaine peut vendre le navire, mais seulement dans des cas exceptionnels d'extrême nécessité. Je demande, disait lord Gifford (3), que la vente soit faite de bonne foi, c'est-à-dire pour la plus grande utilité des intéressés, mais cela ne me suffit pas : je demande encore qu'il n'ait pas été possible d'éviter la vente. Lord Stowell (4) a résumé, sur ce point, la doctrine du droit britannique dans un langage remarquablement précis : « Il faut d'abord, « dit-il, prouver la nécessité, puis il reste à voir si la né- « cessité est telle que le maître ait le droit de vendre. Je ne « saurais dénier qu'il en puisse être ainsi. Par exemple un « navire est dans les eaux étrangères : l'armateur n'a pas « de correspondant sur les lieux, et il n'y a pas le moindre « moyen d'emprunter pour subvenir aux réparations. Que « faire? Le navire peut pourrir avant qu'on ait reçu la « moindre nouvelle des armateurs. En pareil cas, si la

(1) Tremenhere *c.* Tresillian, 1 Sid. 452. — (2) Jenkin's Centuries, p. 165. Observation at the end of case 17. — (3) Robertson *c.* Clarke, 1 Bing. 450. — (4) The Fanny and Elmira, Hicks, Edw. Ad. 117, 118.

« nécessité n'est pas douteuse, s'il est pleinement démontré « que tout a été fait *optima fide*, dans l'intérêt véritable des « propriétaires, le juge peut valider la vente. »

On voit qu'il suffit, en Angleterre comme en France, de l'innavigabilité relative. C'est ce qu'énonçait avec raison l'arrêt de la cour de Rouen, du 3 juillet 1867, que nous avons déjà cité.

Toutefois l'acheteur est moins bien traité que dans la législation française : il doit vérifier les pouvoirs du capitaine, les circonstances dans lesquelles celui-ci procède à la vente, et s'il agit sous l'empire d'une invincible nécessité (1). On produirait en vain, pour échapper au regard scrutateur du juge anglais, un décret rendu par une cour de vice-amirauté, l'ordonnance d'un agent quelconque du gouvernement anglais : l'accomplissement de certaines formalités ne transforme pas le *titre* du nouveau possesseur. Lord Ellenborough (2), écartant l'ordonnance rendue dans de pareilles circonstances par la cour de vice-amirauté de Tortola (l'une des Antilles anglaises), faisait observer qu'aucun texte ne permet d'attribuer un tel effet aux décisions d'une juridiction britannique.

Mais Maclachlan (3) rappelle à ce propos que notre jurisprudence a tiré des lois françaises une toute autre déduction. Il suppose qu'un acheteur anglais se soit fait autoriser par le juge ou le consul français et pense que la cour d'amirauté, déterminée par le caractère de cette intervention, validera la vente sans en examiner le mérite intrinsèque, pourvu qu'il n'y ait eu aucune collusion entre le capitaine et l'acheteur.

Les juriconsultes américains ne professent guère d'autres doctrines. Ils font observer, comme les légistes anglais, que la bonne foi du capitaine ne suffit pas à valider le contrat, si les circonstances du fait ne le justifient pas. Que l'ache-

(1) The Margaret Mitchell, 4 Jur. N. S. 1193; The Australia, Swab. Ad. 480; 13 Moore P. C. 132. — (2) Reid *v.* Darby, 10 East, 143, 156. — (3) p. 158.

teur y prenne garde ! En Amérique comme en Angleterre, il ne suffit pas que les contractants aient cru ni même aient dû croire à la nécessité actuelle de la vente, si les faits postérieurs leur infligent un démenti.

Dixon (1) fait observer que, grâce à la facilité toujours croissante des communications et aux progrès de la télégraphie électrique, le capitaine exercera plus rarement le droit de vendre le navire : il faudra généralement qu'il se trouve sous l'empire d'une nécessité bien impérieuse et qui ne lui laisse pas, pour ainsi dire, le temps de respirer.

525. Depuis qu'il existe une navigation maritime, le capitaine a le droit, si les victuailles manquent, d'obliger ceux qui ont des vivres en particulier à les mettre en commun. *Eo magis*, disait la loi 2 § 2 *de lege rhodia de jactu, quod si quando ea (cibaria) deficerent in navigatione, quod quisque haberet in commune conferret.* Tout doit être commun, disait Vinnius (2), dans cette suprême indigence, mais non à ce point qu'on soit à jamais dispensé de payer le prix des vivres : *utique tamen non gratis, ut nihil restitui necesse sit, sed cum onere restituendi ubi necessitas cessaverit.* Le Consulat de la mer emprunta cette règle au droit romain : « Encore, y lit-on (3), si les vivres manquent aux matelots « ou autres qui sont à bord, le marchand qui en a doit les « mettre en commun ; le patron doit les distribuer entre « tous d'une manière égale, et le marchand ne peut en « retenir que sa part en proportion des autres. Quand le « patron sera en quelque parage où il trouvera des vivres, « le marchand a le droit de lui en demander tout autant « qu'il lui en aura pris, et le patron doit les lui rendre. » Le statut anconitain de 1397 n'attendait pas même que la disette se fût produite : il tarifait ce que chacun pouvait emporter et attribuait à la communauté du navire le pain ou le biscuit porté en sus (rub. 83). Enfin Cleirac écrivait en 1647 (4) que « le droict Royal d'Espagne permet à ceux qui ont besoin

(1) p. 8. — (2) p. 215. — (3) c. 63, éd. Pardessus. — (4) Sur l'art. 17 des rôles d'Oléron.

« de vivres, au cas que ceux qui en ont refusent de les « accommoder, d'en prendre de voye de faict *(los tomar de « su autoridad)*. »

L'ordonnance de 1681 procède du Consulat : « Si les vi- « tuailles du vaisseau, dit l'article 31, tit. I, l. II, man- « quent dans le voyage, le maître pourra contraindre ceux « qui auront des vivres particuliers de les mettre en commun « à la charge de leur en payer le prix. »

L'article 249 du code de commerce n'a guère modifié cette disposition de l'ordonnance : « Si les victuailles du bâtiment « dit-il, manquent pendant le voyage, le capitaine, en pre- « nant l'avis des principaux de l'équipage, pourra con- « traindre ceux qui auront des vivres en particulier de les « mettre en commun, à la charge de leur en payer la « valeur. »

526. C'est là, sans nul doute, un remède extrême, et le capitaine qui, par une plus sage conduite, eût évité cette sorte d'expropriation, deviendrait responsable de son incurie. C'est pourquoi l'ordonnance (art. 32 du même titre) défendait expressément « à tous maîtres de revendre les « victuailles de leur vaisseau ». Exposés à prendre cette mesure de contrainte, ils doivent soigneusement conserver à bord des vivres embarqués proportionnellement à la composition de l'équipage et à la durée du trajet.

C'est pourquoi nous admettrions volontiers avec M. Ruben de Couder (1) que le code de 1807 contient implicitement la même prohibition (2).

527. Le code belge modifié par la loi du 21 août 1879, le code hollandais (art. 374), le code italien (art. 342), les codes égyptien et turc (art. 64) reproduisent purement et simplement l'article 249 du code français.

L'ordonnance de Bilbao autorise (c. XXIV, art. 41) le capitaine à prendre pour son équipage les vivres ou

(1) v° Capitaine, n° 96. — (2) V. toutefois, en ce qui touche la vente des vivres aux navires en détresse, ce que nous avons dit ci-dessus, n. 502.

provisions des passagers qui ne leur sont pas absolument nécessaires, à la charge de leur en payer la valeur « et en « établissant ce compte sur son livre de sous-bord, selon le « cours du port de destination. »

Le code russe autorise simplement le capitaine à rationner l'équipage, mais seulement dans le cas d'une absolue nécessité (1). Le code norwégien autorise également le capitaine à rationner l'équipage s'il craint que les provisions ne viennent à manquer : les matelots ainsi réduits au strict nécessaire ont droit à un dédommagement (art. 15). Cette disposition du code norwégien est reproduite par le code suédois. « Le capitaine, dit le code finlandais (art. 42), pour- « voira à la nourriture de l'équipage suivant l'ordre établi « par l'autorité compétente. S'il y a eu à ce sujet des con- « ventions détaillées et préalablement acceptées par l'équi- « page, on suivra l'ordre établi par ces conventions. Si la « nécessité oblige à diminuer les rations, cette diminution « sera bonifiée en argent lors du paiement définitif des « loyers. »

L'édit autrichien du 25 juillet 1774 (c. II, art. 18) élargit les devoirs tracés par la loi française et transforme en obligation civile une faculté que l'ordonnance de 1681 laissait au capitaine : « Si les vivres, dit-il, manquaient à bord pen- « dant le voyage, le capitaine contraindra ceux qui en au- « ront à les mettre en commun moyennant un prix équi- « table. La même *obligation* est prescrite aux navires qui « rencontrent un bâtiment privé de vivres, et qui doivent « lui fournir ce qui ne leur est pas nécessaire pour finir leur « voyage. » Le même édit défend au capitaine de convertir les rations de vivres en prestations pécuniaires (c. VII, art. 17).

En Angleterre, d'après le *merchant shipping act* de 1854 (art. 223), si, pendant un voyage, la ration des vivres auxquels un marin a droit d'après son engagement vient à être

(1) V. art. 700 à 708.

réduite (excepté pour cause de punition dans les circonstances prévues au contrat ou pour tout le temps pendant lequel le marin aura volontairement ou sans motif valable refusé ou négligé de remplir ses devoirs, ou bien encore en cas d'emprisonnement légal pour inconduite soit à bord, soit à terre) ou s'il est démontré que les vivres sont ou ont été pendant le voyage de mauvaise qualité ou impropres à la consommation, le marin reçoit une indemnité pécuniaire recouvrable comme ses gages, dont elle forme le supplément. Mais s'il est démontré à la cour devant laquelle l'affaire est portée que le capitaine n'a pas pu se procurer ou fournir la quantité voulue des vivres dont la ration a été réduite et qu'on les a remplacés par des équivalents convenables, la cour prendra le fait en considération et modifiera ou refusera l'indemnité suivant les cas (1). Le maître n'est pas responsable du déficit qui vient à se produire si le voyage est prolongé au-delà de toute prévision par des évènements extraordinaires (2).

Aux Etats-Unis, les rédacteurs de l'*act* du 7 juin 1872 se sont approprié l'article 223 de la grande loi anglaise en modifiant le tarif des indemnités pécuniaires. Le maître n'est tenu de payer cette espèce de gages supplémentaires que si le manque de vivres est imputable à sa négligence, par exemple s'il n'a pas embarqué sur son navire, dans le dernier port qu'il a quitté, l'eau et les provisions nécessaires (3).

Les jurisconsultes américains supposent qu'un capitaine, « obéissant à une loi d'humanité », a disposé d'une partie de ses provisions en faveur d'un navire en détresse et qu'il se trouve ensuite contraint de rationner son équipage : cet

(1) Les réclamations que trois hommes de l'équipage ont le droit d'adresser avant le voyage à tout contrôleur d'embarquement (v. ci-dessus n° 393), peuvent être adressées en cours de voyage à tout agent consulaire anglais. Conf. la loi allemande du 27 décembre 1872, art. 47. — (2) The Josephine, 1 Swab. Ad. 152; 2 Jur. N. S. 1148, S. C. — (3) Mariners *v.* The Washington, 1 Peter's Adm. R., 219.

équipage ne pourra pas réclamer des gages supplémentaires *(extra wages)*, à moins que le capitaine n'ait reçu lui-même le prix des vivres : il est alors raisonnable d'en faire profiter ceux auxquels on a demandé ou imposé un sacrifice (1).

528. Pour s'acquitter de ses devoirs et pour exercer ses droits, le capitaine doit pouvoir se faire obéir sans réplique et sans délai. Toutes les législations maritimes, dans tous les temps et dans tous les lieux, lui ont donc conféré des attributions disciplinaires.

Comme il ne s'agit ici que de règlements intérieurs, n'intéressant pas les rapports commerciaux de peuple à peuple, nous bornons cette partie de notre étude au droit français.

« Les capitaines de navires de commerce, écrivait le « 24 mars 1852 le ministre Ducos dans son rapport au pré- « sident de la république, n'ont plus d'action sur leurs équi- « pages ; ils ne peuvent user du droit correctionnel que leur « réserve l'ordonnance de 1681 parce que les pénalités qui « le sanctionnent sont ou trop rigoureuses pour l'époque « actuelle ou inexécutables à bord de navires montés par un « petit nombre d'hommes et que d'ailleurs ce droit est limité « à quelques fautes et délits commis pendant le cours du « voyage.... Et pourtant, à bord d'un navire de commerce « comme sur un bâtiment de l'Etat, la vie de l'équipage et « des passagers dépend de l'ensemble et de la précision des « manœuvres, de l'obéissance ponctuelle aux ordres donnés, « de la soumission absolue envers celui qui commande, et « la vindicte publique ne doit pas laisser impunis des actes « qui compromettent la fortune et la vie des citoyens.... En « mer, les moindres fautes sont graves par les funestes « conséquences qu'elles peuvent entraîner. Si ces fautes ne « sont pas réprimées sur le champ, la punition est illu- « soire ; elle équivaut à l'impunité, qui devient un encou- « ragement pour l'insubordination. De là résulte l'ineffi-

(1) Curtis'Merchant Seamen, 103.

« cacité de poursuites judiciaires tardives devant les tribu-
« naux ordinaires pour des faits qui, le plus souvent, se
« passent à des distances lointaines, dans des parages
« étrangers, et presque toujours sans que l'on puisse pro-
« duire des témoins au retour; pour des faits, d'ailleurs,
« qui ne sont point prévus par le code pénal ordinaire, et
« que les capitaines préfèrent laisser impunis, plutôt que
« d'entamer une affaire dont la lenteur est incompatible
« avec leur mission commerciale.... »

C'est très-précis, très-logique et très-pratique. En effet, depuis le 24 mars 1852, nous possédons un code disciplinaire approprié aux besoins de notre marine marchande.

529. Les infractions que ce décret punit de peines disciplinaires sont des fautes de discipline (1).

Sont considérés comme fautes de discipline : 1° la désobéissance simple; 2° la négligence à prendre son poste ou à s'acquitter d'un travail relatif au service du bord; 3° le manque au quart ou le défaut de vigilance pendant le quart; 4° l'ivresse *sans désordre*; 5° les querelles ou disputes, sans voies de fait, entre les hommes de l'équipage ou les passagers; 6° l'absence du bord sans permission quand elle n'excède pas trois jours; 7° le séjour illégal à terre, moins de trois jours après l'expiration d'un congé; 8° le manque de respect aux supérieurs (parmi lesquels est compris, aux termes d'une dépêche du 1er février 1853, le mécanicien en chef d'un navire à vapeur) ; 9° 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 uu cigare allumés; 10° le fait de s'être endormi une première fois, étant à la barre, en vigie ou au bossoir; 11° enfin, et généralement 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 (2).

(1) Art. 1. — (2) Art. 58.

Même avant le décret du 24 mars 1852, la jurisprudence avait admis (1) que les passagers étaient, comme les gens de l'équipage, quoiqu'à un autre point de vue, soumis à la discipline du bord. Le décret du 24 mars ne laisse plus subsister le moindre doute à cet égard.

530. Le droit de connaître des fautes de discipline et de prononcer les peines qu'elles comportent est attribué sans appel ni recours en révision ou en cassation : 1° aux commissaires de l'inscription maritime ; 2° aux commandants des bâtiments de l'Etat ; 3° aux consuls de France ; 4° aux capitaines de navires du commerce commandant sur les rades étrangères ; 5° aux capitaines de navires (2). Ce droit s'exerce de la manière suivante : lorsque le navire se trouve dans un port ou sur une rade de France ou dans un port d'une colonie française, le droit de discipline appartient au commissaire de l'inscription maritime à qui la plainte est adressée par le capitaine. Sur les rades d'une colonie française, le droit de discipline appartient au commandant du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux ou, en l'absence de celui-ci, au commissaire de l'inscription maritime. Le capitaine du navire adresse sa plainte à l'un ou à l'autre suivant le cas. Les gouverneurs des colonies françaises déterminent par un arrêté soumis à l'approbation du ministre de la marine les limites entre la rade et le port. Dans les ports et rades des pays étrangers, le droit de discipline appartient au commandant du bâtiment de l'Etat ou, à son défaut, au consul de France. Le capitaine adresse sa plainte à l'un ou à l'autre suivant le cas. En l'absence de bâtiments de l'Etat et à défaut de consul, le droit de discipline appartient au plus âgé des capitaines de navire : les capitaines au long cours auront toujours, à cet égard, la priorité sur les maîtres au cabotage. *En mer* et et dans les lieux où il ne se trouve aucune des autorités mentionnées ci-dessus, le capitaine du navire prononce et fait appliquer les peines de discipline sauf

(1) Aix, 17 et 26 septembre 1827, Rec. de M. 1828. 1. 326. — (2) Art. 5 décr. 24 mars 1852.

à en rendre compte dans le premier port où il aborde soit au commissaire de l'inscription maritime, soit au commandant du bâtiment de l'Etat, soit au consul (1).

Dans tous les cas et *en quelque lieu* que se trouve le navire, le capitaine, maître ou patron peut infliger les peines de discipline prévues par l'article 53 du décret (la consigne pendant huit jours, le retranchement de boisson fermentée pendant trois repas, la vigie pour une heure ou la boucle pour huit jours) sans en référer préalablement à l'une des autorités susénoncées, mais à la charge par lui de leur en rendre compte dans le plus bref délai (2).

Les peines applicables aux fautes de discipline sont (3) : *Pour les hommes de l'équipage,* 1° la consigne à bord pendant huit jours au plus ; 2° le retranchement de la ration 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 2 à 50 francs s'il est engagé à la part; 5° la prison pendant huit jours; 6° l'amarrage à un bas mât sur le pont, dans l'entrepont ou dans la cale, pendant un jour au moins et trois jours au plus, à raison d'une heure au moins et de quatre heures au plus par jour; 7° la boucle aux pieds pendant cinq jours au plus; 8° le cachot pendant cinq jours au plus (4). *Pour les officiers* (auxquels sont assimilés, seulement pour l'application des peines, le subrécargue et le chirurgien) (5), les peines disciplinaires sont : 1° la retenue de dix à quarante jours de solde, s'ils sont engagés au mois, ou de 20 à 150 francs s'ils sont engagés à la part; 2° les arrêts simples pendant quinze jours

(1) Art. 6. — (2) Art. 7. — (3) Art. 52. — (4) 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. — (5) V. art. 57.

au plus avec continuation de service ; 3° les arrêts forcés dans la chambre pendant dix jours 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'entrepont,* la privation de monter sur le pont pendant plus de deux heures chaque jour. Ces peines ne peuvent être appliquées pendant plus de trois jours consécutifs.

Les officiers et les passagers de chambre ou d'entrepont qui, condamnés à une peine disciplinaire, refuseront de s'y soumettre, peuvent être mis aux arrêts forcés pendant dix jours au plus. Ces peines peuvent être prolongées autant que la nécessité l'exige s'il s'agit d'un homme dangereux ou en prévention de crime (1).

Les marins de l'équipage sont d'ailleurs tenus de prêter main-forte au capitaine pour assurer l'arrestation de tout prévenu, sous peine d'un mois à un an de prison, indépendamment d'une retenue de solde d'un à trois mois (2). En cas de mutinerie ou de révolte, la résistance du capitaine et des personnes qui lui restent fidèles est considérée comme un acte de légitime défense (3).

La désertion de tout individu appartenant à l'équipage d'un bâtiment de commerce doit être dénoncée par le capitaine dans le délai de trois jours (4).

C'est un rôle obligatoire et non un rôle facultatif que le décret du 24 mars 1852 donne au capitaine. Investi d'attributions disciplinaires, le capitaine qui s'abstiendrait de remplir les formalités prescrites aux titres I et II de ce décret (5) est puni d'une amende de 50 à 500 francs et peut

(1) Art. 54. — (2) Art. 98. — (3) Art. 99. — (4) Ord. 31 oct. 1784, tit. XVIII, art. 18. Cf. décr. 24 mars 1852, art. 26 et règl. général de 1866, art. 237. — (5) Le titre I (art. 5 à 22) est intitulé « De la juri-« diction », le titre II (art. 23 à 51) est intitulé « De la forme de « procéder ».

l'être d'un emprisonnement de six jours à un an (1). Toutefois s'il n'omet que de se conformer aux prescriptions des chapitres I et II du titre II (2), il n'est puni que d'une amende de 25 à 300 francs (3).

531. Ce chapitre II du second titre trace au capitaine, dans ses trois premiers articles, les règles qu'il doit suivre pour la constatation des délits maritimes. Juge des infractions à la discipline, le capitaine joue en outre le rôle de magistrat instructeur quand il se trouve en face d'un délit ou d'un crime.

Aussitôt qu'un délit a été commis à bord, le rapport en est fait au capitaine par le second ou l'officier de quart. Si le délit a été commis hors du bord, le second en fait le rapport au capitaine. Si le délit a été commis en l'absence du second et de l'officier de quart ou s'il parvient à la connaissance du capitaine sans qu'il lui ait été signalé par un rapport de l'un de ces deux officiers, il constate lui-même ce délit. Les circonstances du délit sont toujours mentionnées sur le livre de punition (art. 24). Le capitaine, assisté, s'il y a lieu, de l'officier qui a fait le rapport et qui remplit les fonctions de greffier, procède ensuite à une instruction sommaire, reçoit la déposition des témoins à charge et à décharge, et dresse procès-verbal du tout. Le procès-verbal est signé des témoins, du capitaine et de l'officier faisant fonctions de greffier. Mention de ce procès-verbal est faite sur le livre de punition (art. 25).

Si les faits se sont passés dans un port ou sur une rade de France ou dans un port d'une colonie française, le capitaine adresse sa plainte et les pièces du procès au commissaire de l'inscription maritime dans les trois jours qui suivent celui où le délit a été constaté ; s'ils se sont passés sur la rade d'une colonie française, il l'adresse dans le même délai au

(1) Art. 86. — (2) Le chapitre I est intitulé : « De la forme de « procéder en matière de fautes de discipline », le chapitre II « De « la forme de procéder en matière de délits maritimes ». Il n'est question dans l'unique article de ce chapitre I que du « livre de « punition » (v. ci-dessus n. 457). — (3) Art. 48.

commandant du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux ou, en l'absence de celui-ci, au commissaire de l'inscription maritime; s'ils se sont passés à l'étranger, il l'adresse au commandant du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux ou, à défaut, au consul de France. Si le délit a été commis soit en mer, soit dans une localité étrangère où il n'y ait ni bâtiment de l'Etat ni consul de France, le capitaine remet sa plainte, dans le premier port où il aborde, soit au commissaire de l'inscription maritime, soit au commandant du bâtiment de l'Etat, soit au consul, suivant qu'il y a lieu. Lorsque les faits rentrent dans la catégorie des délits communs non prévus par le décret du 24 mars et sont en conséquence réservés aux tribunaux ordinaires, le commissaire de l'inscription maritime ou le commandant du bâtiment de l'Etat qui a reçu la plainte la transmet au procureur de la république du lieu (1).

Lorsque le prévenu d'un des délits énoncés dans le décret est le capitaine du navire, les poursuites ont lieu soit sur la plainte des officiers et marins de l'équipage ou des passagers, soit d'office (2).

Aussitôt qu'un crime a été commis à bord d'un navire, le capitaine se conforme, pour constater les faits et pour procéder à l'instruction, aux articles 24 et 25 ci-dessus. Il saisit, en outre, les pièces de conviction et fait arrêter le prévenu (3). Immédiatement après son arrivée dans un port ou sur une rade de France, le capitaine remet le prévenu et les pièces du procès au commissaire de l'inscription maritime du lieu (4). Si le navire aborde dans un port étranger, il remplit les mêmes dispositions envers le

(1) Art. 26. — (2) « Dans le premier cas, la plainte sera portée « dans les délais prescrits par l'art. 26 au commissaire de l'inscrip- « tion maritime, au commandant du bâtiment de l'Etat ou au con- « sul suivant les circonstances prévues par cet article » (art. 27). — (3) Art. 49. — (4) « Ce fonctionnaire complète au besoin l'instruction, « transmet les pièces dans les vingt-quatre heures au procureur de « la république de l'arrondissement et pourvoit au transport du « prévenu devant l'autorité judiciaire » (art. 50).

consul français (1). A défaut de consul, il agit de la même manière à l'égard du commandant du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux (2).

Les capitaines au long cours sont même appelés à faire partie des tribunaux maritimes commerciaux organisés par le décret du 24 mars (3).

532. Enfin le capitaine, en cours de voyage, remplit, selon les circonstances, certaines fonctions qui seraient confiées, à terre, soit à l'officier de l'état civil, soit à un notaire.

Ainsi, en cas de naissance ou de décès pendant un voyage en mer, il en est dressé acte dans les vingt-quatre heures par le capitaine du navire, en présence du père pour les actes de naissance et, soit qu'il s'agisse de naissance ou de décès, en présence de deux témoins pris parmi les officiers du bâtiment ou, à leur défaut, parmi les hommes de l'équipage. Ces actes de naissance et de décès sont inscrits à la suite du rôle d'équipage (art. 59 et 86 c. civ.) Au premier port où le bâtiment aborde soit de relâche, soit pour toute autre cause que celle de son désarmement, le capitaine est tenu de déposer deux expéditions authentiques des actes de naissance et de décès par lui dressés, savoir : dans un port français, au bureau du préposé à l'inscription maritime; dans un port étranger entre les mains du consul. Une de ces expéditions reste déposée au bureau de l'inscription maritime ou à la chancellerie du consulat et l'autre est envoyée au ministre de la marine (art. 60 et 87 c. civ.) (4).

(1) « Le consul complète au besoin l'instruction dans le plus bref « délai possible et, s'il le juge nécessaire, fait débarquer le prévenu « pour l'envoyer au port d'armement avec les pièces du procès » (art. 51). — (2) Celui-ci procède comme eût fait le consul (même article). — (3) V. les art. 14 et 15 du décr. 24 mars 1852. « Le plus âgé « des capitaines au long cours présents sur les lieux », disent ces deux articles. — (4) On lit dans l'article 245 du règlement général de 1866 : « Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applica- « bles aux bateaux et embarcations qui font de très-courtes traver- « sées. Les patrons de ces bateaux et embarcations se conforment « aux dispositions suivantes : 1° Si des individus meurent à la mer

D'après l'ordonnance du 23 octobre 1833 (art. 6), « si les « consuls découvrent soit par le rapport, soit par l'interro- « gatoire des gens de l'équiqage ou par tout autre moyen « qu'un capitaine a négligé de dresser des actes de nais- « sance ou de décès arrivés pendant la traversée, ils en « rédigeront procès-verbal, dont expédition sera envoyée « au ministre de la marine pour être pris à l'égard du con- « trevenant telles mesures qu'il appartiendra. »

En cas de décès à bord pendant le voyage, le capitaine doit faire l'inventaire immédiat des effets du défunt en présence des parents s'il y en a, à défaut de parents devant deux témoins. Le capitaine est responsable des effets du défunt et tenu de les remettre au désarmement, avec l'inventaire, au bureau de l'inscription maritime. Les espèces monnayées, ainsi que les bijoux trouvés à l'inventaire, sont déposées à la caisse des gens de mer (1).

Les testaments faits sur mer dans le cours d'un voyage soit par les gens de l'équipage, soit par les passagers peuvent être reçus par le capitaine conjointement avec l'écrivain du navire ou celui qui en fait les fonctions (conf. n. 454), ou, à leur défaut, par ceux qui les remplacent; s'il s'agit des testaments de ces derniers, ils peuvent être reçus par ceux qui les suppléent dans l'ordre hiérarchique du service. Dans

« (naturellement ou par accident) pendant cette courte navigation, « leurs cadavres sont rapportés à terre le plus promptement possible « pour que l'identité en soit constatée et que les actes de décès soient « dressés par l'officier d'état civil de la commune d'où dépend le « port d'armement ou de relâche; 2° Lorsque les individus ont péri « de mort violente, les patrons ont, en outre, à appeler un officier « de police, sans préjudice de l'obligation de rendre compte de l'évè- « nement au commissaire de l'inscription maritime du port où ils « abordent; 3° Si un individu tombe à la mer et qu'il ne soit pas pos- « sible de le sauver, les patrons sont tenus, aussitôt après leur arri- « vée dans le premier port où ils abordent, de se présenter immédia- « tement avec tous les hommes de leur équipage au bureau de l'ins- « cription maritime, où ils rendent compte de l'évènement et de ses « circonstances ». — (1) Ord. de 1681, l. II, tit. III, art. 5 et tit. IV, art. 6; l. III, tit. XI, art. 4 et 5. Règlement du 23 août 1739, art. 1. 2, 3. Règlement du 17 juillet 1816, art. 21 et 22. Règlement du 31 octobre 1840, art. 239. Règlement général de 1866, art. 246.

tous les cas, ces testaments doivent être faits en présence de deux témoins et en double original. Ils doivent être signés par le testateur, par ceux qui les reçoivent et par les deux témoins ou l'un d'eux au moins; et si le testateur ou l'un des témoins ne sait ou ne peut signer, il est fait mention de leur déclaration à cet égard et de la cause qui les empêche de signer (art. 988, 989, 990, 995, 998 c. civ.).

Aux termes de l'article 988, il ne suffit pas que le testament ait été fait *en mer*; il faut aussi qu'il ait été fait *dans le cours d'un voyage.* Ces termes absolus comprennent aussi bien les voyages au cabotage que les voyages de long cours. D'autre part le capitaine ne peut recevoir un testament maritime tant que le navire n'a pas fait voile ou dès qu'il a touché le port d'arrivée ou de désarmement : si le marin ou le passager qui veut tester ne peut pas descendre à terre, il faut appeler un notaire à bord.

Bien plus, même dans le cours du voyage, après le départ et avant l'arrivée, le testament maritime n'est plus possible lorsque le navire a abordé une terre, étrangère ou française, où se trouve un officier public français (art. 994). Le capitaine ne pourrait pas davantage, en cas pareil, dresser un acte de naissance ou de décès.

Le capitaine, appelé à recevoir les testaments maritimes, ne doit pas ignorer que « le testament fait sur mer ne pourra « contenir aucune disposition au profit des officiers du « vaisseau s'ils ne sont parents du testateur » (art. 997 c. civ.). Cette incapacité, bien entendu, ne s'étend pas aux passagers et aux gens de l'équipage qui n'ont pas le grade d'officier : on ne peut craindre de leur part aucun abus d'influence et d'ailleurs les incapacités sont de droit étroit.

Si le bâtiment aborde dans un port étranger où se trouve un consul de France, ceux qui ont reçu le testament sont tenus de déposer un des originaux clos et cacheté entre les mains de ce consul, qui le fait parvenir au ministre de la marine. Au retour du bâtiment en France, les deux originaux également ou l'original qui resterait, si l'autre avait

été déposé dans le cours du voyage, doivent être remis au préposé de l'inscription maritime, qui les fait passer sans délai au ministre de la marine (art. 991 et 992).

Le capitaine mentionne sur le rôle d'équipage le nom du testateur et, en marge, la remise qui aura été faite des originaux du testament soit entre les mains d'un consul, soit au bureau d'un préposé de l'inscription maritime (art. 993).

Il y a là (art. 990-993) des formalités purement extrinsèques et règlementaires, par exemple la rédaction du testament en double original, qui ne sont pas prescrites par le code civil à peine de nullité, les jurisconsultes sont à peu près unanimes à le reconnaître. Toutefois comme on les a imaginées pour soustraire le testament maritime aux chances de perte et pour en assurer la conservation matérielle, le capitaine, en négligeant de les observer, encourt une responsabilité.

SECTION V.

DEVOIRS ET DROITS DU CAPITAINE A L'ARRIVÉE.

533. Le premier devoir du capitaine est d'aborder au lieu de la destination tel qu'il a été fixé par les connaissements et par la charte-partie.

Mais il se peut que le lieu de la destination ne soit pas déterminé avec précision, par exemple si le navire fait voile vers un pays encore peu connu ou dont les ports ne sont pas toujours abordables.

Dans ce cas, le capitaine aura rempli toutes ses obligations si, tout en se conformant le plus possible aux indications de la charte-partie et des connaissements, il a choisi dans les parages désignés le lieu le plus propice au débarquement.

Le capitaine peut avoir reçu l'ordre de se rendre à un « point déterminé ou *autres lieux environnants*. » Le juge du fait aurait naturellement à rechercher quel est, d'après

les circonstances de la cause et dans l'intention des parties, le sens de ces derniers mots. MM. Eloy et Guerrand (1) pensent qu'il ne faudrait pas entendre seulement par cette expression les points les plus rapprochés, mais « tous les « points de la côte sur laquelle se trouverait le port dési- « gné » (2). Cette proposition est trop générale et, selon nous, entièrement inadmissible si la côte est très-étendue. Nous nous bornons à conseiller au juge de ne pas interpréter ces mots dans un sens trop restrictif.

Il arrive aussi qu'un navire est expédié pour un point désigné où il doit, non délivrer sa cargaison, mais prendre des ordres pour savoir où il sera tenu de la délivrer. Rien de plus simple si des ordres lui sont, en effet, donnés au lieu indiqué. Mais s'il n'en reçoit aucun, que devra-t-il faire ?

On peut se placer successivement dans quatre hypothèses.

Première hypothèse. Un capitaine est astreint à prendre des ordres dans un port étranger, mais seulement pour un certain nombre de ports entre lesquels, à l'exclusion de tous autres, un choix doit être fait. S'il ne sait qui doit lui donner des ordres, il doit, par la plus large publicité, porter son arrivée à la connaissance de tous et provoquer l'intervention des affréteurs ou de leurs représentants. Personne ne se présente-t-il après un laps de temps suffisant pour que la notoriété de son arrivée soit irréfragable, il devra choisir, eu égard à la nature de la cargaison et au domicile des réceptionnaires indiqués dans les connaissements, le port le plus avantageux pour la décharge parmi les ports désignés dans la charte-partie. J'ajoute que, pour mettre l'autorité consulaire à même d'exécuter en connaissance

(1) III, n. 1872. — (2) « Dans une espèce où il s'agissait, disent « ces auteurs, d'une assurance sur marchandises à charger dans un « lieu déterminé *ou autres points environnants*, le tribunal de « commerce du Havre a ainsi interprété ces dernières expressions « par un jugement du 21 janvier 1856 (Guerrand, 1856, 1. 52) et nous « pensons qu'elles devraient être interprétées de la même manière si « elles se rencontraient dans une charte-partie. »

de cause l'article 48 (1) de l'ordonnance du 29 octobre 1833, il devra lui faire agréer son choix. MM. Eloy et Guerrand (2) l'obligent en outre à prendre l'avis des principaux de l'équipage : mais c'est là, selon nous, une prescription surabondante et peu conforme à l'esprit de la loi (3).

Le capitaine devra procéder de même si un correspondant lui a été indiqué et si ce correspondant déclare ne vouloir ou ne pouvoir lui donner d'ordres. Toutefois il fera bien de lui adresser une mise en demeure préalable et il engagerait en tout cas sa responsabilité en ne lui faisant pas connaître avant de partir le lieu désigné de concert avec les agents consulaires pour la décharge du navire.

Deuxième hypothèse. Le lieu des ordres est encore un port étranger. On n'a pas limité les ports entre lesquels l'affréteur peut choisir, mais on s'est borné à lui réserver le choix entre les ports d'une puissance ou d'une mer désignée. « Dans ce cas, disent très-bien MM. Eloy et Guer-« rand, si le lieu des ordres est un des ports de la puis-« sance ou de la mer désignées, le capitaine, après avoir « fait appel aux affréteurs ou à leurs représentants par les « moyens ordinaires de publicité, pourra décharger sa car-« gaison dans le lieu des ordres et la remettre à un consi-« gnataire ou séquestre nommé par la justice. Le lieu des « ordres deviendra ainsi, par le fait, le lieu de destination ; « le capitaine aura dès lors à observer toutes les formalités « qui lui sont imposées lorsqu'il arrive au lieu de destina-« tion. » Toutefois, ajoutons-nous, le capitaine ne doit pas aveuglément user de cette faculté. S'il en use alors qu'il y a un intérêt manifeste à ne pas décharger au lieu des ordres, il engage sa responsabilité.

Dans le cas où le port à désigner appartiendrait à une

(1) Cet article est ainsi conçu : « Lorsqu'un consul apprendra « qu'un navire français, en relâche dans un port de son arrondisse-« ment, se dispose à se rendre dans un lieu dont l'accès offrirait de « graves dangers par suite de l'état de la santé publique, d'une in-« terdiction de commerce, d'un blocus et *autres obstacles*, il en pré-« viendra le capitaine et lui fera connaître s'il y a quelque autre « port de la même nation où il puisse aborder en sûreté. » — (2) III, n. 1873. — (3) Cf. art. 279.

autre puissance ou ferait partie d'une autre mer, le capitaine arrêtera son choix comme dans la première hypothèse en le soumettant à l'agrément du consul.

Troisième hypothèse. Le lieu des ordres est un port français.

Le capitaine procède ainsi qn'il a été dit ci-dessus; mais l'ordonnance du 29 octobre 1833 n'est plus applicable et l'on ne peut plus s'adresser à l'autorité consulaire. MM. Eloy et Guerrand pensent qu'on doit recourir au tribunal de commerce ou au juge de paix, à défaut de tribunal. Mais où est le texte qui donne au tribunal de commerce le droit de jouer le rôle attribué par l'article 48 de l'ordonnance à l'autorité consulaire ?

Quatrième hypothèse. Un port est désigné dans la charte-partie, mais avec faculté de modifier la destination et obligation pour le capitaine de s'arrêter à un lieu indiqué sur la route pour prendre des ordres.

Le capitaine qui n'a pas reçu d'ordres au lieu indiqué doit évidemment, les formalités de publicité remplies et le délai normal expiré, cingler vers le lieu de la destination originaire, puisqu'aucun ordre n'a modifié cette destination.

La cour de Bordeaux a jugé le 12 août 1857 (1) que, si un délai très-court a été accordé avec raison pour recevoir et donner des ordres, le capitaine n'est pas tenu de jeter l'ancre : il suffit qu'arrivé au lieu des ordres il se mette en communication avec les habitants et emploie son temps à faire toutes les démarches possibles : après quoi, si personne ne s'est présenté pour donner les ordres, il peut continuer sa route sans autre formalité que la constatation de son arrivée, de ses démarches et de son départ. D'après le même arrêt, le correspondant de l'affréteur qui n'avait pas encore reçu les ordres à transmettre ne pourrait pas même contraindre le capitaine à attendre au-delà du délai fixé. C'est de toute évidence (2).

(1) Rec. du Havre 1857. 2. 244. — (2) Cf. Eloy et Guerrand, III, n. 1873. Le *Journal officiel* du 15 novembre 1872 a publié la note suivante, que nous croyons devoir reproduire : « Les armateurs et les

534. Le capitaine, au moment d'entrer dans le port, doit s'assurer que les autorités maritimes n'ont pas fait hisser le pavillon règlementaire, signalant aux navigateurs l'interdiction d'entrée. S'il enfreint cette interdiction, il commet une faute grave et engage sa responsabilité (1).

Au moment où il entre dans le port, il est tenu d'arborer le pavillon de sa nation (2).

Au même moment il doit, d'après une jurisprudence très-sage du tribunal de commerce du Havre (3), tenir ses ancres prêtes à être mouillées, par suite décrocher et rentrer les haubans de beaupré avant d'arriver au mouillage : il est responsable, sauf le cas de force majeure, de tous les accidents que peut entraîner l'inobservation de cette mesure.

« capitaines français n'usent que rarement des facilités que leur « offre le code international de signaux pour envoyer des dépêches « aux sémaphores de notre littoral. Ceux-ci sont chargés, comme « on sait, de recevoir et de transmettre, au moyen du code interna- « tional, les signaux échangés entre la terre et les bâtiments en vue. « Grâce au développement des communications entre les deux « mondes, le commerce est entré dans une voie nouvelle; presque « tous les navires partent des colonies sans connaître le port pour « lequel ils doivent relever, mais ayant pour instructions d'aller « prendre des ordres à des endroits déterminés; les armateurs au- « raient donc grand avantage à envoyer d'avance aux postes électro- « sémaphoriques les ordres qu'ils auraient à transmettre à leurs na- « vires, pour que ceux-ci pussent les recevoir immédiatement et « même sans mouiller, en venant se faire reconnaître par les guet- « teurs. De cette façon, on ne verrait plus (ce qui arrive constam- « ment aujourd'hui) des navires de commerce rester cinq et six jours « au mouillage de Belle-Ile pour y attendre des instructions. Sou- « vent même nos navires arrivent sur la rade de Belle-Ile sans se « faire reconnaître par les sémaphores en vue desquels ils passent. « Les chambres de commerce ont déjà fait bien des efforts pour gé- « néraliser l'emploi du code international de signaux; mais les « avantages d'une langue universelle sont tellement importants « qu'on ne saurait trop insister pour donner la plus large publicité « à ce genre de signaux, d'une utilité démontrée, et qui est adopté « par presque toutes les puissances maritimes. » — (1) v. Le Havre, 28 juillet 1856. Rec. du Havre, 1857. 1. 161. — (2) Les règlements des ports français contiennent généralement une disposition ainsi conçue : « Tout navire, lorsqu'il entre dans le port ou qu'il en sort, ar- « bore le pavillon de sa nation. » Le règlement spécial des ports de Marseille ajoute : « Tout navire qui exécute un mouvement dans « l'intérieur des bassins doit arborer le pavillon de sa nation » (art. 1). — (3) 25 mai 1850, 13 janvier 1857. Rec. du Havre 57. 1. 32.

Si le capitaine, entré dans le port, veut se tenir sur ses ancres, il devra, conformément à l'article 5, tit. I, l. IV de l'Ordonnance, non abrogé, marquer l'ancrage au moyen d'une bouée « à peine de cinquante livres d'amende et de « réparer tout le dommage qui en arrivera. » Mais il sera tenu d'enlever cette ancre avec sa bouée si l'officier de port juge qu'elle présente des dangers ou embarrasse les câbles.

535. Si le premier devoir du capitaine est d'aborder au lieu de la destination, le second est de constater le moment précis où il aborde. Nous allons voir que le capitaine est astreint à remplir certaines obligations dans les vingt-quatre heures de son arrivée. Comment prouvera-t-il qu'il s'est conformé à la loi s'il n'établit pas la date exacte de cette arrivée ? Cette détermination n'est pas moins importante quand il s'agit de régler certains recours, de trancher certaines questions de prescription ou de déchéance, de risques, de surestaries, etc.

La loi n'assujettit le capitaine à aucun mode spécial de preuve. Toutefois il agira sagement en mentionnant cette date dans son rapport de mer. Mais la mention peut être suppléée par une attestation des consuls, par un certificat des officiers de port, par le rapport des pilotes, etc. (1). Tout capitaine arrivant dans un port français doit, en outre, faire au bureau du port sa déclaration d'entrée dans les vingt-quatre heures. C'est l'exécution pure et simple de l'article 38 de la loi du 27 vendémiaire an II, ainsi conçu : « Le registre « pour entrée et sortie des bâtiments contiendra la date d'ar- « rivée ou départ, l'espèce, le nom du bâtiment, le nom du « capitaine, le nombre des officiers et matelots, la nation « dont ils sont, le lieu d'arrivée ou destination, la date et le « numéro du manifeste général des cargaisons, qui sera « signé et déposé par les capitaines, dans vingt-quatre « heures de l'arrivée et avant le départ, distinctement... ».

536. Le moment est venu d'installer le navire. Il occu-

(1) Cf. Eloy et Guerrand, III, n. 1874.

pera la place que lui désigneront les officiers de port, conformément au décret du 10 mars 1807 (art. 11) et au décret du 27 janvier 1876, modifiant l'article 13 du décret du 15 juillet 1854 (1).

Les auteurs font généralement observer que les ordres de l'officier de port ne sont pas donnés arbitrairement. Ainsi, disent MM. Dalloz (2), les navires sont placés à quai dans l'ordre où ils arrivent, de manière que les premiers arrivés puissent opérer les premiers leur déchargement, pourvu cependant que les capitaines de ces bâtiments aient fait aussi les premiers le rapport prescrit par l'article 248 du code de commerce. L'article 4, tit. I, l. IV de l'ordonnance de 1681, qu'aucun texte n'a d'ailleurs abrogé, ne dit pas autre chose : « Les vaisseaux dont les maîtres auront les premiers fait leur « rapport seront les premiers rangés à quai, d'où ils se- « ront obligés de se retirer incontinent après leur décharge- « ment ». « La première partie de cet article, écrivait Va- « lin, a pour objet d'empêcher la préférence que le maître « de quai pourrait être tenté de donner à quelque capi- « taine de navire au préjudice des autres... Ce ne sont pas « pourtant les navires qui seront entrés les premiers dans « le havre qui doivent être les premiers rangés à quai, mais « ceux dont les maîtres auront été les plus diligents à faire

(1) Ainsi, dit le règlement général pour la police des ports maritimes de commerce dans les Bouches-du-Rhône (art. 3), « tout ca- « pitaine entrant dans le port doit, dans les vingt-quatre heures, « remettre au bureau des officiers de port une déclaration écrite in- « diquant le nom de son navire, celui du capitaine, celui de l'arma- « teur ou du consignataire, le tonnage du navire, son tirant d'eau, « son genre de navigation, la nature de son chargement, sa prove- « nance, sa destination et le nombre d'hommes de son équipage. La « même déclaration doit être faite avant la sortie. Ces déclarations « remises par les capitaines sont inscrites, dans l'ordre de leur pré- « sentation, sur un registre spécial où elles reçoivent un numéro « d'ordre. » — (2) v° Organis. marit., n. 821. « Les officiers de port, dit le règlement précité, art. 6 (v. la note précédente), fixent la place « que chaque navire doit occuper à quai, selon son tirant d'eau et la « nature de son chargement, et conformément aux usages du port. « Ils suivent pour cela l'ordre des inscriptions prescrites ci-dessus « par l'article 3. Toutefois ils sont juges des circonstances qui peu- « vent motiver une dérogation à cette règle. »

« leur rapport au greffe de l'amirauté, parce que ce sont « eux qui se sont mis les premiers en état de décharger. » C'est ce que nous expliquerons un peu plus loin.

Mais le capitaine, une fois ancré au lieu que lui a désigné l'administratton du port, peut-il être obligé de se rendre, avec l'assentiment des officiers et maîtres de port, bien entendu (1), au lieu que le consignataire de la cargaison lui indique pour le débarquement? Le tribunal de commerce de Marseille a très-souvent à juger cette question et la tranche d'après l'interprétation présumée des conventions.

Il a jugé le 18 novembre 1863 (2) que, si le capitaine s'était engagé à débarquer sous palan dans le lieu indiqué par le consignataire de la cargaison, il ne pouvait, quoiqu'amarré au lieu désigné par l'administration du bord, refuser de se rendre à l'endroit indiqué par ce consignataire, et cette décision semble à l'abri de toute critique.

Il a même décidé, le 15 avril 1875 (3), que le capitaine était, d'une façon générale, obligé d'obtempérer à une sommation de ce genre pourvu que le mouvement s'opérât dans l'intérieur du même port et aux frais du consignataire « attendu que ces déplacements ne sont pas des prolongations « de voyage; qu'ils ne sont que les conséquences ordinaires « et prévues des conditions des débarquements. » Le dernier *considérant* atténue la portée de cette décision, qui semble, au premier aspect, trop absolue. Dès qu'un tel déplacement n'est plus la condition présumable du débarquement, il cesse d'être obligatoire. Le tribunal de commerce de Nantes (4), en jugeant que, à moins de stipulations expresses, le capitaine d'un navire chargé à cueillette n'est pas tenu, à son arrivée au port de destination, d'aller occuper la place indiquée par l'un des chargeurs, alors qu'il s'agit d'un navire à vapeur faisant un service régulier et dont

(1) « Les officiers et les maitres de port donnent des ordres aux « capitaines, patrons, pilotes et maîtres haleurs en tout ce qui con- « cerne les mouvements des navires... » (décr. 15 juillet 1854, art. 17). — (2) Rec. de M. 1863. 1. 344. — (3) Rec. de M. 1875. 1. 210. — (4) Rec. de Nantes, 74. 1. 73.

la place est toujours réservée à la même cale, au port de déchargement, ne s'est pas mis en opposition avec le tribunal de Marseille.

Ce dernier tribunal a lui-même décidé que le capitaine pouvait refuser de passer d'un des ports de Marseille dans un autre port de la même ville (par exemple du bassin de la Joliette dans celui des Docks), quand même la réquisition du consignataire contiendrait l'offre de payer les frais de déplacement (1). Telle n'est pas la conséquence ordinaire et prévue des conditions du débarquement.

537. Les capitaines des bateaux à vapeur doivent en outre, aux termes de l'ordonnance du 17 janvier 1846 (art. 53), se conformer aux dispositions prises dans les ports de commerce par les préfets, dans les ports militaires par les préfets maritimes pour éviter les accidents auxquels l'arrivée de ces bateaux (comme leur départ ou leur stationnement) pourrait donner lieu.

538. Enfin nos deux Chambres ont voté (v. le *Journal officiel* du 12 mars 1880) une loi concernant la protection du balisage dans les eaux maritimes, qui défend à tout capitaine, maître ou patron d'un navire, bateau ou embarcation de s'amarrer sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage. Il est également défendu de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant ou d'un bouée. Ces interdictions ne s'appliquent pas au cas où le navire, bateau ou embarcation serait en voie de perdition (art. 1er) (2). Le capitaine ou patron de tout navire, bateau ou embarcation qui, par suite d'un amarrage ou du mouillage d'une ancre ou de toute autre cause accidentelle, a coulé, déplacé, renversé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu d'en faire la dé-

(1) 24 juillet 1862, 19 mai 1863, 14 février 1865 (Rec. de M. 62. 1. 208, 63. 1. 149, 65. 1. 345), etc. — (2) « Toute contravention aux dis- « positions de l'article précédent est punie d'une amende de 10 à « 15 fr. inclusivement. Le contrevenant pourra, en outre, être con- « damné à la peine de l'emprisonnement pendant cinq jours au plus » (art. 2).

claration, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port de France où il aborde, à l'officier ou maître du port ou, à leur défaut, au syndic des gens de mer (art. 3 § 1); en pays étranger, cette déclaration devra être faite à l'agent consulaire français du lieu le plus rapproché (1); si la déclaration est faite dans les conditions ci-dessus déterminées, il est affranchi de la réparation du dommage causé (art. 3 § 3). Cette déclaration est obligatoire (2) pour le capitaine, maître ou patron d'un navire, bateau ou embarcation qui, en cas de danger de perdition, s'est amarré sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée qui n'était pas destinée à cet usage (art. 4). Quiconque a intentionnellement détruit, abattu ou dégradé un feu flottant, une bouée ou une balise est condamné à la réparation du dommage causé (art. 5) (3).

539. L'article 242 du code de commerce enjoint au ca-

(1) Faute de déclaration, il est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 25 francs à 100 francs (art. 3 § 2). — (2) Sous les mêmes peines. — (3) Sans préjudice d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 100 à 500 francs (même article). La loi poursuit en ces termes : « La « peine de l'emprisonnement, telle qu'elle est prévue aux articles 2, « 3, 4 et 5 peut être élevée jusqu'au double en cas de récidive. Il y « a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant ou le délin- « quant, dans les douze mois précédents, un premier jugement pour « infraction à la présente loi » (art. 6). « Les dispositions de l'article « 463 du code pénal sont applicables dans tous les cas où les tri- « bunaux correctionnels ou de simple police statuent par applica- « tion des dispositions qui précèdent » (art. 7). « Les contraventions « et délits sont constatés par les officiers commandant les bâti- « ments de l'Etat, les officiers et maîtres de port, les conducteurs et « autres agents assermentés du service des ponts et chaussées, les « officiers mariniers commandant les embarcations garde-pêche, les « syndics des gens de mer, les gendarmes maritimes, les gardes « maritimes, les guetteurs des postes sémaphoriques et les pilotes « assermentés, ainsi que les agents et préposés des douanes » (art. 8). « Les procès-verbaux dressés en vertu du précédent ar- « ticle font foi jusqu'à preuve contraire. Ils doivent, à peine de nul- « lité, être affirmés dans les trois jours de la clôture desdits pro- « cès-verbaux ou du retour à terre de l'agent qui aura constaté le « délit ou la contravention, soit devant le juge de paix du canton, « soit devant le maire de la commune où réside l'agent qui a dressé « le procès-verbal. Toutefois les procès-verbaux dressés par les of- « ficiers commandant les bâtiments de l'Etat, les officiers de port,

pitaine de faire viser « son registre, » c'est-à-dire son livre de bord, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée.

Pourquoi ce visa ? C'est que le livre de bord a, comme nous l'avons démontré plus haut, une grande importance. Tous les évènements relatifs à la navigation y sont consignés dans l'ordre chronologique. Ce n'est qu'une nomenclature ; mais elle explique le rapport de mer ou même en comble les lacunes et le juge peut y trouver les éléments de sa décision. Il importe qu'on n'en puisse pas dénaturer les énonciations après coup, suivant l'intérêt du moment. C'est pourquoi le législateur a imposé le visa dans un si bref délai.

Par qui le livre de bord sera-t-il visé ? Par l'autorité qui a dû le coter et le parapher au départ, c'est-à-dire « par l'un « des juges du tribunal de commerce, par le maire ou son « adjoint dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de com- « merce. »

A l'étranger, c'est entre les mains du consul que le livre de bord doit être déposé (1) : il appartient donc au consul d'y apposer son visa.

Si le capitaine ne s'est pas présenté au consul dans les vingt-quatre heures, ce dernier constate les faits par un procès-verbal que le chancelier signifie au capitaine, à bord ou en personne : au bas de cette signification, le chancelier constate la réponse qui lui a été faite, et le consul rend

« les officiers mariniers commandant les embarcations garde-pêche, « les officiers de gendarmerie et les officiers de douanes, ne sont pas « soumis à l'affirmation » (art. 9). « Les procès-verbaux sont remis « ou envoyés soit directement, soit par l'intermédiaire de l'officier ou « du maître de port le plus rapproché, à l'ingénieur des ponts et « chaussées chargé du service maritime. Les poursuites ont lieu « soit à la diligence du ministère public, soit à la diligence de l'in- « génieur du service maritime qui a le droit, dans ce dernier cas, « d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendu à l'appui de « ses conclusions. L'affaire est portée, suivant la nature de l'infrac- « tion poursuivie, devant le tribunal de police ou devant le tribunal « correctionnel du port le plus voisin du lieu où l'infraction a été « commise, ou devant le tribunal du port français dans lequel le na- « vire peut être trouvé, ou enfin du port auquel appartient le navire « français » (art. 10). — (1) Art. 11 ord. 29 octobre 1833.

compte de cette infraction aux ministres des affaires étrangères et de la marine (1).

540. En même temps qu'il est tenu de soumettre son livre de bord au visa, le capitaine est astreint par la loi commerciale à faire un rapport.

C'est là, sans nul doute, un usage antique et fondé sur la nature des choses : aussi Loccenius (*De jure marit*, c. VIII) nous montre-t-il Enée et ses compagnons obligés de faire leur rapport de mer quand ils abordent dans un port du royaume d'Evandre. Nous n'irons pas chercher aussi loin l'origine historique de notre article 242.

On lit aux « us et coustumes de la mer » (art. 11) : « Don-
« neront (les Capitaines, Maistres et autres Chefs) le nom,
« surnom et demeure de tous ceux de leur équipage pour
« en rendre compte au retour, » et Cleirac, après avoir rattaché cette prescription de notre ancien droit maritime à plusieurs édits du quinzième et du seizième siècles (2), la commente en ces termes : « Au retour du voyage et au pre-
« mier abord, les Capitaines et Maistres de Navire sont
« tenus de faire leur raport à Monsieur l'Admiral ou à son
« Lieutenant, et declarer les rencontres qu'ils auront fait,
« ce qu'ils auront veu en leur voyage, afin que les Juges de
« l'Admirauté en puissent donner advis à Monsieur l'Ad-
« miral : rendront compte s'ils ont ramené tout leur equi-
« page, s'ils ont porté aucuns passagers... »

Toutefois le Guidon de la mer, publié à Rouen dans les dernières années du seizième siècle, envisageait les rapports de mer avec une certaine défaveur : « Cy-devant,
« lit-on au chapitre VIII, a esté traité des avaries, rachapts,
« compositions et delais, en quoy il a esté fait mention qu'il

(1) Même ordonnance, art. 18. — (2) Le grand édit de 1584 (art. 24) imposait aux capitaines de navires étrangers l'obligation de « venir « vers l'admiral » ou son lieutenant, pour faire entendre le lieu dont ils viennent; « et aussi à ce que nostredict Admiral ou sondict Lieu-
« tenant les puisse interroger de ce qu'ilz auroient veu en leur voiage
« pour nous advertir si besoing estoit ». Cf. art. 73 du même édit, défendant aux tabellions, juges et officiers « aultres que de l'Admi-
« raulté » de recevoir les rapports et déclarations des capitaines.

« estoit besoin fournir d'attestations valables, par lesquelles « neantmoins il se commet de grands abus, veu que, par le « moyen d'icelles, les patrons des navires rejettent tous les « accidens sur la tourmente et cas fortuit, pour affranchir « leur nef de la contribution des avaries ; mesme les mar- « chands chargeurs qui ont les maistres de navire à leur « devotion, les font dresser à leur fantaisie ; parquoy à « l'avenir lesdits maistres ne seront croyables, ny leur equi- « page, au simple rapport qu'ils font au premier bureau de « leur descente. Mais si la pereclitation, naufrage, rachapt « et composition ou avarie se peut faire attester par autres « moyens que par la deposition de l'équipage, ce sera le « plus seur ; d'autant que le temoignage de l'equipage est « toujours suspect pour la part qu'ils ont au fret. Toutesfois, « defaillant autre preuve, faut considerer si des compagnons « les uns sont au tiercement, autres à loyer ; la deposition « de ceux qui sont au loyer sera preferée et prise. »

Mais quels que soient les inconvénients des rapports, il est impossible de s'en passer. Aussi les rédacteurs de l'Ordonnance (l. I, tit. X, art. 4 et 5) semblent-ils avoir ignoré les défiances du Guidon : « Tous maîtres et capitaines de na- « vires, ont-ils dit, seront tenus de faire leur rapport au « lieutenant de l'amirauté vingt-quatre heures après leur « *arrivée au port*, à peine d'amende arbitraire. Le maître, « faisant son rapport, représentera le congé et déclarera le « lieu et le temps de son départ, le port et le chargement « de son navire, la route qu'il aura tenue, les hasards qu'il « aura courus, les désordres arrivés dans son vaisseau et « toutes les circonstances considérables de son voyage. »

Telle est l'origine historique de notre article 242, ainsi conçu : « Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre « heures de son arrivée, de faire viser son registre et de « faire son rapport. Le rapport doit énoncer le lieu et le « temps de son départ, la route qu'il a tenue, les hasards « qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire et « toutes les circonstances remarquables de son voyage. »

Cette disposition se complète par celles des deux articles

suivants. Art. 243. « Le rapport est fait au greffe devant le « président du tribunal de commerce. Dans les lieux où il « n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au « juge de paix de l'arrondissement. Le juge de paix qui a « reçu le rapport est tenu de l'envoyer sans délai au prési- « dent du tribunal de commerce le plus voisin. Dans l'un « et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de « commerce. » Art. 244. « Si le capitaine aborde dans un « port étranger, il est tenu de se présenter au consul de « France, de lui faire un rapport et de prendre un certificat « constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état « et la nature de son chargement. »

541. Mais il est utile de faire observer que notre suprême tribunal administratif ne regarde pas l'article 4, titre X, livre Ier de l'Ordonnance comme abrogé. Aux termes d'un arrêt du Conseil d'Etat du 24 janvier 1873 (1), cette disposition qui astreint les capitaines à faire leur rapport vingt-quatre heures après leur arrivée *à peine d'amende arbitraire* « a notamment pour objet de faire connaître la « nature du chargement du navire et de mettre les officiers « de port en mesure de fixer à chaque bâtiment la place où « il doit s'amarrer de façon à ne causer aucun dommage; « elle tend par là à assurer la conservation des ouvrages « publics dépendant du port et la liberté de la navigation. »

Les infractions à cette disposition constitueraient donc des contraventions de grande voirie déférées au conseil de préfecture par la loi du 29 floréal an X, une amende de 16 francs à 300 francs étant toutefois substituée à l'amende arbitraire par la loi du 23 mars 1842 (art. 1er § 2) (2).

La thèse de cet arrêt nous paraît contestable. D'abord les ordonnances et règlements antérieurs à 1789 ne sont appliqués que s'il n'y a pas été dérogé (art. 2 l. 4 mars 1852) : or il est évident que l'article 242 co. a remplacé l'article 4, tit. X, l. Ier de l'ordonnance. Il en est d'autant plus ainsi qu'on avait proposé, lors des travaux préparatoires, d'as

(1) D. 73. 3. 94. — (2) V. ci-dessus, n. 437.

surer l'exécution des dispositions relatives au rapport par un article qui punirait d'une amende le capitaine contrevenant et qu'on ne donna pas suite à ce projet. Enfin il faut faire un trop grand effort d'esprit pour transformer cet article 4, tit. X, l. Ier en une disposition règlementaire qui prévoit et punit une contravention de grande voirie.

Cependant il faudra bien, dans la pratique, tenir compte de cette jurisprudence. On devrait alors combiner cette prescription de l'Ordonnance avec l'article 83 § 2 du décret du 24 mars 1852 qui permet d'appliquer une amende de 25 à 300 francs au capitaine, s'il n'a pas, hors le cas d'impossibilité absolue, vingt-quatre heures après son arrivée, déposé *son rôle d'équipage* soit au bureau de la marine, soit à la chancellerie du consulat. Ces deux dispositions pénales, dont la seconde est d'ailleurs facultative (1), ne s'excluent point.

542. Je vais examiner successivement les points suivants : qu'est-ce que le rapport de mer ? par qui doit-il être fait ? dans quel cas doit-il être fait ? comment doit-il être fait ? quelle foi lui est due ? quelles sont les conséquences civiles de l'infraction à la loi ?

I. Qu'est-ce que le rapport de mer ?

Dans la rédaction primitive du code de commerce, on s'était à peine occupé des rapports. Cette partie du projet fut remaniée sur les observations que présenta la cour d'appel de Rouen. Nous allons donc nous y référer : c'est le meilleur moyen de mettre en pleine lumière la pensée définitive du législateur.

« On peut, disait la cour de Rouen, ne pas s'occuper des « *congés* : ils furent mal à propos accolés dans l'Ordonnance « avec les *rapports*. Les *congés*, même vus politiquement, « sont des passe-ports : il appartient donc au gouverne- « ment de régulariser cette partie administrative de manière « que le pavillon national soit assuré et respecté, de ma- « nière aussi que la fraude ne puisse se cacher sous ce

(1) « La même peine *peut* être appliquée... », dit le décret.

« voile. Mais il en est autrement des *rapports*. Ces actes-
« là intéressent bien moins le gouvernement que les com-
« merçants, que tous ceux qui ont quelque relation avec le
« commerce maritime : aussi doivent-ils trouver leur ré-
« gime dans la loi projetée. En effet les capitaines de na-
« vires sont des voituriers maritimes : à ce titre, ils sont dé-
« positaires nécessaires de la fortune publique. Le trans-
« port qu'ils en font les expose, eux, leurs équipages, leurs
« navires et leurs cargaisons à des évènements plus ou
« moins considérables qui, par leur cause ou par leur na-
« ture, produisent des effets différents à l'égard des divers
« intéressés au navire ou à la cargaison : c'est une vérité
« reconnue dans le projet même, puisqu'il distingue telle
« avarie de telle autre et puisqu'il donne à chaque espèce
« une vertu particulière. De là on doit pressentir la néces-
« sité que les capitaines constatent les accidents qui leur
« surviennent pendant le cours de leur voyage, désignent
« les lieux où ils les ont éprouvés, indiquent les causes de
« ces accidents, rendent compte de la conduite qu'ils ont
« tenue à cette occasion et des dommages visibles qui en
« sont résultés. Il est encore essentiel que les *rapports*
« soient déposés et affirmés au lieu de la destination, même
« au premier port où le capitaine abordera, afin de saisir
« la vérité dans son premier jet : car c'est sur les *rapports*
« vérifiés, selon les besoins, que se règlent les droits et les
« risques de tous intéressés. »

Les rédacteurs du code ont donc voulu que le capitaine rédigeât l'historique de son voyage et de façon que le juge pût, à l'aide de ce document, déterminer les droits de tous les intéressés.

Le code a tracé lui-même les grandes lignes de cet exposé : le lieu et le temps du départ, a-t-il dit, la route qu'a tenue le navire, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire et toutes les circonstances remarquables de son voyage. Le code devait se borner à ces indications générales.

Mais l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 10), décrivant

les énonciations du rapport à faire devant le consul, a très-heureusement paraphrasé notre article 242. Les capitaines, qu'ils abordent dans un port français ou dans un port étranger, n'ont qu'à se conformer à ces prescriptions réglementaires s'ils veulent s'acquitter entièrement de leur obligation.

Le rapport de mer énoncera donc, aux termes de l'ordonnance :

1° Les nom, tonnage et cargaison du navire ;

2° Les nom et domicile de l'armateur et des assureurs, s'ils sont connus du capitaine ; le nom du port de l'armement et celui du lieu du départ ;

3° La route qu'il aura tenue ;

4° Les relâches qu'il aura faites, pour quelque cause que ce soit ;

5° Les accidents qui auraient pu arriver pendant la traversée ;

6° L'état du bâtiment, les avaries, les ventes d'agrès ou marchandises, ou les emprunts qu'il aura pu faire pour les besoins du navire, les achats de vivres ou autres objets nécessaires auxquels il aurait été contraint ;

Et en outre :

Les moyens de défense du bâtiment, l'état des victuailles existant à bord, la situation de la caisse des médicaments ;

Les écueils qu'il aurait découverts et dont il aurait rectifié le gisement ; les vigies, phares, balises, tonnes qu'il aurait reconnus ou dont l'établissement ou la suppression serait parvenue à sa connaissance ;

Les navires et barques abandonnés qu'il aurait reconnus et les objets pouvant provenir des jets, bris ou naufrages qu'il aurait recueillis ou aperçus ;

Les flottes, escadres, stations, croisières françaises ou étrangères ; les navires de tout genre, suspects ou autres ; les corsaires ou pirates qu'il aurait rencontrés ; les bâtiments avec lesquels il aurait raisonné ; les faits qui lui auraient été annoncés dans ces communications ;

Les changements apportés aux règlements de santé, de

douane, d'ancrage dans les ports où il a relâché ; enfin tout ce qu'il aurait appris qui pourrait intéresser le gouvernement et la prospérité du commerce français.

On aperçoit aisément que ces énonciations sont de deux sortes : les premières ont trait au règlement d'intérêts privés, les secondes sont imposées dans un intérêt national.

Tout le monde peut désormais comprendre que le livre de bord et le rapport de mer ne font pas double emploi. Le premier concerne la comptabilité du capitaine, le fait de sa charge et les résolutions prises pendant la traversée ; le second embrasse tout. Le premier, comme nous venons de le dire, n'est guère qu'une nomenclature : le second présente dans une vue d'ensemble, avec leurs causes et leurs effets, tous les faits de la navigation, de façon à mettre en relief la responsabilité ou l'irresponsabilité de l'équipage.

Enfin le rapport, qui est vérifié, contrôle le livre de bord (1).

543. II. Par qui le rapport de mer doit-il être fait ?

Par les maîtres au cabotage (2) comme par les capitaines au long cours, puisque le code ne distingue pas (3).

Par les capitaines étrangers ? La question est controver-

(1) Cf. Locré, p. 129; Demangeat IV, p. 232; Laurin I, p. 595. — (2) « Il y a, disait Valin (I, p. 300), deux sortes de rapports, qu'on « appelle grands et petits. Les grands rapports sont ceux des voyages « de long cours et ceux du cabotage où il est arrivé quelque chose « de remarquable ou des avaries extraordinaires... Dans les petits « rapports, il n'est question de déclarer que le lieu et le temps du « départ, le nom, le port et le chargement du navire, la route tenue « et le jour de l'arrivée. » L'administration des finances maintint cette distinction après la promulgation du code, puisque les petits rapports ou rapports sommaires furent affranchis par une décision du 1er février 1821 des droits de timbre, de greffe et d'enregistrement tandis que les grands rapports avaient été soumis le 15 juillet 1808 au droit fixe de 3 francs. Mais le code de commerce n'entre pas dans ces distinctions : il faut que le rapport de mer dise tout ce qu'il doit dire et, si le maitre caboteur a, par exemple, gardé sur « les « circonstances remarquables du voyage », même à la suite d'un très-court trajet, un silence préjudiciable aux intéressés, sa responsabilité est engagée. — (3) MM. Pouget (I, p. 442) et Caumont (v° Capitaine, n. 63) vont jusqu'à penser que l'article 242 est applicable à la navigation fluviale.

sée. M. Laurin (1) admet que la disposition de l'article 242 a le caractère d'une loi de police et qu'elle oblige (sauf la question de forme) les capitaines étrangers comme les capitaines français. Telle avait éte l'opinion de Valin, commentant l'article 4, tit. X, l. I de l'ordonnance, et la cour de cassation avait jugé le 1er septembre 1813 (2) « que le « rapport exigé du capitaine par l'article 242 co. est dû par « lui, soit qu'il navigue en vertu d'un congé du gouverne- « ment français, soit qu'*étant étranger*, il soit reçu dans « les ports et rades du gouvernement, que cette mesure est « de police et qu'elle a pour objet principal l'intérêt pu- « blic... »

Mais cette doctrine fut, en 1833, répudiée par une circulaire concertée entre le département de la justice et celui des affaires étrangères : « ... Sans aucun doute, dit le garde « des sceaux, les lois de police et de sûreté obligent tous « ceux qui résident sur le territoire ; mais comme il s'agit « de commerce et de navigation étrangère, on pouvait dou- « ter que la loi commune suffît pour imposer en ces ma- « tières aux étrangers des obligations positives envers les « autorités françaises ; car ces objets sont ordinairement « réglés par des traités, et on n'en connaissait pas qui au- « torisassent à exiger ce rapport des capitaines des navires « étrangers. Aucune sanction, aucune disposition pénale ne « pouvait donc les y astreindre en cas de refus. A défaut « d'une sanction expresse à cet égard, chaque peuple reste « soumis aux lois de son pays, et on est conduit à cette con- « séquence que les dispositions du code de commerce qui « déterminent les obligations des capitaines français n'ont « force de loi que pour les régnicoles et ne sauraient évi- « demment s'appliquer qu'à eux. C'est ce qu'a établi la cor- « respondance qui a eu lieu à cet égard entre mon départe- « ment et celui des affaires étrangères, aux attributions du- « quel se rattache plus particulièrement la question. Il en « résulte, ainsi que du texte même de la loi, que les dispo-

(1) I, p. 596. — (2) S. 1813. 1. 450.

« sitions des articles 242 et 243 ne peuvent obliger que les « capitaines français : c'est ce que font voir les articles 244 « et 245 qui portent que, si le capitaine aborde dans un port « étranger, il est tenu de se présenter au consul de France, « de lui faire un rapport, etc. Si le législateur eût entendu « soumettre les capitaines étrangers aux obligations établies « par les art. 242 et 243, il l'aurait expressément énoncé et « n'aurait pas exigé, surtout, que les capitaines étrangers, « abordant un port étranger, fissent leur rapport au consul de « France établi dans ce port plutôt qu'au consul de leur na- « tion, qui pourrait y résider. Les dispositions des art. 244 « et 245 ne peuvent donc évidemment s'entendre que des « capitaines français. Or les articles 244 et 245 étant la « suite naturelle, le complément nécessaire des deux articles « précédents, le mot *capitaine* ne saurait avoir une accep- « tion plus étendue dans ceux-ci que dans ceux-là : dans les « les uns comme dans les autres, il ne comprend que les « capitaines français.... Une autre circonstance propre à « rendre évidente la véritable intention du législateur, c'est « qu'on avait proposé d'assurer l'exécution des propositions « relatives au rapport par un article qui prononçait contre « les capitaines qui y contreviendraient la destitution et une « amende.... Cette proposition seule offre une nouvelle « preuve qu'on n'avait point en vue les capitaines étran- « gers ; et ce qui achève de le prouver, c'est que l'ora- « teur chargé d'exposer les motifs du livre II com- « mença par annoncer que ce livre comprenait les « règles sur les contrats maritimes, telles qu'elles se « trouvaient en grande partie dans l'ordonnance de 1681, « mais qu'on avait jugé devoir en écarter tout ce qui « appartient à l'administration, à la police et au droit « public, comme devant être l'objet d'un code particulier. « Mon collègue et moi, nous pensons donc que les dispo- « sitions des articles 242 et 243 co. ne doivent point être « imposées aux capitaines étrangers. Les Etats dont la « navigation et le commerce ont actuellement le plus d'im- « portance, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, n'exigent

« des capitaines des bâtiments ètrangers ou nationaux « d'autre rapport que celui qui est fait à l'autorité sani- « taire. *Nous ne pouvons pas exiger davantage des capi- « taines étrangers.* »

Ces raisons nous semblent convaincantes. Si quelques énonciations du rapport sont exigées dans un intérêt public, c'est surtout, ainsi que le dit expressément l'ordonnance du 29 octobre 1833, dans un intérêt public français. Il est vrai que, d'après la jurisprudence du Conseil d'Etat (arrêt précité du 24 janvier 1873), les capitaines étrangers seraient eux-mêmes frappés de l'amende édictée par l'article 4, tit. X, l. I de l'ordonnance de 1681, puisqu'ils commettraient une contravention de grande voirie en omettant de déposer leur rapport dans les vingt-quatre heures. Mais nous avons regardé comme très-contestable la doctrine de cet arrêt.

Toutefois si la loi commerciale n'impose pas le rapport de mer aux capitaines étrangers, elle ne le leur interdit pas. Or ces sortes de déclarations sont « intéressantes dans leurs « suites » (1) non-seulement pour les tiers, mais encore pour le capitaine et pour ses mandants : s'il s'en abstient, c'est une arme défensive qu'il perd, c'est une arme offensive qu'il donne. Le capitaine étranger qui ne fait pas son rapport de mer manque aux lois les plus élémentaires de la prudence et du sens commun.

Nous verrons tout-à-l'heure devant qui ce rapport peut être fait.

544. III. Dans quels cas le rapport de mer doit-il être fait ?

D'abord au terme du voyage et dans les vingt-quatre heures de « l'arrivée » (art. 242) ;

Puis en cas de relâche forcée ainsi que nous l'avons expliqué en commentant l'article 245 (2) ;

Lorsqu'un capitaine aura éprouvé une capture en temps de guerre ou un pillage de la part d'un pirate (3) ;

(1) Expressions de Valin. — (2) V. ci-dessus n. 482. — (3) Art. 17 ord. 29 octobre 1833.

En cas de naufrage, aux termes de l'article 246 co., qui comble une lacune de l'ordonnance. Le mot *naufrage* ne doit pas être interprété restrictivement, mais entendu de tous les évènements qui entraînent la perte du navire, tels que *bris*, *échouement*, *innavigabilité*. D'abord c'est ainsi, de toute évidence, que l'ont compris les rédacteurs de l'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 17 § 5). Ensuite quand les rédacteurs du code prennent le mot dans son sens étroit, ils s'en expliquent clairement, comme dans les articles 350 et 369.

545. IV. Comment le rapport de mer doit-il être fait ?

D'abord il doit être fait devant les autorités énumérées aux articles 243 et 244 que nous citions tout-à-l'heure (n° 540).

Dans le cas où il n'y aurait pas de consul au port étranger où le capitaine aborderait, il devrait s'adresser au juge du lieu ou, à défaut de juge, à toute autre autorité civile. C'est ce que l'article 246 décide expressément pour le cas de naufrage. « Le capitaine qui a fait naufrage, dit le code de « commerce, et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son « équipage, est tenu de se présenter devant le juge du lieu « ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, « d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son « équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec « lui, et d'en lever expédition. » Cette double faculté que la loi indique doit être évidemment suppléée pour l'*arrivée* proprement dite. Les anciens édits du seizième siècle n'avaient ôté le droit de recevoir les rapports qu'aux tabellions français, pour maintenir intactes les attributions des juges de l'amirauté. Il faudrait, bien entendu, établir comme au cas de relâche l'absence, le refus ou l'empêchement du magistrat (v. ci-dessus n° 483).

Les capitaines étrangers, s'ils font un rapport de mer dans un port français, peuvent assurément se conformer à l'article 243 co. Mais ils peuvent aussi s'adresser au consul de leur nation. N'est-ce pas ainsi que procèdent, d'après

l'article 244, les capitaines français dans les ports étrangers ? Ce rapport est régulier, peut être produit devant les tribunaux français et contre des Français. L'acte du consul étranger qui le reçoit n'est pas un acte de juridiction : il peut être débattu par tous les éléments contraires et par conséquent les tribunaux français conservent l'indépendance de leur juridiction. C'est ce que jugea très-bien la cour de cassation par deux arrêts du 23 novembre 1847 (1).

Toutefois un capitaine américain, après son arrivée au Hâvre, ayant fait un rapport devant son consul malgré l'opposition des consignataires du chargement et obtenu de ce consul la désignation d'experts qui, après vérification, avaient constaté le bon état de l'arrimage, la nullité de ces actes fut prononcée par le tribunal de commerce du Havre : les arrêts du 23 novembre 1847, d'après ce tribunal, se bornaient à dire que le consul étranger a le droit de recevoir le rapport d'un capitaine de sa nation, mais n'allaient pas jusqu'à reconnaître à ce consul le droit de nommer des experts; c'eût été l'autoriser à faire acte de juridiction et la cour de cassation avait expressément dénié à l'acte du consul tout caractère juridictionnel ! Ce jugement fut cassé le 27 février 1851 (2), et devait l'être. L'acte du consul étranger qui reçoit un rapport, dit la chambre civile, est un acte d'intervention consulaire, non de juridiction ; mais on ne doit pas non plus regarder comme un acte de juridiction la nomination d'un expert par le consul étranger ou l'enquête qu'il ouvre pour entendre des témoins, ces derniers actes n'étant également que « des documents extrajudiciaires pour les- « quels le consul n'a aucun droit de coercition légale. » Ajoutons que la nomination d'experts est forcée : comment le consul délivrera-t-il le certificat constatant l'état et la nature du chargement (art. 244), s'il n'a pu confier une vérification à des hommes spéciaux ? Notre ordonnance du 29 octobre 1833 ne charge-t-elle pas expressément (art. 61) nos consuls de faire subir d'office (dans l'hypothèse du nau-

(1) S. 48. 1. 66. — (2) S. 51. 1. 284.

frage) « tous interrogatoires nécessaires aux capitaines, « gens de l'équipage ou passagers ? » ne les charge-t-elle pas à diverses reprises, par exemple lorsqu'il y a lieu de procéder à un règlement d'avaries (art. 28 et 29), de recueillir tous les renseignements « propres à constater la vérité ? » Ils peuvent donc nommer des experts, et, chez nous, les consuls étrangers doivent avoir le même droit.

D'après le règlement général de novembre 1866 (art. 212), le capitaine qui perd son bâtiment dans le cours d'un voyage doit, à son arrivée dans un port, faire la déclaration des évènements de son voyage non-seulement devant le juge du lieu, mais encore au bureau des douanes et à celui de l'inscription maritime. Ajoutons que les circulaires des 18 mai et 23 novembre 1860 astreignent l'administration de la marine à contrôler dans tous les cas de naufrage, d'échouement et même d'avaries graves cette déclaration par une enquête dont le procès-verbal est transmis au ministre de la marine. L'ordonnance de 1681 (l. IV, tit. IX, art. 18) avait expressément confié cette enquête aux juges de l'amirauté.

Nous savons devant qui le rapport doit être fait. Il nous reste à en déterminer la forme.

Il doit être affirmé et signé par le capitaine. Le magistrat qui reçoit le rapport y appose en outre, d'après l'usage, la formule suivante : « Duquel rapport il nous a requis acte « que nous lui avons octroyé. Et ledit sieur.... a signé « avec nous, après lecture. » A l'étranger, le rapport est signé du capitaine, du chancelier et du consul (1).

Le capitaine, aux termes du règlement général de 1866 (art. 232), dépose à l'appui de son rapport : 1° l'acte de francisation ; 2° le congé ; 3° le rôle d'équipage ; 4° les acquits-à-caution, connaissements et chartes-parties ; 5° le registre dont la tenue est prescrite par l'article 224 co. (2).

(1) Art. 10 *in fine* ord. 29 octobre 1833. — (2) L'ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 11 § 1) ajoute « les procès-verbaux dont la rédac- « tion est prescrite par les lois et règlements comme venant à l'ap- « pui des faits énoncés dans son rapport. »

Il « remettra également au consul, conformément à l'ar-« ticle 244, un manifeste ou état exact des marchandises « composant son chargement, certifié et signé par lui » (1).

Si le bâtiment a été capturé par l'ennemi, le capitaine déclarera quel en était le pavillon et dans quels parages il a été pris.

Si le bâtiment a été relâché par l'ennemi, le capitaine exhibera le traité de rançon et toutes les pièces tendant à éclairer le consul sur les circonstances de sa navigation et la date de sa capture. Si, après avoir été capturé par l'ennemi, le bâtiment a été l'objet d'une recousse, il en sera fait mention.

Dans le cas où le bâtiment aurait été pillé et l'équipage maltraité par un pirate, le capitaine donnerait tous les détails propres à signaler ce pirate et, s'il est possible, à le faire capturer par les bâtiments de guerre français, auxquels le consul s'efforcerait de faire parvenir promptement, à cet effet, les communications nécessaires. Si le navire a été abandonné par fortune de mer, le capitaine fera connaître les circonstances et le lieu de l'évènement. S'il a été obligé de le vendre pour cause d'innavigabilité, il produira les procès-verbaux et les autorisations du magistrat local.

En cas de naufrage, le capitaine indiquera, avec détails, le lieu du sinistre : il donnera les noms des marins ou passagers qui auraient péri ; il fournira des explications sur l'état du navire, barques ou embarcations qui en dépendaient ; sur les effets, papiers et sommes qu'il aurait sauvés. S'il y a eu un échouement avec bris, le capitaine fera la même déclaration, et en outre il sera tenu d'indiquer tout ce qui pourrait faciliter le sauvetage du navire et de la cargaison. Il devra énoncer toutes les circonstances, telles que les cas de fortune de mer, de voie d'eau, d'incendie, de poursuite par l'ennemi ou par un pirate qui l'aurait forcé ou déterminé à jeter le navire à la côte (2).

(1) Même ord., art. 11 § 2. — (2) Ces prescriptions de l'ordonnance de 1833 (art. 17 et 55) ne concernent expressément que les rapports faits devants les consuls, mais doivent être généralisées.

546. Après quoi le rapport doit être vérifié.

« Si le patron a des contestations avec les marchands, « disait le Consulat de la mer (c. 178), les matelots du « navire ne peuvent être témoins d'aucun côté ni pour, ni « contre, pendant le voyage; mais le registre doit faire foi « et servir de règle entre eux. Cependant quand le navire « aura achevé son voyage, que les matelots seront libres, « qu'ils ne seront plus tenus envers le patron, ils pourront « servir de témoins pour ce dernier ou pour les marchands, « pourvu qu'ils ne soient pas intéressés dans la contesta- « tion pour laquelle ils seront appelés en témoignage et « qu'il n'en puisse résulter pour eux ni perte ni profit; car « s'il devait en résulter pour eux de la perte ou du profit, « rien de ce qu'ils diraient n'aurait de valeur » (1).

Nous en usons autrement, écrivait Valin. L'ordonnance de 1681 s'était, en effet, placée sur un tout autre terrain. « La vérification des rapports pourra être faite par la dépo- « sition des gens de l'équipage, sans préjudice des autres « preuves, » dit l'article 7 du titre X du livre Ier. « Les offi- « ciers de l'amirauté, ajoute l'article 8, ne pourront con- « traindre les maîtres de vérifier leur rapport. »

Mais comment, nonobstant cette dernière disposition, le capitaine eût-il omis de faire vérifier son rapport « puis- « qu'avant l'attestation il ne fait preuve que contre lui et « qu'après il fait foi en sa faveur » (2) ?

De ces articles 7 et 8 dérive l'article 247 § 1 du code de commerce, ainsi conçu : « Pour vérifier le rapport du capi- « taine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de son équi- « page et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des « autres preuves. »

Toutefois le système du code n'est pas calqué sur celui de l'ordonnance.

Celle-ci parlait d'une déposition : celui-là exige un interrogatoire. Le juge peut donc, d'office, poser des questions.

(1) V. toutefois le ch. 180 (éd. Pardessus). — (2) Expressions de Valin.

L'attestation est suffisante, écrivait Valin, étant faite par deux des principaux officiers de l'équipage, et dans l'usage on n'exige rien de plus. Les rédacteurs du code ne l'entendent pas ainsi puisque les passagers, s'il est possible, sont eux-mêmes interrogés.

Les passagers ne sont pas sous la main du capitaine et se dispersent vite. On conçoit donc que ces mots « s'il est pos- « sible, » aient été insérés dans l'article 247. L'ordonnance du 29 octobre 1833 semble, au contraire, mettre sur le même plan les gens de l'équipage et les passagers (1). Mais le consul, c'est de toute évidence, n'est pas plus tenu à l'impossible que le président du tribunal de commerce.

Le vœu du législateur est que tout le monde soit interrogé, mais on n'est tenu d'entendre que ceux qui peuvent être entendus. « Si, pour la vérification du rapport, a dit « très-bien la cour de Paris (2), il n'a été procédé à l'in- « terrogatoire que de deux hommes de l'équipage, il est « établi qu'il n'en pouvait être autrement à cause de l'état « de maladie des autres hommes de l'équipage : le rapport « et sa justification sont donc réguliers et suffisants. »

547. V. Quelle foi est due au rapport ?

Rapport vérifié. Il fait foi, disait Valin (3), non à la vérité comme un acte qui ne puisse être attaqué que par la voie de l'inscription de faux, mais comme une preuve juridique par témoins qui ne peut être détruite que par une preuve contraire. Le tribunal de commerce de Marseille s'exprimait dans les mêmes termes le 3 janvier 1877 : « Le « rapport de mer, disait-il (4), est un document légal qui « doit être cru jusqu'à preuve contraire... »

Tel est d'ailleurs le commentaire obligé de notre ar-

(1) « Ils feront subir d'office tous interrogatoires nécessaires aux « capitaines, gens de l'équipage ou passagers qui auraient échappé « au naufrage » (art. 61). Après avoir parlé des déclarations relatives à la santé publique, l'article 13 énonce que « le consul pourra « aussi interroger sur les mêmes objets les hommes de l'équipage et « les passagers, s'il le juge convenable ». — (2) 24 janvier 1856. D. 57. 2. 70. — (3) I, p. 303. — (4) Rec. de M. 1877. 1. 80.

ticle 247 § 3, ainsi conçu : « La preuve des faits contraires « est réservée aux parties. »

Le rapport de mer le plus régulier ne lie pas le juge à ce point que ce dernier soit obligé d'admettre les évènements invraisemblables mentionnés dans ce document. Par exemple voici des objets non portés à l'inventaire et qui, au dire d'experts, n'ont pas pu se trouver à bord : les tribunaux peuvent, malgré le rapport qui en constate le jet, les écarter d'un règlement d'avaries communes (1). En général, la preuve contraire réservée par la loi peut résulter non-seulement des enquêtes, mais plus encore « des contradic- « tions ou des impossibilités que présenterait un récit » (2).

L'armateur lui-même peut, bien entendu, combattre les énonciations du rapport au moyen de la preuve contraire : le capitaine, quand il fournit la relation légale de son voyage, agit en son nom propre, et son commettant n'est pas tenu d'y ajouter foi (3). Le capitaine, en revanche, ne peut alléguer rien de contraire au rapport, puisqu'il en est l'auteur. « Cette maxime est sûre, » disait Valin. Il était à peine utile que Valin s'en expliquât.

Le juge reçoit l'interrogatoire, dit l'article 247, ... *sans préjudice des autres preuves*. En principe, le rapport vérifié se suffit ; mais, s'il est contesté, le capitaine peut appeler à son secours des justifications accessoires, par exemple d'autres témoins ou des procès-verbaux faits à bord et signés des principaux de l'équipage (4).

Rapport non vérifié. « Les rapports non vérifiés, dit « l'Ordonnance, ne feront point de foi pour la décharge des « maîtres. » « Les rapports non vérifiés, dit l'article 247 « § 2, ne sont point admis à la décharge du capitaine et ne « font point foi, en justice, excepté dans le cas où le capi-

(1) Marseille, 28 janvier 1879. Rec. de M. 79. 1. 87. — (2) Marseille, 27 juin 1877, Rec. de M. 1877. 1. 245. Cette jurisprudence de nos tribunaux de commerce est sanctionnée par la cour de cassation (Req. 8 mars 1832, D. v° Droit mar., n. 603, et 1er déc. 1873, D. 74. 1. 424). — (3) Même jugement du 27 juin 1877. — (4) Valin, *ib.*

« taine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait « son rapport. »

L'ordonnance et le code ont dix fois raison. En somme, le capitaine, lorsqu'il rédige un rapport, se crée un titre à lui-même : c'est une exception aux règles générales qu'il ne faut pas étendre au-delà des bornes posées par la loi. Ainsi, par exemple, le rapport non vérifié par l'interrogatoire des gens de l'équipage, dont aucun n'a péri, mais au bas duquel ont été simplement apposées les signatures du second et d'un matelot ne devrait pas être admis à la décharge du capitaine. La cour de Douai l'a ainsi jugé le 28 mai 1845 (1) : en jugeant autrement, elle eût sacrifié le légitime intérêt des tiers et méconnu la pensée du législateur.

Mais le législateur n'a pas demandé l'impossible. En cas de naufrage, si le capitaine s'est sauvé seul, on ne peut pas interroger l'équipage, et comme il y a là un coup du sort auquel nul ne peut remédier, le rapport est tenu pour vérifié. Mais le code n'a donné là qu'un exemple. Toutes les fois que le capitaine est dominé par la force majeure, comment lui reprocher de n'avoir pas fait ce qu'il n'a pas pu faire ? Par exemple si l'équipage refuse sans motif plausible d'affirmer le rapport, on conçoit très-bien que le juge passe outre et admette ce rapport à la décharge du maître. Le mauvais vouloir de l'équipage ne saurait lier les bras au capitaine et faire échec aux droits légitimes des intéressés (2).

548. VI. Nous allons maintenant supposer que le capitaine ne s'est pas conformé à la loi.

Première hypothèse. Il n'a pas fait de rapport ou s'est abstenu de consigner dans son rapport certains faits de navigation. Quelles vont être les conséquences civiles de cette infraction à la loi ? La question est controversée.

La cour d'Aix est allée jusqu'à juger que le rapport constituait un sorte de preuve légale. « Attendu, lit-on

(1) D. 45. 2. 142. — (2) Cf. le Havre, 2 août 1867. Rec. de M. 69. 2. 153. Cf. Marseille 7 août 1824, Rec. de M. t. 5, 1. 249.

« dans un arrêt du 18 août 1812 (1), que, cette *preuve* « *légale* n'existant pas au procès, toute autre preuve de l'é- « vènement de force majeure est inadmissible. » C'était une évidente exagération.

La cour de Rennes est allée beaucoup moins loin le 8 avril 1862 (2) : « Considérant, a-t-elle dit, que sauf les « cas de force majeure ou certaines circonstances favora- « bles et exceptionnelles..., il y aurait péril et inconvé- « nient grave à autoriser la preuve par témoins de faits de « navigation qui, suivant la prescription de la loi, ... doi- « vent être immédiatement déclarés, avec affirmation de « l'équipage, dans les rapports de mer... ». Réserver les *circonstances favorables*, c'est reconnaître, au demeurant, que les tribunaux peuvent discrètement substituer aux rapports un autre mode de preuve.

C'est ce que la cour de Caen avait jugé plus franchement et dans un langage plus juridique le 7 janvier 1845 (3), en énonçant que l'omission du rapport « n'est pas une de ces « présomptions légales excluant toute preuve contraire; « que, pour lui attribuer un pareil caractère, il faudrait un « texte formel, et que ce texte n'existe pas (4) ». Le tribunal de commerce du Havre s'est, le 3 février 1879 (5), approprié cette doctrine : il a décidé hardiment qu'un capitaine ayant omis, après une relâche faite en cours de voyage pour le salut commun, d'en faire mention dans le rapport de mer peut, malgré cette omission regrettable, justifier de la relâche forcée, des opérations qui s'y rattachent et des soins donnés à la cargaison par tous moyens et preuves à sa *disposition*, même par de simples certificats. Nous adhérons à cette jurisprudence. Le défaut de rapport engage la responsabilité du capitaine, que le rapport eût dégagée; mais il n'existe pas plus, il ne devait pas plus exister dans le premier cas que dans le second une présomption *juris et de jure*, excluant la preuve contraire. Il y a d'ailleurs, ainsi

(1) D. v° Droit marit., n. 535. — (2) S. 1862. 2. 506. — (3) D. 45. 2. 52. — (4) V. ci-dessus n. 485. — (5) Rec. du H. 1879. 1. 79.

qu'on l'a fait justement remarquer (1), une complète analogie de situation entre l'armement et les tiers chargeurs ou assureurs. Il ne dépend pas du premier que le capitaine fasse son rapport dans les formes et délais utiles, comme il ne dépend pas des seconds que les énonciations de ce rapport soient exactes. Il serait inique que l'armement seul fût écrasé sous une présomption légale.

La faute du capitaine, en effet, rejaillit sur l'armateur. Nous avons réfuté plus haut (2) la doctrine contraire, enseignée par Cresp et par M. Bédarride.

A fortiori la responsabilité du capitaine (et de l'armement) n'est engagée que dans les mêmes conditions si le rapport n'a pas été fait dans le délai règlementaire.

549. L'ordonnance de 1681, l. I, tit. X, art. 9 défendait enfin aux maîtres « de décharger aucunes marchandises « après leur arrivée avant que d'avoir fait leur rapport, si « ce n'est en cas de péril imminent, à peine de punition « corporelle contre les maîtres et de confiscation des mar- « chandises contre les marchands qui auront fait faire la « décharge ». L'article 248 du code a reproduit cette prescription sous une forme un peu plus concise : « Hors le cas de « péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune « marchandise avant d'avoir fait son rapport, à peine de « poursuites extraordinaires contre lui. »

Il n'est pas besoin d'un long discours pour justifier cette disposition législative. A quoi bon le rapport si l'on peut décharger avant le rapport ? Ce n'est pas sans raison que le code allemand permet expressément aux intéressés d'assister à la réception du rapport. Eh bien ! ces intéressés n'y verraient plus clair : la douane, les autorités sanitaires, l'administration du port et tous les autres agents de l'Etat ne sauraient pas mieux à quoi s'en tenir. Le premier et le plus indispensable élément de vérification n'existe pas encore ! Il ne faut donc soustraire aucune partie du chargement aux vérifications. Valin écrivait que l'on contrevient

(1) Laurin I, p. 605. — (2) n. 265.

quelquefois à cette injonction du législateur : « mais, ajou-
« tait-il, l'excuse du péril imminent vient au secours et,
« *vraie ou fausse,* on a coutume de s'en contenter, le rapport
« se faisant dans les vingt-quatre heures ou *à peu près.* »
Nous ne croyons pas qu'on puisse aujourd'hui se contenter d'un pareil commentaire. Si l'excuse est fausse, elle est mauvaise.

La loi du 10 avril 1825 (art. 14) punissait de la réclusion tout capitaine qui, avec une intention frauduleuse, ferait des déchargements en contravention à l'article 248. Cette sanction pénale est une seconde fois inscrite dans le décret du 24 mars 1852 (art. 92).

550. La commission de révision nommée en 1865 par le gouvernement impérial modifiait d'une façon regrettable cette partie du code. « Ces prescriptions, lit-on dans la note
« explicative (p. 51), sont assurément excellentes en prin-
« cipe; seulement, *à les entendre rigoureusement*, elles
« sont devenues inconciliables avec la rapidité et les condi-
« tions des services réguliers à vapeur, aujourd'hui orga-
« nisés sur presque tous les points du globe. Ces navires,
« dont les escales volontaires sont combinées de manière à
« perdre le moins de temps possible, ne font pour ainsi dire
« que toucher aux différents ports qu'ils desservent en par-
« courant leur ligne principale. A peine arrivés à quai, ils
« déchargent leurs passagers et leurs marchandises et re-
« partent aussitôt pour continuer leur voyage. Or, cette
« rapidité d'évolutions, aujourd'hui commandée par les
« besoins du commerce, devient impraticable si le capitaine
« est tenu, dans tous les cas et dans tous les ports où il
« aborde, de déposer un rapport, de l'affirmer et de le faire
« vérifier. D'un autre côté, comme il est impossible d'aban-
« donner toujours la garantie essentielle du rapport de mer,
« la commission a pensé qu'il y avait un terme moyen à
« prendre pour concilier tous les intérêts. Dans ce but, elle
« maintient la nécessité du visa sur le livre de bord et le
« livre de loch toutes les fois que le navire entre dans un
« port; mais elle n'exige la formalité d'un rapport qu'en cas

« d'évènements extraordinaires... (1) En un mot, le rap-
« port est supprimé dans tous les cas où le capitaine ne
« s'en sert que pour dire qu'il n'a rien à rapporter. »

Ces évènements extraordinaires, quels sont-ils? Est-il bon d'arrêter, en principe, la suppression du rapport? Faut-il abandonner au capitaine le soin de décider si les circonstances en comportent ou non le dépôt? Ne vaut-il pas mieux maintenir, en principe, l'obligation écrite dans l'article 242 en laissant le capitaine libre de s'en affranchir à ses risques et périls dans les cas où il n'y a rien, absolument rien à rapporter?

« Par suite, poursuit la note explicative, l'interdiction de
« décharger aucune marchandise, qui est une sanction de
« l'obligation du rapport, se trouve mitigée dans le même
« sens, c'est-à-dire qu'elle n'existe plus que dans le cas où
« le rapport est exigé. Enfin elle est encore levée, non-
« seulement en cas de péril imminent, mais en tout cas
« d'urgence (2), car mieux vaut prévenir le péril que de
« l'attendre avant d'agir. » La modification n'a qu'une importance secondaire, car les mots « péril imminent » signifient non qu'on a laissé venir le péril, mais que le péril approche. Ce qu'a voulu le législateur de 1807, c'est qu'on ne fît pas, sans un motif sérieux, le déchargement avant le rapport : or la rédaction actuelle de l'article 248 laisse au juge une bien assez grande latitude.

551. L'ordonnance de Bilbao et le code espagnol se rapprochent du système préconisé par la commission française de 1865 : « Si le capitaine, dit l'ordonnance (c. XXIV,
« art. 62), après avoir souffert du mauvais temps, remarque
« un dommage ou une avarie dans son chargement, il devra

(1) Art. 250 (du projet) : « Le capitaine est tenu, dans les vingt-
« heures de son arrivée au port de destination ou de son entrée dans
« un port de relâche, de faire viser son registre et son livre de loch,
« s'il est tenu séparément, et, en cas d'évènements extraordinaires
« intéressant le navire, la cargaison ou l'équipage, de faire son rap-
« port. » — (2) Art. 254 (du projet) : « Hors le cas d'urgence, le ca-
« pitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait
« le rapport exigé par l'article 250. »

« en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures lors « de son arrivée dans un port, et le renouveler dans le même « délai lors de son entrée dans le port de sa destination et « avant l'ouverture des écoutilles. » L'article 670 du code espagnol contient une disposition semblable (1).

Au contraire le code hollandais procède ici du code français. Il reproduit dans son article 379 les dispositions de notre article 242. Le rapport se fait (art. 380) : dans un port étranger devant le consul des Pays-Bas ou, à son défaut, devant l'autorité compétente du lieu; dans un port du royaume devant le juge du canton, dans un port des colonies devant l'autorité compétente. Le capitaine, en faisant son rapport, dans quelque lieu que ce soit, est tenu (art. 381) de faire viser son journal par l'autorité qui reçoit ce rapport : il est obligé de représenter en tout temps ce journal aux parties intéressées et de leur en laisser prendre des copies ou des extraits. Il est tenu (art. 383), dans le cas de naufrage, de relâche forcée ou d'avarie, d'en faire son rapport conjointement avec tous les officiers et gens de l'équipage présents, dans les vingt-quatre heures, au premier lieu où l'on abordera, devant les autorités ci-dessus énumérées. Enfin (art. 384) tous les rapports destinés à constater les pertes, désastres, avaries ou réclamations quelconques doivent être affirmés sous serment devant l'autorité compétente, laquelle pourra interroger le capitaine, les officiers, les gens de l'équipage et même les passagers sur toutes les circonstances des faits. La preuve contraire est réservée aux parties intéressées.

Tel est aussi le code portugais (art. 1405 et suivants) (2).

Les rédacteurs du nouveau code belge ont, l'année der-

(1) « Lorsque quelque corsaire, ajoute l'art. 669, s'emparera par « violence des effets du navire ou du chargement, il (le capitaine) « en fera mention sur son livre et fera constater le fait dans le pre- « mier port de relâche » (*Sic* ord. de Bilbao, même chapitre, articles 48 et 47). — (2) L'article 1407 prend la peine de dire que, « quel que « soit le lieu où le capitaine ait fait et présenté son rapport, il doit « se faire restituer son journal de bord par l'autorité qui l'a reçu ».

nière, préféré le système de 1807 au système proposé en 1867. La loi du 21 août 1879 n'a pas modifié l'ancien texte.

D'après le code russe, le capitaine, à l'arrivée du navire dans un port ou dans une rade étrangers, doit se présenter aussitôt devant le consul russe et lui remettre tous ses titres. Il est tenu, en outre, de se conformer aux règlements sur les déchargements, la quarantaine, les douanes, ainsi qu'aux lois, coutumes et institutions concernant les navires de commerce dans le lieu de son arrivée (1).

Le code norwégien reproduit et développe la théorie du code espagnol : « En cas de sinistre ou d'avarie pouvant « motiver une demande d'indemnité ou entraîner une res- « ponsabilité, le capitaine doit, au premier endroit où le na- « vire aborde et où cela pourra se pratiquer aisément, dans « les vingt-quatre heures de l'arrivée, faire devant le notaire « public ou devant l'autorité compétente, d'après le statut « local, un rapport ou protêt, et en même temps transmettre « un extrait de la partie du journal se référant à cet évène- « ment, lequel extrait sera annexé au rapport. Si le capi- « taine ne pouvait, par des raisons plausibles, agir ainsi « dans les vingt-quatre heures, il devrait agir aussitôt que « les circonstances le permettront. A l'appui de sa déclara- « tion, le capitaine devra faire intervenir la partie de l'équi- « page qui pourra sans inconvénient quitter le navire, et « que croira devoir entendre l'autorité compétente. A cet « effet, on choisira surtout ceux qui ont été le mieux à même « de savoir ce qui s'est passé et seront regardés comme « pouvant donner les renseignements les plus complets. Ils « devront faire leur déclaration et l'affirmer sous la foi du « serment (art. 20) (2). »

(1) Art. 634 à 636. Il est en outre question (art. 638) d'un rapport que les capitaines de la marine marchande doivent faire aux commandants des vaisseaux de guerre sur « tout ce qui se passe à bord « et ce qui est relatif à l'équipage et au chargement ». Mais ce document n'a rien de commun avec notre rapport de mer. — (2) On lit en outre dans l'article 23 § 1 : « Si le capitaine, arrivant dans un « port, a lieu de croire qu'une avarie ait été subie ou ait pu l'être

Le code suédois complète et perfectionne le code norwégien : « S'il se produit des avaries soit en chargeant ou en « déchargeant, soit pendant le voyage ou si le capitaine est « obligé de faire relâche par suite d'un sinistre, le capitaine « doit, dans les vingt-quatre heures, se présenter devant « l'une des autorités du lieu et produire un rapport succinct « sur les circonstances du sinistre. Puis, dans un délai de « huit jours, il présente au tribunal un rapport détaillé avec « le livre de bord à l'appui. Si le naufrage a eu lieu en pays « étranger, le rapport est fait suivant les formes réglées « par la loi et les usages du pays lorsqu'il est présenté aux « autorités du lieu, à défaut de consul suédois ; mais, s'il y « y a un consul, la production du livre de bord suffit, comme « il est dit plus haut. Le capitaine empêché par un motif « légitime de déposer son rapport dans le délai prescrit doit « faire constater cet empêchement. Si le livre de bord est « perdu ou s'il n'en a pas été tenu, cette circonstance est « certifiée par tout l'équipage. Le capitaine atteste sous « serment devant le tribunal la sincérité de son rapport, et « les faits qui y sont consignés sont également attestés par « l'équipage ; le tribunal peut entendre d'autres témoins s'il « y a lieu. Le rapport ainsi affirmé peut néanmoins être at- « taqué par toute personne intéressée qui est admise à « fournir la preuve contraire ». Le système du double rapport nous semble hérissé d'inconvénients et inférieur au système français.

Les rédacteurs du code finlandais se sont servis du code suédois en l'améliorant dans quelques détails. Au cas « de « naufrage, d'avarie ou de relâche forcée », rapport sommaire dans les vingt-quatre heures et rapport complet dans les huit jours. « La déclaration (rapport sommaire) se fait « verbalement soit devant le notaire public, si c'est dans « une ville, soit à la campagne devant l'administration de « ou que la cargaison ait été partiellement avariée et que, eu égard « au statut local, il doive, pour sauvegarder tous les droits, faire un « protêt de mer, il devra le faire dans les vingt-quatre heures de « son arrivée. »

« la douane ou un employé de l'Etat, mais le grand rapport « sera rédigé par écrit et présenté devant le tribunal. Tou- « tefois les capitaines au cabotage, tel que celui-ci est dé- « fini à l'article 31, seront admis à présenter un rapport « verbal » (art. 44). « Le capitaine est tenu, autant que cela « peut se faire sans causer un retard préjudiciable, de « confirmer son rapport soit par le journal du bord et autres « pièces, soit par le serment des gens de l'équipage ou « d'autres témoins. A cet effet, il aura soin, en apportant « son rapport, de se faire accompagner devant le tribunal « de toutes les personnes dont la présence sur le bateau « n'est pas indispensable à ce moment-là. Le capitaine « devra aussi, si on le juge nécessaire, affirmer sous ser- « ment l'exactitude de son rapport. Néanmoins la preuve « des faits contraires est réservée aux parties. Si le capi- « taine n'a pas présenté dans le temps prescrit la déclaration « et le rapport sans pouvoir justifier d'empêchements ma- « jeurs, il perd le droit de faire la preuve comme ci-dessus « et n'est excusé que des faits qui sont pleinement dé- « montrés n'avoir pas été le résultat d'une faute de sa part » (art. 45). « Dans le cas de malheur arrivé en pays étranger, « le capitaine fera sa déclaration et son rapport suivant les « lois de ce pays » (art. 46).

D'après le code allemand (1), « le capitaine doit, avec le « concours de tout l'équipage ou d'un nombre suffisant « d'hommes, faire un rapport de mer extraordinaire sur tous « les accidents survenus en cours de voyage, lorsqu'ils ont « eu pour résultat la perte du navire ou de la cargaison ou « lorsqu'il ont occasionné des avaries ou une relâche forcée « ou tout autre dommage. Le rapport de mer extraordinaire « doit être fait sans délai, notamment au port de destination « ou, s'il y en a plusieurs, dans le premier des ports où le « navire aborde après l'accident, ou au port de relâche « forcée s'il y a déchargement ou radoub, ou enfin au pre-

(1) V. ci-dessus, quant à la force probante du journal de bord, n. 458.

« mier port qui paraîtra convenable si le voyage finit sans « que le capitaine puisse atteindre le port de destination. Si « le capitaine est décédé ou qu'il soit hors d'état de faire le « rapport de mer, l'officier de bord le plus élevé en rang est « autorisé et astreint à le faire » (art. 490). C'est là qu'il faut chercher l'origine des modifications proposées en 1867 au code français. « Le rapport de mer extraordinaire, pour- « suit le code allemand, doit contenir le résumé de tous les « évènements importants du voyage et notamment le récit « détaillé et exact des accidents survenus avec indication « des mesures prises pour empêcher ou atténuer le dom- « mage » (art. 491). « Le rapport de mer fait en vertu des « dispositions du présent code doit être remis au tribunal « compétent en présentant à l'appui le journal de bord sous « l'affirmation du personnel de l'équipage. Le tribunal doit « recevoir le rapport, autant que faire se peut, aussitôt « après l'arrivée du navire ; le rapport doit être publié dans « la forme ordinaire si les circonstances permettent au « navire de séjourner. Les intéressés au navire et à la car- « gaison, ainsi que les autres ayant droit, peuvent assister « en personne ou se faire représenter lors de la réception « du rapport. Le rapport de mer prend le journal de bord « pour point de départ. Si le journal ne peut être représenté « ou qu'il n'ait point été tenu de journal, on doit en énoncer « le motif » (art. 402). « Le juge est autorisé à entendre « d'autres personnes que celles de l'équipage qui se sont « présentées, s'il juge leur audition nécessaire. Il peut, « pour mieux s'éclairer, adresser des questions tant au « capitaine qu'à toute autre personne de l'équipage. Le « capitaine et les autres personnes de l'équipage appelées « doivent affirmer leurs dires et dépositions par serment. « Le procès-verbal reçu sur le rapport de mer est conservé « en original ; il en est délivré copie légalisée à chacun des « intéressés sur sa demande » (art. 493). « Le rapport de « mer reçu conformément aux articles 492 et 493 fait pleine « foi des faits et actes qu'il constate. La preuve des faits « contraires par voie de justice est néanmoins réservée à

« chaque intéressé. » Ce système est, on le voit, très-complet et très-scientifiquement coordonné.

L'édit autrichien de 1774 n'impose au capitaine l'obligation de déposer entre les mains du consul ou, à son défaut, des autorités, l'acte nommé *pruova di fortuna* que dans le cas de relâche forcée ou lorsqu'il s'agit de fortune de mer. Les capitaines des ports doivent se faire remettre le journal du voyage au retour des navires (c. II, art 45 et 46).

Le système du code italien (art. 338 à 341) est calqué sur celui du code français. Mais cette partie de la législation italienne a été remaniée par la loi du 24 mai 1877 (articles 115 à 117). Nos lecteurs connaissent déjà les prescriptions de l'article 115 (1). Aux termes de l'article 116, « les capitaines « ou patrons des navires *nationaux* sont tenus, sauf le cas « d'empêchement légitime, de se présenter en personne, « dans les vingt-quatre heures au plus tard, à l'officier de « port, dans le royaume, où à l'officier consulaire dans les « ports étrangers et de leur remettre les papiers et le journal « de bord, ainsi que les procès-verbaux dont il est question « aux articles 440 et 441 (2). Les patrons de navires qui ne « tiennent pas de journal doivent, dans le même délai, « dénoncer à l'autorité maritime ou consulaire les infractions « *(reati)* commises à bord. Dans les ports étrangers et en « cas d'avarie générale non encore déclarée à l'autorité « locale, ainsi que le prescrit l'article précédent, les capi- « taines ou patrons devront présenter à l'officier consulaire « du royaume le journal de bord, aussitôt après leur admis- « sion à la pratique. » Il est surtout utile de porter à la connaissance des capitaines français la disposition de l'article 117, ainsi conçu : « Les capitaines ou patrons de navi- « res étrangers qui abordent dans des ports ou rades du « royaume peuvent déposer leurs papiers de bord chez le « consul de leur nation, mais doivent faire parvenir à l'offi- « cier de port, dans les vingt-quatre heures de leur admis- « sion à la pratique, un certificat de leur consul, constatant

(1) V. ci-dessus n. 458. — (2) C'est-à-dire ceux qui constatent les délits ou les crimes commis à bord.

« le dépôt desdits papiers. Cette disposition n'est pas appli-
« cable aux capitaines ou patrons de nations étrangères
« dans les ports desquelles il n'est pas permis aux consuls
« italiens de recevoir en dépôt les papiers des navires ita-
« liens. Ceux-ci doivent déposer leurs papiers de bord à
« l'officier de port. Les capitaines ou patrons de tout navire,
« national ou étranger, doivent en outre, lors de l'arrivée
« dans un port ou dans une rade du royaume, même en cas
« de relâche volontaire ou forcée, remettre ou faire remettre
« à l'officier de port dans les délais susindiqués une note
« indiquant le nom, le tonnage et la ligne de flottaison du
« navire, le nom de l'armateur ou du recommandataire
« *(raccomandatario)*, la qualité et quantité du chargement,
« le nombre des hommes d'équipage et des passagers. »

Le droit maltais n'astreint le capitaine à un rapport de mer qu'en cas de sinistre pendant le voyage (1).

Cette partie des législations brésilienne, argentine et chilienne procède du droit portugais.

Les articles 57 et suivants des codes égyptien et turc sont à peu près copiés sur les articles 242 et suivants du code français. Toutefois l'article 57 exige qu'il soit donné au capitaine une copie légalisée de son rapport. D'après

(1) « Tout capitaine ou patron d'un navire devra, en cas de si-
« nistre dans le cours de son voyage, se présenter, vingt-quatre
« heures après son arrivée dans un port ou autre lieu, devant le
« consul, afin d'y faire sa déclaration. A défaut de consul, il devra
« se présenter chez le juge du lieu, sous peine de responsabilité de
« tous dommages et intérêts. En cas d'omission de quelques cir-
« constances sur les dommages, il pourra, dans un autre port, ajouter
« à sa première déclaration et faire entendre les intéressés; mais
« ceux-ci peuvent s'opposer à ce supplément de déclaration. Quand
« il y a lieu à la preuve testimoniale, les intéressés comparaissent
« devant la cour de commerce, et demandent à être admis à la
« *preuve de fortune*. On ne fait que ce seul acte dans les vingt-
« quatre heures, et quelquefois ce n'est que plusieurs jours après
« que l'on rapporte les faits et les circonstances qui s'y rattachent.
« La preuve testimoniale est reçue par le préposé aux registres, en
« présence d'un avocat désigné à cet effet par le juge de la cour. Les
« déclarations faites sous serment par les gens de l'équipage et les
« passagers sont reçues par écrit. Le capitaine et deux ou trois pas-
« sagers font leurs déclarations relativement aux circonstances les
« plus essentielles du voyage » (extrait du *compendio di diritto commerciale maltese*, par A. de St-Joseph).

l'article 58 le rapport est fait, dans l'empire ottoman, au président du tribunal de commerce ou, à défaut, au chef de la chancellerie commerciale et, s'il n'y en a pas, au chef de l'autorité supérieure du lieu. En pays étranger, d'apres l'article 59, le capitaine doit faire son rapport devant le consul ottoman ou à défaut devant l'autorité compétente du lieu, etc.

Nos lecteurs savent déjà que, dans la législation anglaise (1), le journal officiel du navire *(official log)* fait preuve devant les tribunaux, sauf justes exceptions. Toute inscription faite sur ce journal vingt-quatre heures après l'arrivée au port est punie d'une amende de trente livres (2). Les journaux officiels de bord doivent être remis au contrôleur d'embarquement *(shipping master)* par les capitaines au long cours vingt-quatre heures après l'arrivée et tous les six mois pour les maîtres au cabotage (3).

En outre les capitaines au long cours doivent, moins de quarante-huit heures après leur retour dans un port du Royaume-Uni, adresser, sous peine d'une amende de cinq livres, au *shipping master* devant lequel l'équipage est congédié une note *(list)* signée de lui et mentionnant (4) : 1° le numéro et la date de l'enregistrement du navire et son tonnage officiel ; 2° la durée et la nature du voyage et son objet ; 3° les prénoms, noms, âges, lieux de naissance des gens de l'équipage, y compris le capitaine et les novices ; leurs qualités à bord, le dernier navire où ils ont servi et en quelle qualité ; la date et le lieu de leur entrée au service du bord ; 4° les noms des gens de l'équipage décédés ou ayant cessé de faire partie de l'équipage, avec indication de l'époque, du lieu, des causes et des circonstances ; 5° les gages dus à tout marin décédé et l'époque du décès ; 6° les habits et autres effets ayant appartenu au défunt avec indication de ce qu'on en a fait et du prix auquel ils ont été vendus ; 7° le nom, l'âge, le sexe de tout passager décédé

(1) V. ci-dessus n. 458. — (2) *Act* de 1854, art. 284. — (3) Ib., art. 286. — (4) Les maîtres au cabotage doivent remettre une liste semblable deux fois par an à des époques déterminées.

à bord, avec la date et la cause de la mort; 8° la mention et la date de toute naissance survenue à bord, avec indication du sexe de l'enfant et des noms de ses père et mère; 9° la mention de tout mariage contracté à bord, sa date et les noms et âges des parties (1). Le *shipping master* délivre au capitaine un certificat constatant la remise de cette note, et il ne sera donné par la douane aucun acquit des droit d'importation, si le capitaine ne produit pas ce certificat. Si le navire cesse d'être navire au long cours (et au cabotage) parce qu'il a été vendu, perdu ou a changé de destination, le capitaine ou le propriétaire sera tenu, sous peine d'une amende de dix livres au plus, de donner cette note au *shipping master* du port où ce navire avait été à l'origine enregistré, dans le délai d'un mois si le navire est dans le Royaume-Uni et, en cas de perte du navire, dans le plus bref délai possible (2). Le capitaine d'un navire qui touche à un port étranger où réside un consul anglais ou à un port des possessions de la Grande-Bretagne et qui s'y arrête quarante-huit heures est tenu de délivrer au consul ou à l'officier de la douane, suivant le cas, sous peine d'une amende de vingt livres au plus, le contrat d'engagement de l'équipage et celui des novices. Ces papiers seront retournés dans le plus bref délai au capitaine avec le visa de l'officier (3).

La huitième partie du *merchant shipping act* (1854) est intitulée *Naufrages, accidents de mer, sauvetages* et la première section de cette huitième partie *Enquêtes en matières de naufrage*. Cette partie de la législation anglaise donne aux officiers inspecteurs du service des gardes-côtes et aux principaux officiers des douanes la faculté de procéder à des enquêtes toutes les fois que, sur les côtes du Royaume-Uni ou aux environs, un navire est perdu, a été abandonné ou a éprouvé des avaries ou qu'il a occasionné la perte d'un autre navire ou lui a causé des avaries ou que les accidents survenus ont coûté la vie à quelqu'un. Quand la perte ou le dommage éprouvé a eu lieu ailleurs que sur les côtes du

(1) Ib., art. 273 et 274. — (2) Ib., art. 276. — (3) Ib., art. 279.

Royaume-Uni, lesdits officiers sont également autorisés à procéder à une enquête, si des témoignages peuvent être recueillis sur quelque point du Royaume-Uni (art. 432). Une instruction en forme peut être faite pardevant deux juges de paix ou un magistrat salarié si l'officier inspecteur ou l'officier des douanes le juge utile; le procès-verbal de cette instruction est adressé au conseil de commerce *(Board of trade)*, avec telles observations que de droit (art. 433). Dans le cas où des connaissances nautiques seraient nécessaires, le conseil de commerce peut, à la requête des juges ou du magistrat ou sur sa propre initiative, adjoindre à ceux-ci une personne compétente; cet assesseur déclare son adhésion au procès-verbal en le signant ou, s'il diffère d'avis, il expose ses raisons au conseil du commerce (art. 434). Partout où il y a un conseil local de marine *(local marine board)*, dont un membre est magistrat salarié, l'instruction a lieu pardevant ce magistrat (art. 435). En Ecosse, elle peut être confiée au *lord advocate*, auquel on adjoint, s'il y a lieu, une personne versée en matière nautique (art. 437). Les capitaines et officiers sont tenus de remettre leurs brevets au magistrat ou à la personne qui dirige l'instruction; dès que l'instruction est terminée, ces certificats sont, selon le cas, rendus aux titulaires, retirés temporairement ou annulés (art. 438).

Le receveur des naufrages *(wreck receiver)* (1) ou le juge de paix en son absence peut aussi interroger sous la foi du serment toute personne appartenant à un navire qui peut être ou avoir été en détresse sur les côtes du Royaume-Uni ou toute personne en situation de rendre compte de la cargaison ou de l'avitaillement, sur les objets suivants : 1° le nom et la description du navire; 2° le nom du capitaine et des propriétaires; 3° les noms des chargeurs; 4° les ports et lieux d'où vient et où va le navire; 5° la cause de la détresse du navire; 6° les services rendus; 7° toutes autres circonstances

(1) La section II de la huitième partie détermine les attributions du *wreck receiver*.

concernant le navire ou la cargaison et qui paraissent au receveur devoir faire l'objet d'une enquête. Des copies de cette enquête sont envoyées au conseil du commerce et au Lloyd de Londres (art. 448). Le procès-verbal (ou la copie certifiée) de cette enquête est réputé témoignage en justice (art. 449).

L'*act* de 1854 a été, sur ce point, complété ou modifié par le *merchant shipping act* de 1876 (art. 29 à 33).

Désormais, pour rendre plus promptes et efficaces les enquêtes relatives aux sinistres de mer *(shipping casualties)*, le chancelier de la Grande-Bretagne pourra, quand il y aura lieu, nommer des personnes compétentes aux fonctions de commissaires au naufrage *(wreck commissioner)*, mais de façon qu'il n'y en ait jamais plus de trois en même temps; le lord chancelier d'Irlande pourra, s'il y a lieu, nommer un commissaire des naufrages pour l'Irlande... Le commissaire aux naufrages est investi des pouvoirs les plus étendus pour se livrer, sur les diligences du *Board of trade*, à toutes instructions sur les sinistres, abandons, pertes ou avaries (art. 29). Les commissaires aux naufrages, juges de paix ou autres autorités chargées de faire l'instruction des sinistres maritimes s'adjoindront un ou plusieurs assesseurs experts qu'ils choisiront sur une liste approuvée par un secrétaire d'Etat, et s'il y a lieu de croire que l'instruction puisse amener le retrait ou la suspension du brevet *(certificate)* du capitaine ou du second, un des assesseurs sera, autant que possible, une personne expérimentée dans des choses maritimes. Chaque assesseur signera le rapport ou, en cas de refus, rendra compte des motifs de son dissentiment au conseil du commerce. L'instruction des sinistres maritimes sera menée de telle sorte que tout accusé ait le droit et l'occasion de se défendre (art. 30) (1). Tout commissaire aux naufrages pourra, sur l'invitation du conseil du commerce, soit par lui-même, soit par un substitut approuvé (par le *Board of trade)*, procéder de même qu'un receveur des naufrages et avec les mêmes pouvoirs, à l'in-

(1) Le même article confère au lord chancelier de la Grande-Bre-

terrogatoire dont le receveur des naufrages est chargé par l'article 448 du *merchant shipping act* de 1854 (art. 31).

Les armateurs et les capitaines français doivent savoir que l'*act* de 1876 autorise en outre (art. 32) à faire une enquête ou une instruction en forme sur tout échouement ou toute avarie subis *par un navire quelconque* près des côtes du Royaume-Uni ou par un navire anglais dans quelques parages que ce soit, si un témoin du sinistre se rencontre dans le Royaume-Uni (1).

Aux termes du *merchant shipping act* de 1854 (art. 486), quand un sauvetage a eu lieu en dehors du Royaume-Uni et des quatre mers limitrophes, le navire ou les objets sauvés sont conduits, le cas échéant, au port le plus voisin ayant une agence consulaire ou une cour de vice-amirauté. Une déclaration sous serment, faite séparément dans les vingt-quatre heures de l'arrivée par les sauveteurs et par le capitaine du navire sauvé ou la personne qui avait à sa charge l'objet sauvé, établit les conditions dans lesquelles le sauvetage s'est effectué, la nature et l'importance des services rendus, etc.

Une obligation spéciale est imposée par l'*act* de 1854 (art. 326) aux propriétaires et aux capitaines de bateaux à vapeur : ils doivent, dans les vingt-quatre heures ou tout au moins dans le plus bref délai possible, adresser au conseil du commerce un rapport écrit et signé sur tous les accidents éprouvés ou causés par le *steamer*.

tagne le droit de faire tous règlements touchant l'instruction des sinistres maritimes et en particulier ceux relatifs à la convocation des assesseurs, à la procédure, etc. Ces règlements auront force de loi. — (1) Aux termes du même *act* (art. 33), les instructions relatives aux sinistres maritimes peuvent se faire partout où il plaira au *Board of trade* et avec les mêmes effets et les mêmes pouvoirs, de la part des autorités qui les dirigeront, que si elles se faisaient dans le lieu ordinaire de l'exercice des fonctions desdites autorités.

Il n'est pas inutile de rappeler que, d'après le traité conclu le 3 juillet 1879 entre la France et la Grande-Bretagne, les consuls des deux nations ont, en cas d'absence et sur la demande des propriétaires du navire et de la cargaison, la faculté d'intervenir par eux-mêmes ou par un délégué pour prêter leur concours à toutes les opérations de sauvetage.

Ni la loi de 1854 ni celle de 1876, dans quelques détails qu'elles entrent, ne parlent d'un acte connu dans la pratique anglaise sous le nom de *protest* et sur lequel lord Tenterden s'exprime en ces termes : « Quand un navire arrive « à son port d'attache ou qu'un sinistre l'oblige soit à rétro- « grader, soit à entrer dans un autre port que celui de sa « destination, le capitaine se présente habituellement devant « un notaire et dépose entre ses mains un protêt *(protest)*. « Les consuls anglais à l'étranger sont autorisés par le statut « britannique à faire acte de notaire *(to perform notarial* « *acts)* (1); mais comme leur attestation pourrait n'être « pas réputée avoir le même degré d'authenticité que celle « d'un notaire, les capitaines feront mieux de s'adresser à « cet officier public... Le *protest* est une déclaration ou un « récit, fait par le capitaine, des tempêtes et gros temps « auxquels son navire a été exposé, des accidents qu'il a « subis et de la conduite qu'il a cru devoir tenir dans ces « conjonctures. De quelques formes qu'il soit entouré, les « tribunaux anglais ne l'admettent pas comme faisant preuve « dans l'intérêt du capitaine et de l'armateur, mais il peut « faire preuve contre eux... Il est d'ailleurs admis par des « tribunaux étrangers comme faisant pleine foi de son « contenu et, même chez nous, accepté à ce titre par les « négociants et par les assureurs, quand il paraît n'être en- « taché d'aucune fraude. »

Les lois des Etats-Unis, écrit Dixon (2), obligent le capitaine, en cas de sinistre, à déposer dès son arrivée au port un compte-rendu, rédigé par écrit, qui relate toutes les circonstances du voyage et du sinistre. L'usage du protêt *(protest)* existe aux Etats-Unis comme en Angleterre; mais les tribunaux américains paraissent ne pas s'entendre sur la force probante de ce document. Il a été jugé dans la Caro-

(1) « Sans oublier que les tribunaux anglais, contrairement à la « jurisprudence adoptée par presque tous les tribunaux du continent, « ne regardent pas les copies des actes notariés comme faisant foi « au même titre que les originaux » (Lord Tenterden). — (2) n. 175.

line du Sud (1) que le *protest*, après la perte du navire, faisait foi contre les assureurs ; de même en Pensylvanie (2), pourvu que le rapport ait été déposé dans les vingt-quatre heures. Mais on admet plus généralement que le *protest*, s'il peut être invoqué pour contredire le témoignage du capitaine, ne fait pas, en principe, preuve en sa faveur (3).

Quoi qu'il en soit, ce serait commettre une grande imprudence que de ne pas déposer un *protest* dans les ports des Etats-Unis. On a recueilli les observations suivantes du Dr Lushington (4) : « En examinant cette affaire, je ne puis « m'empêcher de remarquer que le défaut de production « d'un *protest* est de nature à éveiller tous les soupçons. « Eu égard aux circonstances de la cause, les précédents « commandaient qu'un *protest* fût rédigé; s'il avait été ré« digé, il serait incontestablement produit. Mes soupçons « augmentent quand je me reporte aux déclarations faites « sous serment par le capitaine et par le second... » Ce magistrat conseille énergiquement le dépôt du *protest* dans tous les cas de sauvetage.

Enfin, quand les *surveyors* (inspecteurs) sont intelligents, loyaux, échappent aux influences privées et locales, leur rapport est d'un grand poids dans l'appréciation des sinistres et la détermination des avaries. Aux termes d'une décision de la cour suprême des Etats-Unis, le rapport des inspecteurs en service régulier affirmant l'innavigabilité d'un navire forme une preuve concluante (5). Mais il n'en serait pas ainsi du rapport fait par des agents maritimes

(1) 2 Bay, 239; Church *v.* Teasdale, 1 Brevards R., 255. — (2) Fleming *v.* Marine Ins. Co., 3 Watts and Serg, 144; American Ins. Co. *v.* Francia, 9 Penn. R., 390. — (3) Senat *v.* Porter, 7 T. R., 158; Marine Ins. Co. *v.* Strass, 1 Mumf. 408; Patterson *v.* Maryland Ins. Co., 3 H. and J., 71. *This appears the general doctrine,* écrit Dixon. Cela n'empêche pas le juge Conkling d'enseigner que les tribunaux n'hésitent pas à chercher dans ces documents le moyen d'arriver à la découverte de la vérité *(means of arriving at just conclusions).* — (4) The Emma, 2 W. Robinson's R., 315. — (5) Dorr *v.* Pacific Ins. Co., 9 Wheat, 581.

dans un port étranger : on présumerait seulement alors l'exactitude et la sincérité du document (1).

Toutefois Dixon enseigne que le rapport des *surveyors*, s'il n'a pas été rédigé les assureurs présents ou dûment appelés, ne peut pas être un instrument de preuve contre eux *(admissible as evidence)* entre les mains des assurés.

552. Le capitaine, presqu'aussitôt après son arrivée, doit songer au délestage de son navire.

Le titre IV, l. IV de l'ordonnance de 1681 débute ainsi : « Tous capitaines ou maîtres de navires venant de la mer « seront tenus, en faisant leur rapport aux officiers de l'a- « mirauté, de déclarer la quantité de lest qu'ils auront à « bord, à peine de vingt livres d'amende. » Cette disposition législative est toujours en vigueur, ainsi que l'a très-bien jugé le Conseil d'Etat le 6 septembre 1842 (1).

« L'objet de cette déclaration, disait Valin, est principa- « lement de vérifier par la visite du navire si le maître a « accusé juste, s'il a bien à son bord la quantité de lest par « lui déclarée et si, eu égard au port de son bâtiment, il ne « devait point avoir une plus grande quantité de lest ; parce « que, dans tous ces cas, il serait en contravention et réputé « avoir jeté frauduleusement une partie de son lest en arri- « vant dans les rades. »

Aucune disposition règlementaire, à vrai dire, ne détermine le poids du lest qu'un navire chargé doit avoir à bord (3). C'est donc aux officiers de port chargés par la loi du 9 août 1791, tit. III, art. 1, de « veiller... au lestage et « délestage » qu'il appartient d'apprécier pour chaque navire la quantité de lest suffisante, à moins qu'elle ne soit fixée par le règlement particulier du port. Dans l'usage, disent MM. Dalloz (4), on reconnaît que le lest d'un navire en rade doit être égal au quart de son tonnage et qu'il doit être égal aux deux tiers quand le navire met à la voile pour aller en mer.

(1) Gordon *v.* Mass. Fire and Mar. Ins. Co., 2 Pick, 249. — (2) D., v° Organis. marit., n. 850. — (3) *Sic* Eloy et Guerrand, I, n. 400. — (4) V° Organis. marit., n. 845.

L'Ordonnance (art. 2 du même titre) poursuivait en ces termes : « Les syndics et échevins des villes et commu-« nautés seront tenus de désigner et même de fournir, si « besoin est, les lieux ou emplacements nécessaires et suffi-« sants pour recevoir le lest, en sorte qu'il ne puisse être « emporté par la mer. »

« S'il était quelque port, dit à ce propos Valin, où il n'y « eût pas des emplacements publics propres à y déposer com-« modément le lest des vaisseaux, il faudrait bien, aux « termes de cet article, que les maire et échevins de la ville « en fournissent à leurs frais ; à l'effet de quoi ils seraient « tenus de faire l'acquisition de ceux qui seraient choisis « pour ce sujet, sans égard à la désignation qu'ils pourraient « faire d'autres emplacements, quoique ce même article « leur laisse la liberté du choix par ce mot *désigner*. Mais « il ne faut l'entendre que dans le sens que la désignation « des lieux sera de nature à être acceptée, car c'est précisé-« ment aux officiers de l'amirauté à fixer les endroits du « lestage et du délestage. »

Ce droit, qui appartenait aux officiers de l'amirauté, appartient aujourd'hui aux ingénieurs des ponts et chaussées, puisque les officiers de port sont chargés par le décret du 27 janvier 1876 modifiant l'art. 13 du décret du 15 juillet 1854 de « veiller notamment à ce que le lest soit pris ou dé-« posé dans les lieux indiqués par l'ingénieur des ponts et « chaussées sous les ordres immédiats duquel ils sont pla-« cés. » C'est donc, en fait, l'officier de port qui, après avoir pris les ordres de son supérieur, désigne ces lieux au capitaine et c'est pourquoi le Conseil d'Etat a, le 7 août 1863 (1),

(1) « Considérant que Frappin... n'a point déposé son lest *dans* « *un lieu autre que celui qui avait été indiqué par le maître du* « *port, contravention prévue* par l'ordonnance de 1681 et dont la « répression appartenait au conseil de préfecture en vertu de la loi « du 29 floréal an X; qu'il s'est borné à faire transborder le sable « formant le lest de son navire sur une allège qui devait le remonter « à Luçon, manœuvre nécessaire pour permettre de le livrer au sieur « Rouchy, qui lui avait acheté; que ce fait ne constituait aucune « contravention. »

qualifié « contravention » le refus d'obéir en cette matière au maître du port. Presque tous les règlements de port contiennent, pour éviter toute incertitude, une disposition spéciale ainsi conçue : « Les officiers de port désigneront, con- « formément aux indications fournies par les ingénieurs des « ponts et chaussées, le point où le lest devra être pris et « ceux où devront être déposés les produits des déles- « tages. »

Quelques règlements vont plus loin et décident que nul ne pourra débarquer (ou embarquer) du lest sans en avoir préalablement fait la demande par écrit et obtenu l'autorisation des officiers du port ou qu'il est interdit à tout capitaine de donner son lest à un autre ou de réembarquer celui qu'il aura mis à quai avant d'en avoir fait vérifier la salubrité par les officiers de port, lesquels pourront accorder ou refuser l'autorisation (1). La cour de cassation (chambre criminelle) a jugé le 8 juin 1861 qu'une telle disposition réglementaire était prise par l'autorité administrative dans la limite de ses attributions (2).

« Après le délestage des bâtiments, poursuit l'Ordon- « nance (art. 3 du même titre), les maîtres des bateaux et « gabares qui auront été employés seront tenus, à peine de « trois livres d'amende, de faire leur déclaration aux offi- « ciers de l'amirauté, de la quantité de tonneaux qui en au- « ront été tirés. » Huit ans plus tard, un nouvel édit décidait que la déclaration serait faite au capitaine du port. Cette disposition est toujours en vigueur (3). Ainsi que le faisait observer Valin, cette déclaration est exigée pour la comparer avec celle du capitaine et pour reconnaître par là s'il avait bien la quantité de lest par lui déclarée.

(1) V. les règlements du port d'Agde et du port du Havre. Cf. art. 14 et 16 du règlement général pour la police des ports des Bouches-du-Rhône. — (2) B. cr. 1861, n. 120. On estimerait à tort, ajoute l'arrêt, que l'autorisation n'est obligatoire que pour le cas où le lest débarqué doit rester sous la surveillance de l'administration du port et non dans le cas où il est déposé sur le terrain d'un particulier pour être remis à un autre navire. — (3) Cf. Dalloz, v° Organ. marit., n. 852.

« Tous bâtiments, dit l'article 4, embarquant ou déchar-
« geant du lest, auront une voile qui tiendra aux bords tant
« du vaisseau que de la gabare, à peine de cinquante livres
« d'amende contre les maîtres des navires et gabares. »
Autrement, dit Valin, il serait de toute impossibilité qu'il ne tombât pas une partie du lest dans l'eau. Cette disposition n'est pas abrogée (1).

« Tous mariniers, poursuit l'article 5, pourront être em-
« ployés au lestage et délestage des vaisseaux avec les gens
« de l'équipage. » Il était d'autant plus juste, remarque Valin, de laisser cette liberté aux maîtres de navires qu'on leur donne ainsi le moyen d'éviter des frais sans inconvénient, ce travail n'exigeant ni connaissances techniques ni expérience spéciale. Quand un cahier des charges, a dit très-bien la cour de cassation le 22 décembre 1864 (2), conférerait à un entrepreneur du lestage et du délestage le droit exclusif de charger ou de décharger le lest des navires, cette disposition ne pourrait être légalement appliquée parce qu'elle serait à la fois contraire à l'article 4, tit. IV, l. IV de l'ordonnance de 1681 et à l'article 6 de la loi du 2 mars 1791, qui a établi la liberté de l'industrie.

L'article 6 du même titre est ainsi conçu : « Faisons dé-
« fenses à tous capitaines et maîtres de navires de jeter leur
« lest dans les ports, canaux, bassins et rades, à peine de
« 500 livres d'amende pour la première fois et de saisie et
« confiscation de leurs bâtiments en cas de récidive; et aux
« délesteurs de le porter ailleurs que dans les lieux à ce des-
« tinés, à peine de punition corporelle. »

S'il faut en croire Valin, les capitaines avaient encore, au dix-septième et au dix-huitième siècles, la criminelle habitude de jeter leur lest en arrivant dans les ports et rades,

(1) Cf. Dalloz, ib., n. 846. — (2) B. cr. 1864, n. 300: « Attendu, a
« dit encore la chambre criminelle le 29 juillet 1865 (B. cr. 1865,
« n. 161), que si le cahier des charges... porte... que personne
« autre que l'entrepreneur ne peut s'immiscer dans le service du les-
« tage, ce cahier des charges, n'ayant pas un caractère règlementaire,
« ne peut donner lieu, vis-à-vis des tiers, à l'application d'une peine
« de police... ».

pour éviter la dépense d'un délestage régulier. L'encombrement de certains ports était devenu tel que, s'il faut en croire un arrêt du Conseil du 29 mars 1670, les grands vaisseaux n'y pouvaient plus entrer.

Le décret du 12 décembre 1806 (art. 36) vise et applique cette disposition de l'Ordonnance dans les termes suivants :

« Tout pilote qui conduira un navire entrant sur son lest ne « souffrira pas qu'il soit mis du lest sur le pont ni à la « portée d'être jeté à l'eau; il s'opposera formellement à ce « qu'il en soit versé dans les passes, rades, ports et ri- « vières; et s'il s'aperçoit que, malgré sa défense, il en ait « été jeté à l'eau, il en rendra compte, aussitôt sa mission « remplie, à l'officier militaire chef des mouvements ma- « ritimes, à l'officier chef du pilotage ou à l'officier du port « de commerce. — Les pilotes qui négligeraient de faire de « suite leurs rapports de cette contravention de la part des « capitaines seront punis de huit jours de prison; les capi- « taines délinquants seront condamnés, conformément à « l'art. 6, tit. IV, l. IV de l'ordonnance de 1681, à une « amende de 500 francs pour la première fois; et, en cas de « récidive, leurs bâtiments seront saisis et confisqués. »

Il y avait, sous l'ancien régime, plusieurs peines corporelles, y compris celle du fouet. Le juge moderne ne pourrait pas substituer à la peine corporelle indéterminée du vieux droit pénal édictée par le paragraphe final de l'article 6 l'emprisonnement correctionnel ou l'emprisonnement de simple police (1).

« Faisons aussi défenses, dit enfin l'article 7, sous pa-

(1) Pourrait-il appliquer aux délesteurs la peine pécuniaire édictée par le même article? « Toutes les fois, disait Valin (II, p. 526), qu'à « l'occasion d'un délit commis par deux personnes il y a amende « prononcée contre l'une et peine corporelle contre l'autre, la peine « corporelle de celle-ci emporte nécessairement en même temps pa- « reille amende. » On peut soutenir que l'amende, étant virtuellement prononcée par l'article 6 précité contre les délesteurs, leur est encore applicable. Mais ce n'était qu'une interprétation, qu'une application de principes aujourd'hui délaissés et nous hésiterions beaucoup, pour notre compte, à regarder la peine accessoire et non expressément édictée comme maintenue par la loi moderne.

« reilles peines (1), aux capitaines et maîtres de navires de « délester leurs bâtiments et aux maîtres et patrons de ga- « bares ou bateaux lesteurs de travailler au lestage ou dé- « lestage d'aucuns vaisseaux pendant la nuit » (2). Ces gens-là, dit Valin, n'ayant point de témoins de leur travail, ne manqueraient pas, pour l'abréger, de jeter autant de lest qu'ils le pourraient.

553. La règlementation du délestage appartient au droit administratif plutôt qu'au droit commercial maritime. Aussi les codes de commerce ne s'en occupent-ils pas.

En Russie, un ukase du 20 mars 1825 enjoint aux capitaines et aux armateurs d'effectuer le déchargement du lest des bâtiments de commerce dans tous les ports, à l'exception de ceux de *Libana* et de *Cronstadt* (pour lesquels il existe des règlements particuliers), en employant leurs matelots et leurs embarcations. Les autorités de la douane locale surveillent le déchargement du lest et sont tenues de veiller à ce que l'enlèvement du lest s'opère sur des embarcations à rames. Les emplacements pour le déchargement du lest sont désignés dans les ports par les autorités maritimes. Il est défendu aux capitaines de décharger le lest de leur propre initiative ou pendant la nuit ou de le jeter à la mer sous peine d'amende.

La loi italienne du 24 mars 1877 confie (art. 163) la surveillance du lestage et du délestage aux officiers du port. Elle défend spécialement (art. 174) de jeter de la terre, des pierres et des matériaux dans les ports, rades et canaux. Si, par suite des opérations de chargement, déchargement, transbordement et notamment par suite de la manutention du lest, une partie des objets et matériaux vient à être submergée malgré les précautions prescrites et n'est pas aussitôt extraite par les intéressés, toutes les dépenses né-

(1) V. Valin sur cet article, Dalloz, v° Organis. marit., n. 847, et Beaussant I, n. 522. — (2) « Il est défendu de travailler au lestage « ou au délestage pendant la nuit, à moins d'une autorisation spé- « ciale des officiers de port, » dit le règlement général pour la police des ports dans les Bouches-du-Rhône (art. 17).

cessaires pour opérer cette extraction sont supportées, selon les cas et d'après ce que décidera l'autorité maritime, par les capitaines des navires ou par les conducteurs des barques employés aux opérations susdites (même article).

554. Le capitaine, à son arrivée au port de destination, doit faire constater dans le plus bref délai (1) la régularité de son arrimage. Autrement comment remonter aux causes de l'avarie ? Par exemple les experts ont habituellement à vérifier s'il y a ou s'il n'y a pas aux endroits désarrimés des matériaux suffisants, témoignant qu'on avait procédé à un bon arrimage (2). La constatation devient impossible si elle n'est pas immédiate.

Si le capitaine enfreint cette règle élémentaire, on interprètera naturellement contre lui le doute qui peut planer sur les causes de l'avarie, et les tribunaux de commerce pourront la mettre à sa charge (3).

En outre le capitaine doit appeler le destinataire avant de procéder au déchargement et le mettre ainsi à même de reconnaître à bord du navire l'état de la marchandise, s'il y a lieu de craindre que cette marchandise ne soit avariée. Le sens commun, l'équité proclament que la régularité de l'arrimage ne doit pas être constatée par un seul des intéressés. Un tribunal de commerce a pu juger que le capitaine, en procédant d'une autre manière, avait accepté la responsabilité de l'avarie (4).

C'est non-seulement avant le débarquement, mais encore avant le désarrimage que l'avarie doit être constatée. S'il en était autrement, le destinataire ou les experts ne pourraient plus s'y reconnaître. Un tribunal de commerce a pu juger que le capitaine, en procédant autrement, avait accepté la responsabilité de l'avarie (5).

(1) Au moment de l'ouverture des panneaux, dit un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 22 octobre 1863 (Rec. de M. 1863. 1. 313) — (2) Cf. Havre, 25 mars 1879. Rec. du Havre 79. 1. 165. — (3) Cf. Marseille, 27 juillet 1870. Rec. de M. 1870. 1. 250. — (4) Marseille, 18 février 1861. Rec. de M. 1861. 1. 32. — (5) Marseille, 10 avril 1866. Rec. de M. 1866. 1. 165.

A plus forte raison lorsqu'un capitaine, arrivant au port de déchargement, refait les sacs qui contenaient une marchandise sans que leur arrimage et leur état aient été, tout d'abord, constatés régulièrement, il y a contre lui une présomption de faute (1).

Le tribunal de commerce de Marseille est allé jusqu'à décider (2) que le capitaine est responsable de l'avarie dont se trouvent atteintes à l'arrivée les marchandises de sa cargaison s'il les a débarquées sans en avoir fait régulièrement constater l'arrimage, alors même que cette avarie consisterait dans un coulage et que le capitaine aurait stipulé dans le connaissement la franchise du coulage. La clause *franc de coulage*, disait Emérigon (3), concerne le seul coulage qui arrive sans le fait de l'homme. Il en peut être ainsi non-seulement dans les rapports des assurés avec les assureurs, mais encore dans ceux de l'expéditeur ou du destinataire avec le navire. Le capitaine doit donc ne pas laisser présumer que le coulage est arrivé par sa faute.

D'ailleurs, en règle générale, ainsi que l'ont jugé le tribunal de commerce d'Anvers le 3 mai 1874 (4) et le tribunal de commerce de Nantes le 26 septembre 1874 (5), le capitaine ne peut pas invoquer les clauses du connaissement (par exemple la clause de *poids inconnu*) quand il a mis de la négligence dans les opérations du débarquement.

555. C'est ici qu'il faut résoudre une question vivement débattue dans certaine ports de commerce et notamment à Marseille.

Il existe à Marseille un syndicat de capitaines-arrimeurs qui, sous le nom de Lloyd maritime, se charge, depuis 1842, de constater les arrimages à l'amiable. « Nous ne pouvons, « écrivait le 27 janvier 1843 la chambre de commerce de

(1) Et un tribunal de commerce a pu le condamner à payer au consignataire la valeur au jour du débarquement de la marchandise autrefois placée dans les sacs, qu'il ne pouvait représenter (Marseille, 13 août 1863. Rec. de M. 1863. 1. 248). — (2) 10 novembre 1862 et 8 juillet 1863. Rec. de Mars. 1862. 1. 316, et 1863. 1. 194. — (3) Traité des assurances, c. XII, sect. 9. — (4) Journal du droit intern. privé II, p. 295. — (5) Rec. de Nantes 1874. 1. 379.

« Marseille au directeur de ce syndicat, qu'approuver les « idées d'économie qui ont dicté une pareille mesure ; de « cette manière on évitera des frais et des retards occa- « sionnés par les instances *toujours onéreuses aux arme- « ments* et, sous ce double point de vue, l'établissement « d'une institution amiable doit présenter au commerce de « notables améliorations. » Ce jugement a été ratifié par le commerce marseillais, qui use à toute heure du Lloyd.

Mais il s'agit de déterminer la valeur juridique de ces expertises amiables.

Première hypothèse. Aucune clause du connaissement n'énonce que l'arrimage sera constaté soit par le Lloyd maritime (à Marseille), soit par une catégorie quelconque d'experts amiables. Cependant le capitaine s'adresse à ces experts sans l'aveu du destinataire.

Cette expertise est absolument irrégulière.

En droit commercial comme en droit civil l'expert est nommé par les parties, qui s'entendent, ou il est nommé par la justice. Mais il ne peut jamais être désigné par une seule partie. Ce serait absurde.

Le procès-verbal d'expertise dressé dans de telles conditions n'équivaut donc, selon nous, qu'à un simple certificat. Mais ces experts n'exercent pas une fonction, ce ne sont que les premiers venus, mandataires du premier venu : quelle peut être la valeur d'un certificat qu'on se délivre à soi-même (1) ?

(1) « Attendu, a dit la cour de cassation le 6 novembre 1878, « cassant un jugement du tribunal de commerce de Toulouse, que « la Compagnie (des chemins de fer du Midi) n'ayant point été « appelée à la vérification faite par l'administration des douanes, « les résultats de cette vérification ne peuvent lui être opposés « comme ayant formé titre contre elle. » (B. civ. 1878, n. 178). La cour d'Aix a sans doute ainsi statué par un arrêt infirmatif du 2 mars 1864 (Rec. de M. 1864. 1. 195) : « attendu que le législateur « n'a imposé aucune forme sacramentelle à la justification du capi- « taine ni déterminé de quel acte il la faisait dépendre ; attendu qu'à « son arrivée à Marseille le capitaine Lebail, se conformant à un « usage assez généralement suivi, a fait visiter son navire et cons- « tater l'état de son arrimage par les experts du Lloyd maritime ;

Deuxième hypothèse. — Le connaissement contient une clause ainsi conçue : « L'arrimage sera constaté par le « Lloyd maritime » (ou par tout autre syndicat de capitaines-arrimeurs analogue au Lloyd). Cette clause lie le chargeur, puisqu'il l'accepte en signant le connaissement. Lie-t-elle le destinataire ?

Il faudrait, pour qu'il en fût ainsi, que la personnalité juridique du destinataire se confondît avec celle du chargeur. Si le chargeur, signataire du connaissement, envoie des marchandises à une succursale de sa propre maison, s'il joue à la fois les deux rôles, il est lié jusqu'au bout et ne pourra pas, comme destinataire, interdire au capitaine ce qu'il lui a permis comme expéditeur.

Mais on soutient que le chargeur, en signant cette pièce, représente dans tous les cas le destinataire et par conséquent l'astreint à subir l'expert ou les experts désignés au connaissement (1). C'est ce que nous ne saurions admettre. Il y a sans doute des cas où le chargeur représente le destinataire; mais, dans celui-ci, leurs intérêts sont entièrement distincts et peuvent être contradictoires. Il ne faut pas forger des

« que le certificat délivré par ces experts est un document qui « mérite l'attention de la justice et qui, produit par le capitaine doit « être apprécié des magistrats ; que les hommes probes et compétents « en cette matière qui ont délivré ce certificat méritent la confiance « de la cour, alors surtout que les conclusions de cette pièce ne font « que corroborer les faits établis par les autres documents du « procès, qu'il est donc établi, en fait, que l'arrimage du navire « est bien conditionné... » Mais ce n'est là qu'un arrêt d'espèce, réduisant le procès-verbal d'expertise aux proportions d'un certificat et attestant (ce qui pouvait être décisif dans la cause) que les conclusions de cette pièce corroboraient les faits établis par les autres documents du procès. Dès lors, comme les juges de commerce peuvent se décider par de simples présomptions, l'arrêt eût sans doute échappé à la censure de la cour de cassation. Mais les tribunaux consulaires devront y regarder à dix fois avant de fonder leurs décisions sur de tels documents. Le tribunal de commerce de Marseille avait, le 15 et le 28 novembre 1861, décidé que la responsabilité du capitaine n'était pas couverte s'il s'était borné à faire constater l'arrimage par les personnes qui procèdent habituellement à ces vérifications comme mandataires des assureurs (Rec. de M. 1861. 1. 295). — (1) *De la constatation des arrimages par le Lloyd maritime*, consultation rédigée en 1863 par six juriconsultes d'Aix.

thèses juridiques qui ne dérivent d'aucun principe et ne s'appuient sur aucun texte.

Le tribunal de commerce de Marseille a commencé par juger que la constatation de l'arrimage faite par un agent du Lloyd en conformité du connaissement est irrégulière si le consignataire n'y a pas été appelé (1). Cette jurisprudence n'était pas encore ébranlée le 3 mai 1864 (2). Le même tribunal se contente de décider, le 30 juillet 1866 (3), que la clause du connaissement portant qu'à l'arrivée du navire l'arrimage sera constaté par un expert du Lloyd, même les parties non présentes, n'a pas pour effet de donner au certificat de l'expert la valeur d'une décision obligatoire, mais que ce certificat constitue un simple document soumis à la libre appréciation du juge, celui-ci conservant le droit d'en rejeter les conclusions s'il n'y trouve pas les éléments de sa conviction. Le juge, à vrai dire, eût, en thèse, gardé ce droit après l'expertise la plus régulière ; mais en fait, il l'eût moins facilement exercé. Enfin, le 19 mars 1879 (4), le même tribunal s'écarte bien autrement de la voie qu'il s'était frayée : « Attendu, dit-il, que les experts du Lloyd, appelés par le « capitaine pour constater l'arrimage avant et après le dé- « barquement, ont procédé en vertu d'une clause du con- « naissement, qui énonce que le chargeur s'en rapporte « pour les constatations de l'arrimage, à Marseille, aux vé- « rifications qui seront faites par les soins du directeur du « Lloyd maritime sans formalités judiciaires et sans qu'il « soit besoin d'appeler le destinataire à y assister ; attendu « que le rapport de mer et les constatations des experts du « Lloyd concordent parfaitement ; que ces experts avaient « été investis *par le connaissement* d'un mandat qu'ils ont « rempli ; qu'il est justifié soit par le rapport du capitaine, « soit par les vérifications faites à bord que l'avarie des « amandes n'a eu pour cause qu'un accident de mer. » La conviction du juge n'est formée, sans nul doute, que par la

(1) 13 novembre 1863. Rec. de M. 1863. 1. 341. — (2) Ib. 1864. 1. 130. — (3) Ib. 1866. 1. 261. — (4) Rec. de M. 1879. 1. 157.

comparaison du procès-verbal et du rapport de mer ; mais le jugement n'en contient pas moins des expressions vicieuses, et la tendance en est peu juridique. Ces capitaines-arrimeurs ne sont pas de véritables experts ; ils ne sont pas les mandataires de toutes les parties, et quand on les dépeint comme investis d'un mandat par le connaissement lui-même, on n'a fait qu'une médiocre figure de rhétorique.

En résumé, ce document ne doit pas être regardé comme un procès-verbal d'expertise ; c'est un certificat dont les destinataires, non représentés, peuvent contester toutes les énonciations, et le devoir impérieux du juge est de chercher un autre moyen d'arriver à la manifestation de la vérité.

Le commerce maritime a un tel besoin de célérité qu'un usage analogue est établi au Havre sans que les juges consulaires aient osé en contester la légalité. Le tribunal du Havre proclamait dès le 25 août 1861 qu'on n'avait pas besoin de recourir à une expertise contradictoire pour la constatation de l'arrimage (1) : « Attendu, disait encore ce « tribunal le 25 mars 1879 (2), que les demandeurs repro- « chent au capitaine de ne pas avoir recouru à une consta- « tation contradictoire avec eux de l'état des avaries et de « leurs causes, mais qu'en cela il n'a fait que se conformer « à l'usage en vigueur dans ce port pour éviter des retards « et des frais préjudiciables aux intérêts de la marine et du « commerce et que la nomination d'un expert parmi les ca- « pitaines visiteurs institués par le tribunal et revêtus de sa « confiance suffit à la sauvegarde de tous les intérêts ». Cet usage est, sans doute, moins dangereux que celui de Marseille : 1° parce que le tribunal a dressé lui-même une liste de capitaines arrimeurs ; 2° parce que rien ne dispense le capitaine de s'adresser à la justice (3). Mais il est à peine utile de faire remarquer qu'un tribunal, s'il reste libre d'agréer certains experts et de les employer habituellement, ne

(1) Rec. du Havre 1861. 1. 179. — (2) Rec. du Havre 1879. 1. 165. — (3) Dans l'affaire sur laquelle il a été statué le 21 mars 1879, le capitaine avait présenté requête au tribunal.

peut leur conférer une sorte de *munus publicum* qui transforme la nature de leurs opérations. Ces capitaines sont donc, en droit, des experts comme les autres. Il faudrait alors, pour que le capitaine fût dispensé d'appeler les réclamateurs, que l'article 315 du code de procédure cessât d'être applicable aux matières commerciales (1) ou que l'article 106 du code de commerce fût applicable aux transports maritimes (2). MM. Eloy et Guerrand (3) énoncent donc une opinion très-hardie en soutenant que, là où il n'existe pas de capitaines-visiteurs, le maître du navire est tenu d'appeler les réclamateurs au désarrimage, mais qu'il lui suffit, là où ils existent, de présenter requête au président du tribunal pour faire désigner l'un d'eux comme expert. Encore une fois, on ne peut pas attribuer à l'œuvre d'un expert ainsi nommé la valeur juridique d'une expertise. Les tribunaux auxquels on soumet son procès-verbal doivent procéder comme dans tous les cas analognes, c'est-à-dire chercher ue élément de conviction en dehors de l'expertise irrégulière.

556. Le capitaine doit évidemment donner tous ses soins à la marchandise au moment du débarquement et pendant tout le débarquement.

A partir de quel moment cesse-t-il d'en être responsable? En général, à partir de la délivrance aux réclamateurs et spécialement, s'il y a lieu à pesée, à partir du pesage (4). Le capitaine serait donc, par exemple, responsable envers les réclamateurs des avaries causées par la pluie aux marchandise débarquées, pendant qu'elles étaient sur le quai, avant leur pesage ou leur délivrance (5).

(1) On sait qu'une jurisprudence imposante décide le contraire. — (2) Ces règles ne s'appliquent pas aux transports maritimes, dit M. Boistel, après avoir commenté les articles 105 et 106 co. (Précis, n. 574). « Cette hypothèse, disent les auteurs de la consultation « rédigée à Aix en 1863, p. 9, n'est pas tout-à-fait la même que « celle régie par l'article 106. » — (3) III, n. 1877. — (4) V. sur ce point un très-intéressant jugement du tribunal de commerce du Havre, du 24 décembre 1878. Rec. du Havre 1879. 1. 63. — (5) Même jugement.

A plus forte raison sera-t-il en général, et sauf examen des stipulations contraires (1), responsable des avaries éprouvées par la marchandise pendant le temps qu'elle aura passé sur les allèges (2).

Le capitaine et le consignataire se substituent quelquefois un entrepreneur qui se charge à forfait du déchargement, du pesage et de la livraison, avec arrimage des marchandises sur le quai sous prélarts et sur pavages jusqu'au pesage et à la livraison : cet entrepreneur est alors responsable envers le capitaine et le consignataire des avaries causées aux marchandises par l'eau de pluie pour insuffisance de prélarts ou pavages, et doit les indemniser des réclamations qui seraient prononcées contre eux de ce chef en faveur du destinataire (3).

557. A qui doit donc être faite cette délivrance, qui met un terme à la responsabilité du capitaine?

Au porteur du connaissement (cf. art. 282 co.).

Ainsi le capitaine commet une faute grave en délivrant la marchandise à un réceptionnaire qui ne lui représente, au lieu de cette pièce, qu'un permis de débarquement délivré par la douane. Sa responsabilité subsiste alors tout entière et, s'il ne peut faire restituer cette marchandise au porteur du connaissement, il est tenu de la lui rembourser (4). Lorsque la marchandise est à la fois réclamée par le porteur du reçu provisoire que le capitaine délivre au moment de la mise à bord en attendant la signature du connaissement et par le porteur du connaissement lui-même, c'est sans aucun doute à ce dernier qu'elle doit être délivrée (5).

Le tribunal de commerce d'Anvers a très-bien jugé le

(1) Par exemple si la marchandise est livrable à bord. — (2) Cf. Aix, 30 mars 1868. Rec. de M. 1869. 1. 95. — (3) Même jugement du Havre. — (4) Cf. Marseille, 28 juin 1865.1. 198. — (5) Marseille, 6 avril 1865. Rec. de M. 1865. 1. 139. Ce jugement a refusé de condamner à des dommages-intérêts le capitaine qui avait négligé de retirer le reçu provisoire; mais un capitaine prudent ne manquera jamais de retirer ce reçu dont on peut exciper pour l'accuser de mauvaise foi.

3 mai 1874 (1) que le capitaine doit délivrer à *chaque* porteur de connaissements les marchandises à lui destinées et qu'il lui est défendu de laisser procéder au déchargement par les ouvriers des divers destinataires avec désordre et confusion, de manière que les uns enlèvent les marchandises des autres. On verra que la même règle est établie par les tribunaux des Etats-Unis.

Nous traiterons plus complètement de la délivrance quand nous nous occuperons des affrètements.

558. Le capitaine est quelquefois chargé de vendre lui-même, aux meilleures conditions possibles, une partie de la cargaison dans le lieu de sa destination. Sa mission normale était finie. C'est donc là un mandat extraordinaire qui n'est pas attaché directement à sa fonction et qu'il faut apprécier d'après les règles ordinaires du mandat.

Peut-il, dans ce cas, s'il ne trouve pas un prix avantageux des marchandises, se substituer le consignataire ? Oui, en thèse générale, parce qu'il n'agit plus ici comme capitaine. Or, d'après les principes du droit commun, le fait seul de la substitution ne constitue pas une faute du mandataire ; il aggrave seulement sa responsabilité en ce que le mandataire répond alors non pas seulement de ses propres faits, mais encore des faits personnels du substitué (2). Ajoutons que, si la défense de substituer peut être quelquefois tacite, elle ne résulte pas ici de la nature même ou de l'objet du mandat (3).

559. Enfin le capitaine doit rendre ses comptes à l'armateur.

Notre loi commerciale n'assujettit cette reddition de comptes à aucune règle particulière.

560. L'ordonnance de Bilbao (c. XXIV) contient quelques dispositions relatives au déchargement. Elle décide que, « si le navire prend fond ou est amarré à peu de

(1) Journal du droit intern. privé, II, p. 295. — (2) Cf. Pont, Du Mandat, n. 993, n. 1016 et s. — (3) Cf. Bordeaux, 4 décembre 1833 et Req. 18 mars 1835, S. 1835. 1. 771.

« distance de la ville ou du port dans lequel le capitaine est « obligé de livrer ses marchandises, il devra louer des ga- « bares ou des barques pour en faire opérer le décharge- « ment » (art. 53). « Tout capitaine, lors du décharge- « ment, veillera à ce qu'il soit pris note de chaque ballot, « avec ses marques et numéros » (art. 54). Si les marchandises arrivent avec des connaissements à ordre avant le retour des connaissements endossés, le nom du propriétaire étant inconnu, le capitaine dépose la traite à ordre par l'intermédiaire d'un courtier entre les mains du propriétaire ou du consignataire du navire, à moins que l'autorité locale n'ait des motifs pour adopter d'autres mesures. Lorsque le déchargement sera fait dans un port étranger, le capitaine se fera délivrer des quittances par tous les porteurs de connaissements à ordre et se conformera aux règlements des ports étrangers (art. 56, 58 et 59). Le capitaine doit, à son retour, délivrer au propriétaire ou au consignataire du navire les vivres qui lui resteront à bord.

Le code espagnol procède à peu près de même. Dès que le capitaine arrive au port de sa destination et a obtenu les permissions nécessaires de l'administration de la marine et de la douane royale, il doit faire sans délai la remise entière de son chargement aux consignataires respectifs, sous sa responsabilité personnelle, et celle du navire, des apparaux et du fret (art. 672). Lorsque, par suite de l'absence du consignataire ou du porteur légitime des connaissements à ordre, le capitaine ignore en quelles mains il doit opérer la remise du chargement, il le mettra à la disposition du tribunal de commerce ou, à défaut de tribunal, à l'autorité compétente locale pour qu'il soit pourvu à son dépôt, à sa conservation et à sa sûreté (art. 674). Le capitaine tiendra un compte exact des marchandises qu'il remettra avec leur marque et numéro ; il en indiquera la quantité, si elles sont pesées et mesurées, et il en fera mention sur le livre des chargements (art. 675).

Le code hollandais autorise le capitaine à exiger que, lors du déchargement, les marchandises soient comptées, me-

surées ou pesées s'il y a un intérêt quelconque et, dans tous les cas, dès qu'il est responsable du nombre, de la mesure ou du poids (art. 382). Il contient en outre quelques sages dispositions sur la reddition des comptes. « Après chaque « voyage, le capitaine est tenu de rendre compte de sa ges- « tion au propriétaire (ou au directeur de l'association du « navire) en ce qui concerne le navire et le chargement et « de lui remettre, contre un reçu, tous les journaux, livres, « papiers et fonds qui s'y rapportent d'une manière quel- « conque. Le propriétaire (ou le directeur) est tenu d'ouïr « le compte immédiatement, de le clore s'il est en règle et « de payer sans délai au capitaine la somme qui lui est « due. En cas de contestation sur le compte, le propriétaire « (ou le directeur) sera tenu de payer provisoirement au « capitaine ses gages » (art. 387 à 389).

Ces prescriptions ont été reproduites par le code portugais (art. 1410 s.).

Le code brésilien reproduit également les articles 387 et suivants du code hollandais. Le même code permet au capitaine, si le consignataire ne se trouve pas au lieu de la destination ou ne se présente pas pour recevoir les marchandises, de se faire autoriser judiciairement à en opérer le dépôt aux mains d'un tiers, qui acquitte le fret pour compte de qui il appartiendra.

Les codes de Buenos-Ayres et du Chili contiennent des prescriptions analogues.

En Russie, le capitaine, à la fin de chaque voyage, est tenu de présenter à ses armateurs un compte exact de toutes ses opérations sur le navire, ainsi que ses livres, comptes et quittances : il ne peut recevoir ses honoraires sans avoir terminé son règlement (art. 644 du code russe).

Le code suédois prescrit au capitaine de rendre ses comptes définitifs, à la fin du voyage, dans le mois du déchargement. Si, dans les trois mois qui suivent la répartition des bénéfices, l'armateur n'a pas attaqué les comptes du capitaine, il n'a plus de recours contre lui.

Le code finlandais de 1873 astreint aussi le capitaine à

rendre ses comptes dans le délai d'un mois. Si lesdits comptes donnent lieu à des plaintes, l'armateur doit, dans un délai de trois mois, se pourvoir contre le capitaine d'une citation à comparaître (art. 61). Si le capitaine a lieu de présumer que des marchandises ont souffert quelque dommage pendant la traversée, il doit, dès son arrivée, avertir le consignataire ; il fera procéder à une visite et l'on examinera rigoureusement alors, avant de déplacer les marchandises, quelles mesures ont été prises pour leur arrimage et leur conservation (art. 111). Il est de toute équité, nous l'avons déjà fait ressortir, que le consignataire soit présent ou dûment appelé. Enfin (art. 110), lorsque le déchargement se fait au lieu de destination, le capitaine est tenu de livrer les marchandises à celui qui peut établir par connaissement son droit à les recevoir.

D'après le code allemand, « le capitaine doit, pour faire « le déchargement de la cargaison, amarrer le navire à la « place qui lui a été indiquée par celui à qui la cargaison « doit être livrée ou par tous les destinataires si elle doit « être livrée à plusieurs. Si la place n'est pas indiquée en « temps utile ou que tous les destinataires n'indiquent pas « la même place ou enfin si la calaison, la sûreté du na- « vire, les règlements ou les usages du lieu ne permettent « pas de suivre lea instructions données, le capitaine doit « amarrer à l'embarcadère usité » (art. 593). « Avant que « le destinataire ait reçu les marchandises, il peut, ainsi « que le capitaine, faire procéder par les autorités compé- « tentes ou par des experts officiellement nommés à leur « vérification pour en faire constater l'état ou la quantité. » Mais le législateur allemand se défie sagement des expertises non contradictoires, car il ajoute aussitôt : « La partie « adverse présente sur les lieux doit concourir à cette véri- « fication si les circonstances le permettent » (art. 609). « Si la vérification, poursuit-il, n'a pas eu lieu avant la ré- « ception, le consignataire doit procéder dans les quarante- « huit heures du jour de la réception à la vérification pres-

« crite par l'article 609 ; sinon tous ses droits pour le fait « d'avarie ou de perte partielle s'éteignent, que la perte « ou l'avarie ait été ou non apparente. La présente dispo- « sition ne s'applique point aux pertes et avaries qui sont « le résultat d'un dol de la part d'une des personnes de l'é- « quipage » (art. 610). « Les frais de l'expertise sont sup- « portés par celui qui l'a provoquée. Si toutefois l'expertise « a été provoquée par le destinataire et si elle a constaté « une perte ou une avarie qui doit être supportée par le fré- « teur, les frais sont à la charge de ce dernier » (art. 611). Enfin « le capitaine est tenu de délivrer, au port de décharge- « gement, les marchandises au porteur du connaissement, « ne produisît-il qu'un seul exemplaire. Celui à qui les « marchandises doivent être livrées aux termes du con- « naissement ou à qui le connaissement, s'il est à ordre, « a été tranféré par voie d'endossement, est fondé à rece- « voir les marchandises » (art. 647). Il nous suffit d'avoir posé le principe, et nous examinerons ultérieurement les difficultés que suscite son application.

L'édit autrichien du 25 juillet 1774 (ch. II, art. 38) se borne à énoncer que le capitaine devra rendre compte à ses armateurs de la nature et de l'issue du voyage et des engagements par lui contractés, du montant des frets, des dépenses, de l'argent emprunté ainsi que des clauses de l'emprunt, de l'état du bâtiment et de toutes les circonstances qui les intéressent.

Quand le navire est arrivé au port de sa destination, dit le jurisconsulte anglais Maclachlan (1), le capitaine doit faire en sorte qu'il soit amarré ou ancré au lieu approprié aux bâtiments de même nature, engagés dans le même commerce, et se préparer immédiatement à délivrer la cargaison. Celui qui a qualité pour la recevoir est le légitime détenteur du connaissement, qu'il soit le consignataire dé-

(1) p. 403.

nommé dans cette pièce ou son ayant cause en vertu d'un endossement régulier (1).

Quand le navire est arrivé au port de sa destination, répète le jurisconsulte américain Dixon (2), le capitaine doit faire en sorte qu'il soit convenablement amarré ou ancré, remettre son manifeste et ses autres papiers de bord, faire tout ce qui est commandé par la loi ou par les usages locaux.

Il doit faire connaître au consignataire l'arrivée du navire et l'informer qu'il est prêt à décharger la cargaison. Si le consignataire apprend par hasard que le navire est arrivé ou qu'il doit opérer son déchargement à tel embarcadère, cela ne suffit pas (3).

Dans l'affaire Price *v.* Powell (4); il a été jugé que le capitaine chargé du transport continuait à être responsable pendant tout le temps qui devait être laissé raisonnablement au consignataire pour l'enlèvement des marchandises. Ce dernier avait été prévenu le soir : on décida que le consignataire n'était pas tenu d'enlever les marchandises avant la journée du lendemain et que, si elles avaient été avariées sur le quai pendant la nuit, le capitaine était responsable (5).

Le capitaine ne doit pas tout entasser pêle-mêle sur le quai, confondant les marchandises d'un consignataire avec celles d'un autre; il doit, autant que possible, mettre chaque partie du chargement à la portée de chaque destinataire (6).

La responsabilité de la délivrance est d'ailleurs, aux Etats-Unis, réglée, avant tout, par la pratique et par les usages des différents ports (7).

(1) Meyerstein *v.* Barber, L. R. 2 C. P. 38; Sheridan *v.* New Quay Co., 4 C. B. N. S. 618; 28 L. J. (C. P.) 58, etc. — (2) n. 168. — (3) Golden *v.* Manning, 3 Wilson, 429. — (4) 3 Comst., 322. — (5) *Sic* dans l'affaire Segura *v.* Reed, 3. La Ann., 695. — (6) The ship Middlesex, U. S. C. C., Mass., May term, 1857; Law Reporter, 14. — (7) The Grafton, Olcott's Reps., 43.

APPENDICE.

PRINCIPAUX RAPPORTS DES CAPITAINES AVEC L'ADMINISTRATION DES DOUANES.

561. Alors que notre législation douanière était essentiellement protectionniste, la douane fut chargée d'exercer un droit de surveillance très-étendu sur la navigation maritime. Dès qu'un navire doit porter le pavillon français, c'est à la douane qu'il s'adresse; c'est à elle qu'il remet l'acte constatant sa prestation de serment préalable à la francisation; c'est d'elle, on l'a vu (1), qu'il reçoit l'acte de francisation. Le capitaine, soit à son départ, soit à son arrivée, ne peut faire un mouvement sans que la douane intervienne. Il est donc très-important qu'il soit exactement renseigné sur la nature de ses rapports avec cette grande administration. C'est pourquoi nous avons entrepris d'en tracer, à part, un tableau sommaire, sans traiter dans deux sections distinctes de ce qui se passe à la sortie et de se qui se passe à l'arrivée des navires, pour éviter des répétitions inutiles.

A

562. Certaines marchandises sont, à la sortie, prohibées ou frappées de certains droits. Le capitaine doit s'abstenir d'embarquer les premières et se mettre en mesure d'acquitter les droits qui grèvent les secondes. Il lui sera facile de connaître à fond cette partie de la législation douanière. Il n'existe aujourd'hui chez nous de droits de sortie que sur les vieux cordages, goudronnés ou non, les chiffons autres que ceux de pure laine et drilles de toute espèce, le carton de simple moulage ou pâte de papier et de prohibition de sortie que pour les contrefaçons en librairie et les munitions de guerre (2).

A l'exception des armes de guerre et des pistolets de

(1) V. notre tome I, n. 52 s. — (2) V. le tarif officiel des douanes, p. 146.

poche (1), les marchandises nationales ou nationalisées (non prohibées) pour lesquelles il n'est réclamé ni prime ni décharge d'aucune sorte peuvent être expédiées par tous les bureaux de sortie. Toutefois sont assujettis à des restrictions de sortie ou ne peuvent être exportés qu'après accomplissement de formalités spéciales : les tabacs en feuilles dont l'exportation est permise par la régie (2), les tabacs fabriqués vendus au prix réduit et la poudre à tirer pour laquelle il est dérogé à la prohibition de sortie (3); les boissons et les autres marchandises (4) exportées avec exemption ou décharge des droits intérieurs perçus par les contributions indirectes (5).

L'exportation par mer des marchandises prohibées à la sortie est punie conformément aux lois du 22 août 1791

(1) V. le même tarif, p. 425. — (2) Par exemple, l'exportation des tabacs en feuilles ou en côtes ainsi que celle des plants de tabac ne peut avoir lieu sans un acquit de la régie des contributions indirectes (loi du 28 avril 1816). Cette exportation n'est généralement permise que par les bureaux ouverts à l'entrée des marchandises taxées à plus de 20 francs par 100 kilog. — (3) La dynamite de fabrication française destinée à l'exportation est déchargée de l'impôt intérieur (l. 8 mars 1875, art. 5). Son envoi à l'étranger fait l'objet d'acquits à caution de la régie des contributions indirectes, qui doivent être représentés à la douane de sortie pour être revêtus d'un *certificat d'exportation*. En ce qui touche les autres poudres, dont la sortie est prohibée, l'administration des contributions indirectes peut délivrer des *permis d'exportation*, notamment pour la poudre de guerre destinée à être exportée soit en nature, soit sous forme de cartouches, pour les poudres *autres que de guerre* destinées à l'exportation par mer, pour la poudre de guerre nécessaire à l'armement des navires de commerce, et ce, en proportion des armes à feu qu'exige le service de ces navires et sur les états certifiés par le commissaire de marine du port d'embarquement. — (4) Acide stéarique, allumettes chimiques, bougies et chandelles-bougies, savons, cartes à jouer, etc. — (5) Par exemple les cartes à jouer destinées à l'exportation doivent faire l'objet d'un permis de l'administration des contributions indirectes, lequel est revêtu par le service des douanes d'un certificat constatant l'embarquement des cartes ou leur passage à l'étranger. — La loi du 30 décembre 1873 accorde aux savons exportés par les fabricants et non libérés d'impôt la remise de l'impôt par voie de décharge : les envois à l'étranger ou aux colonies en vue de cette décharge sont effectués par acquits à caution et généralement sous le plomb de la régie des contributions indirectes : la douane doit reconnaître l'intégrité du plombage et revêtir l'acquit à caution d'un certificat de sortie.

(tit. V, art. 3) et du 4 germinal an II (tit. II, art. 10). Outre la confiscation des marchandises et des bâtiments, les propriétaires des marchandises et les maîtres de bâtiments sont condamnés solidairement à une amende de 500 francs, sauf le recours contre qui de droit des capitaines induits en erreur par les énonciations des connaissements et chartes-parties. Toutefois les marchandises prohibées qui auraient été déclarés sous leur propre dénomination ne seront point saisies ; la douane se contentera d'en empêcher la sortie (l. 22 août 1791, tit. V, art. 4).

563. Un grand nombre de marchandises sont, à l'entrée, prohibées ou grevées de certains droits.

L'importation par mer des marchandises prohibées à l'entrée est punie comme l'exportation par mer des marchandises prohibées à la sortie. Toutefois, aux termes de la loi des 21-23 avril 1818 (art. 34), tout versement *opéré* (1) sur les côtes ou dans les cales, anses et généralement en tous endroits autres que ceux destinés au commerce, de marchandises prohibées donne lieu, contre les maîtres, capitaines et matelots qui auront apporté la marchandise par mer, aux poursuites ordonnées par les art. 41 à 47 du tit. V, section des douanes, de la loi du 28 avril 1816. La confiscation spéciale et l'amende pourraient donc être alors aggravées par diverses peines d'emprisonnement.

D'après le principe général énoncé par la loi du 22 août 1791, les marchandises prohibées à l'entrée qui auront été déclarées sous leur propre dénomination ne sont point saisies ; on les renvoie à l'étranger.

Les marchandises placées en entrepôts étant réputées hors de France et traitées à la sortie de l'entrepôt comme si elles arrivaient à ce moment du pays d'où elles ont été importées, les capitaines peuvent diriger les navires qui transportent des marchandises prohibées sur un certain

(1) Il s'agit du versement *opéré* en dehors de l'enceinte des ports et non pas seulement du versement tenté. Nous repoussons l'interprétation extensive que MM. Dalloz (v° Douanes, n. 767) donnent au mot *opéré*.

nombre de ports français, je veux parler des ports auxquels est concédé l'entrepôt des marchandises prohibées (Nice, Marseille, Cette, Bayonne, Bordeaux, Nantes, Saint-Nazaire, Brest, Saint-Servan, Saint-Malo, Granville, Honfleur, Le Havre, Fécamp, Dieppe, Saint-Valéry-sur-Somme, Boulogne, Calais, Dunkerque, La Rochelle).

Toutefois les armateurs et les capitaines ne doivent pas oublier : 1° que les marchandises prohibées ne sont pas admises en entrepôt fictif ; 2° que la loi exclut de l'entrepôt les contrefaçons en librairie et généralement tous les produits étrangers portant de fausses marques de fabrique française ; 3° que la loi restreint la faculté d'entrepôt quant aux armes de guerre (1).

La loi du 9 février 1832 (art. 22) a prévu le cas où des marchandises prohibées inscrites au manifeste seraient accidentellement importées dans des ports non ouverts à leur importation, et fait une distinction selon qu'il s'agit alors de ports d'entrepôt réel (non ouverts aux marchandises prohibées, mais ouverts aux marchandises tarifées) ou de ports auxquels l'entrepôt réel n'a pas été concédé. Dans le premier cas, si le bâtiment est de cent tonneaux et au-dessus, si les marchandises prohibées chargées à bord sont portées au manifeste sous leur véritable dénomination par *nature, espèce* et *qualité* et si elles n'excèdent pas le dixième de la valeur du chargement, elles sont mises en dépôt sous la seule clef de la douane, à charge par le capitaine ou consignataire de les réexporter dans le délai de quatre mois. Si, n'excédant pas le dixième, elles ne sont indiquées au manifeste que par *nature*, elles doivent être déposées en douane pour être réexportées par le même navire s'il retourne à l'étranger ou, s'il n'y retourne pas, par le premier

(1) Les armes de guerre ne peuvent être reçues que dans les entrepôts de Marseille, Bordeaux, Nantes, Le Havre, Rouen, Boulogne, Paris et Lyon (Décr. 20 avril 1861), Saint-Nazaire et Dunkerque (Décr. 18 juin 1863 et 10 novembre 1864) sous la réserve, pour les deux derniers entrepôts, que l'importation primitive aura lieu par l'un des bureaux désignés à cet effet (V. le tarif officiel, p. XLVIII).

bâtiment du tonnage requis, sortant du port et ce, dans un délai qui ne peut excéder un mois (cette disposition est applicable aux bâtiments au-dessous de cent tonneaux qui ont moins du dixième de leur chargement en marchandises prohibées, même lorsque ces marchandises ont été portées au manifeste par *nature, espèce* et *qualité*). Enfin, quel que soit le tonnage du navire et de quelque manière que les marchandises prohibées aient été déclarées, si elles excèdent le dixième, le bâtiment doit être contraint à reprendre la mer immédiatement et sans avoir fait aucune opération. Dans le second cas (importation dans un port où il n'y a pas d'entrepôt), le bâtiment doit être de même contraint à reprendre la mer, quelle que soit la proportion des marchandises prohibées qu'il importe. Dans les diverses hypothèses ci-dessus énumérées, le capitaine ou conducteur d'un navire au-dessous de cent tonneaux, entré dans un port *quelconque* (non ouvert au prohibé) avec des marchandises prohibées, sauf le cas de relâche forcée valablement établi, est passible d'une amende de 1,000 francs pour sûreté de laquelle ce navire et toute sa cargaison peuvent être préventivement retenus (1).

564. Les capitaines doivent se rappeler qu'il ne leur est pas permis d'importer indistinctement par tous les ports les marchandises non prohibées.

I. Les produits des colonies et possessions françaises, l'Algérie exceptée, qui jouissent d'une modération de droits ou de la franchise, en raison de cette origine, ne peuvent être importés que par les ports d'entrepôt (lois du 8 floréal an XI, art. 12, du 7 décembre 1815, art. 2, et du 28 avril 1816, art. 22), c'est-à-dire par les ports de Toulon, Arles (avec interdiction de réexportation par mer), Agde, Port-Vendres,

(1) Art. 23 l. 9 février 1832. Aux termes d'une décision de l'administration des douanes (4 mai 1854), cet article n'est applicable qu'autant que les marchandises prohibées existant à bord figurent régulièrement au manifeste. Autrement il y aurait infraction aux règles sur les manifestes.

Rochefort, Lorient, Roscoff, Morlaix, Le Légué, Cherbourg, Gravelines, outre ceux énumérés au numéro précédent.

II. Ne peuvent également être importés *par mer* que par les ports d'entrepôt les marchandises suivantes : bois exotiques d'ébénisterie et de teinture, cacao, café, cannelle et cassis lignea, cochenille, coton en laine, dents d'éléphant, écailles de tortue, girofle, gommes exotiques, indigo, muscades et macis, nacre de perle, nankin des Indes, oseille, poivre et piment, résineux exotiques, rocou, sucres bruts et terrés, thé (1).

III. Les marchandises taxées, à l'entrée, à un droit de 20 francs par 100 kilogrammes (décimes additionnels et surtaxe non compris), ne peuvent être importés que par les bureaux spécialement désignés à cet effet (2).

IV. Sont soumises à la même restriction d'entrée deux catégories de marchandises énumérées : 1° par la loi du 27 mars 1817 et par l'ordonnance du 7 juillet 1839; 2° par le décret du 1er octobre 1861 (3).

V. Enfin les capitaines ne doivent pas ignorer qu'un cer-

(1) L. 28 avril 1816 (art. 22) et tarif officiel (1877), p. XVI. — (2) De nouvelles décisions modifient sans cesse ce tableau. Voir celui que l'administration des finances a fait imprimer en février 1877 dans le *Tarif officiel* (premier fascicule), p. XVIII et XIX. — (3) *Première catégorie* (à l'importation sous les conditions du tarif général ou sous les conditions du tarif conventionnel). Acide borique, boissons, chapeaux, cornes de bétail en feuillets, cuivre pur ou allié, dentelles, feutres, fonte, fer en barres (le fer en barres et en massiaux peut en outre, en vertu d'un arrêté du 11 juin 1848, être importé par tous les bureaux principaux) et fer ouvré, glaces, *(grands miroirs)*, gommes d'Europe, horloges en bois, instruments de toute sorte, médicaments composés, natron, ouvrages de mode (y compris les fleurs artificielles), objets de collection, parapluies et parasols, pelleteries, planches gravées, potasse, poteries de toute espèce, sels de toute sorte, soies, soudes, tartre brut, vannerie. — *Deuxième catégorie* (à l'importation sous les conditions du tarif conventionnel). — Carrosserie *(voitures suspendues)*, chicorée brûlée ou moulue, coutellerie, ouvrages en peau ou en cuir, prohibés par le tarif général; ouvrages en crin ou en poils de vache purs ou mélangés, prohibés par le tarif général; produits chimiques non dénommés au tarif général, savons ordinaires, gobeleterie et cristaux blancs ou colorés, verres à vitres, verres de couleurs, polis ou gravés; verres de montre et d'optique; objets de verre non dénommés.

tain nombre de marchandises sont en outre soumises à des restrictions d'entrée particulières (1).

Les marchandises prohibées *conditionnellement* sont assimilées, pour l'application des pénalités, aux marchandises frappées de prohibition *absolue*. Ainsi celles (dont l'entrée est restreinte par certains bureaux) qui ne sont pas admissibles par la douane où elles se trouvent y sont saisissables comme étant prohibées (2) : ainsi encore s'il s'agit d'un versement opéré en tous endroits autres que ceux destinés au commerce d'objets tarifés à 20 francs par 100 kilogrammes et au-dessus, la loi d'avril 1818 (art. 34) assimile expressément cette sorte de contrebande à l'importation, opérée dans les mêmes conditions, de marchandises prohibées.

Si la tentative d'introduction s'effectue hors de l'enceinte d'un port ouvert au commerce et s'il s'agit seulement de marchandises tarifées au-dessous de 20 francs par 100 kilo-

(1) Comme nous n'écrivons pas un traité de législation douanière, il nous est impossible d'entrer dans le détail de ces restrictions. Voici la nomenclature de ces marchandises, telle qu'elle a été dressée par le ministère des finances en 1877. A (à l'importation sous les conditions du tarif général ou du tarif conventionnel) : Armes (l. 14 juillet 1860, art. 18 et déc. 6 mars 1861, art. 14) ; bateaux de rivière (décr. 1er oct. 1861, art. 2) ; bâtiments de mer et coques de bâtiments en mer *(ib)* ; carton, étiquettes et papier (décr. 26 juillet 1872) ; châles et tissus de cachemire (l. 22 juillet 1836, art. 1) ; clichés (l. 6 mai 1841, art. 6); fer-blanc (l. 7 juin 1820, art. 1); fils de lin ou de chanvre (l. 6 mai 1841, art. 1 § 2); gravures et lithographies et pierres lithographiées (l. 6 mai 1841, art. 8); huiles et essences de pétrole et de schiste (décr. 30 décembre 1873); horlogerie (autre qu'horloges en bois et fournitures) (l. 22 juillet 1836, art. 1) ; laines peignées ou teintes (l. 17 mai 1826, art. 1); livres (l. 6 mai 1841, art. 8); machines et mécaniques (l. 9 juin 1845, art. 1); marchandises omises au tarif (l. 28 avril 1816, art. 16); musique gravée et cartes géographiques (l. 6 mai 1841, art. 8); planches et coins pour impression sur papier (ib.); tuyaux et conduits en papier et en bitume (décr. 26 juillet 1872). B (à l'importation sous les conditions du tarif général) : Fils de coton des nos 143 et au-dessus (l. 2 juillet 1836, art. 1); fils de laine, dits *cordonnets* (l. 6 mai 1841, art. 1) ; tapis en laine dit moquettes veloutées (l. 5 juillet 1836). C (à l'importation sous les conditions du tarif conventionnel) : Cartes à jouer (décr. 26 juillet 1872) ; fils de laine, d'alpaga, de lama, de vigogne et de poils de chameau et fils de coton, tissus taxés à la valeur (décrets des 29 mai et 1er octobre 1861 et décrets ultérieurs). — (2) V. circ. du 15 mars 1839.

grammes, il y a lieu : à la confiscation avec amende de 100 francs quand les droits s'élèvent à 3 francs ou dépassent 3 francs ; à l'amende de 50 francs, sans confiscation, quand les droits ne s'élèvent pas à 3 francs, sauf le cas d'une restriction d'entrée, (et, pour sûreté de ladite amende, partie des marchandises peut être retenue jusqu'à ce qu'il ait été fourni caution solvable du paiement) (1), à la confiscation avec amende sans distinction du montant des droits quand il y a restriction d'entrée (2).

565. Une restriction d'un tout autre genre est imposée aux capitaines par la législation douanière de la France. Ils ne peuvent importer ou réexporter certaines marchandises que par des navires d'un tonnage déterminé. Ce sont : 1° les marchandises prohibées ; 2° les marchandises dont la prohibition a été levée en vertu de la loi de finances du 24 mai 1834 ou postérieurement (3) ; 3° les marchandises dénommées en l'article 22 de la loi du 28 avril 1816 (v. ci-

(1) L. 22 août 1791, tit. II, art. 13 et 30. — (2) Même loi, tit. IV, art. 8. — (3) Voici la nomenclature de ces marchandises : Acide oléïque et stéarique, application sur tulle d'ouvrages en dentelles de fil ; baryte (carbonate et sulfate de) ; boissons distillées (alcools autres que de vins et de cerises) ; boutons de toutes sortes autres que ceux déjà taxés comme passementerie ou comme mercerie ; bronze ; câbles en fer pour la marine ; cachemire (châles, écharpes et tissus de) fabriqués aux fuseaux dans les pays hors d'Europe ; capsules de poudre fulminante ; cartouches de chasse vides et cartouches pour les sociétés de tir ; chicorée brûlée ou moulue ; chromates de plomb et de potasse ; cuir de veau odorant, dit de Russie ; cuivre filé sur soie, doré et argenté ; curcuma en poudre ; dentelles de coton fabriquées à la main et aux fuseaux ; ferraille et mitraille ; fils de coton écrus des nos 143 et au-dessus ; fils de laine longue retors, etc., dits cordonnets ; fonte (brute et mazée) en masses de moins de 25 kil. ; glaces non étamées ; horlogerie montée ; iode ; iodure de potassium ; machines et mécaniques (pièces détachées) ; mélasses autres que des colonies ; ouvrages en caoutchouc combiné avec d'autres matières ; ouvrages en cuivre ou laiton, simplement tournés ; peaux préparées au tan et à l'alun ; pièces d'intérieur de métiers à tulle ; poterie d'étain ; quinquina (extrait de) ; rack ; rhum (autre que des colonies) ; sels de marais et de saline ; sel médicinal de Kreutznach ; sucs tannins ; sels de cobalt ; sulfate double de fer et de cuivre ; tafia (autre que des colonies) ; tapis de pied en laine, simples sans canevas à l'envers et à nœuds, à chaîne autre que de fil de lin ou de chanvre ; tissus de soie de l'Inde (y compris les foulards), tissus de fibres de palmier, de phormium tenax, tubes en fer.

dessus, n. 564, II). Ils doivent se soumettre à d'autres restrictions de tonnage pour la réexportation des marchandises dont le droit d'entrée excède 10 °/₀ de la valeur et pour l'exportation des sels d'origine française. Ainsi pour les marchandises prohibées à l'entrée et celles dont la prohibition a été levée depuis la loi du 24 mai 1834, en règle générale le minimum du tonnage obligatoire est de 40 tonneaux pour les bâtiments à voiles, de 24 tonneaux pour les bâtiments à vapeur (1). Pour les marchandises dénommées en l'article 22 de la loi du 28 avril 1816, le double minimum obligatoire dans les ports de l'Océan est en général de 40 et de 24 tonneaux (2), dans la Méditerranée de 30 et de 10 tonneaux (3); les marchandises pour lesquelles le droit d'entrée représente plus de 10 °/₀ de la valeur sont soumises aux mêmes conditions de tonnage à la réexportation. Enfin, quant aux sels d'origine française, le minimum du tonnage obligatoire dans tous les ports est de 25 tonneaux pour les navires à vapeur.

Les maîtres et capitaines des bâtiments de mer au-dessous du tonnage ainsi fixé qui abordent, hors le cas de relâche forcée, avec des marchandises prohibées ou dont la prohibition a été levée depuis la loi du 24 mai 1834 encourent l'amende de 1,000 francs prononcée par l'article 23 de la loi du 9 février 1832 (4). S'il s'agit de marchandises comprises dans l'article 22 de la loi du 28 avril 1816, les capitaines encourent une amende de 500 francs pour sûreté de laquelle les navires et marchandises peuvent être préventivement retenus (5).

(1) Si ce n'est pour les ports de Bayonne où ce double minimum est abaissé à 30 tonneaux (navires à voile) et 18 tonneaux (navires à vapeur) et le port de Marseille où le double minimum est abaissé dans les mêmes proportions, mais seulement à la réexportation pour l'Espagne et l'Italie. — (2) A Bayonne, il est de 30 et de 18 tonneaux, sauf à l'importation des côtes d'Espagne en deça du cap Finistère et à la réexportation pour les mêmes côtes (minimum abaissé à 20 et à 12 tonneaux). — (3) Ce double minimum est abaissé à 20 et 12 tonneaux pour l'importation des côtes méditerranéennes d'Espagne et la réexportation à destination des mêmes côtes. — (4) V. l. 5 juillet 1836, art. 7. — (5) Lois des 21 avril 1818 (art. 36) et du 5 juillet 1836 (art. 7).

566. Les capitaines ne doivent pas ignorer que les importations par mer sont, en outre, soumises à certaines restrictions d'emballage par notre législation douanière.

Il est interdit de présenter comme unité, dans les manifestes ou déclarations. plusieurs caisses ou ballots réunis en un seul colis, de quelque manière que ce soit (1).

Les outils, les instruments aratoires, les fils et la toile de lin ou de chanvre sont soumis à des restrictions d'emballage particulières (2). Par exemple, aux termes de la loi du 17 décembre 1814, l'importation par mer des outils de toute sorte est subordonnée à la condition que le même colis ne contiendra pas des outils soumis à des droits différents : les contrevenants sont punis par la confiscation et par l'amende solidaire qu'édictent les lois du 22 août 1791 (tit. V. art. 3) et du 4 germinal an II (tit. II, art. 10) (3). Ainsi encore les fils de lin ou de chanvre d'espèces ou de classes différentes doivent être présentés en douane par balles ou colis séparés, de façon qu'il n'y ait dans chaque balle que des fils d'une même espèce ou d'une même classe : à défaut de cette séparation, la douane est autorisée à percevoir sur le tout le droit afférent au fil le plus imposé sans préjudice des peines qui, en cas de fausse déclaration, peuvent résulter des contraventions aux lois générales (4) (lois des 6 juin 1814 et 9 juin 1845).

(1) L. 27 juillet 1822, art. 16. — (2) Lois du 17 décembre 1814 (art. 1), du 27 mars 1817 (art. 1), du 6 mai 1841 (art. 1 et 8), du 9 juin 1845 (art. 1, 8); ord. du 13 décembre 1842 (art. 7). — (3) V. ci-dessus n. 562. Il convient d'ajouter qu'on lit dans le Tarif officiel (1877), p. 414 : « Bien que l'importation par mer des outils de toute « sorte soit subordonnée, aux termes de la loi du 17 décembre 1814, « à la condition que le même colis ne renfermera pas des outils sou- « mis à des droits différents, on peut tolérer que des outils diverse- « ments taxés soient placés dans le même colis, sauf aux importa- « teurs à les séparer par catégories : les déclarations doivent toujours, « en pareil cas, indiquer le poids distinct de chaque catégorie. » — (4) Mais on lit dans le tarif officiel, p. 367 : « Il demeure entendu « toutefois que ces dispositions doivent être appliquées avec beau- « coup de mesure. Lorsqne les déclarations énoncent distinctement « le poids et le métrage des diverses espèces de fils contenus dans « un même colis, il y a lieu simplement de surseoir à l'opération « et de mettre les intéressés en demeure d'opérer le triage des fils. »

Il existe également des restrictions d'emballage particulières pour l'importation, *sous les conditions des traités*, des fils et tissus de coton, des fils de laine, des fils d'alpaga, de lama, de vigogne et des fils de poil de chameau (1).

567. Le pays de provenance est, dans le langage de notre législation douanière, celui d'où la marchandise a été importée directement ou, comme on dit, en droiture. Or le régime de certaines marchandises diffère suivant leur provenance. Le capitaine doit, pour obtenir la modération de droits établie en raison de la provenance, justifier que les marchandises ont été importées *en droiture* des pays de provenance et qu'elles y ont été prises à terre (2).

Ainsi les produits d'origine extra-européenne se subdivisent, au *Tableau des droits* publié par le ministère des finances et au point de vue de leur perception, en produits importés directement d'un pays hors d'Europe et produits importés des entrepôts d'Europe. Par exemple le café en fèves est tarifé à 150 fr. les 100 kilog., le thé est tarifé à 200 fr. les 100 kilog. quand ils sont importés directement d'un pays hors d'Europe; les mêmes denrées sont tarifées à 170 et 260 fr. les 100 kilog., quand elles sont importées des entrepôts d'Europe (3). Le capitaine a donc un grand intérêt à

(1) Décr. 1er octobre 1861, art. 3. — (2) L. du 16 mai 1863, (art. 23). — (3) Pour l'application des droits établis d'après les provenances, on entend par *entrepôts* les pays d'Europe (lois des 27 mai 1817, art. 1 et du 16 mai 1863, art. 28); par *pays hors d'Europe* tous les pays situés hors des limites géographiques de l'Europe, par conséquent les contrées de l'Asie et de l'Afrique baignées par la mer Noire et la Méditerranée aussi bien que les contrées plus lointaines (loi du 16 mai 1863, art. 28), et en outre, sauf pour les sucres (l. 7 mai 1864, art. 3) auxquels la modération de droits n'est applicable que s'ils sont importés des pays situés hors des limites géographiques de l'Europe, les pays européens du Levant *(échelles européennes du Levant)* du cap Matapan au Caucase, mais seulement quand il s'agit de produits originaires d'un de ces pays et qui ont été directement importés de ce pays même (l. du 16 décembre 1814 et ord. du 10 septembre 1817, art. 5). Les anciens tarifs désignaient par les mots *de l'Inde* tous les pays situés à l'est du cap de Bonne-Espérance et à l'ouest du cap Horn (l. 28 avril 1816, art. 3). Aujourd'hui cette dénomination n'est appliquée qu'à l'Inde proprement dite.

justifier leur importation directe des pays de provenance.

Par transport direct ou en droiture, la douane entend le transport effectué par un même navire, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination, sans escale ou avec accomplissement des conditions auxquelles la faculté d'escale est accordée. Elle demande aux capitaines de justifier du chargement des marchandises au lieu de départ ainsi que des circonstances de la navigation par la représentation des connaissements, livres et autres papiers de bord et en outre par un rapport de mer *fait en douane* (1) dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, tout en se réservant de dispenser du rapport de mer les navires venant des ports européens lorsqu'il n'existe aucun doute sur la nature des opérations.

Lorsque les marchandises ont été chargées au point de départ sur le navire même qui les apporte en France, le transport est considéré comme direct, même dans le cas où il s'agit de cargaisons flottantes, c'est-à-dire de cargaisons qui, au port de départ, n'avaient pas de destination déterminée et n'ont été dirigées sur la France qu'après escale du navire dans un port où il a pris des ordres (2). On admet aussi que le transport direct par mer n'est pas interrompu par les escales faites en cours de route dans un ou plusieurs ports étrangers pour y opérer des chargements ou des déchargements, lorsque les marchandises ayant droit à un régime de faveur n'ont pas quitté le bord et qu'il n'en a pas été chargé de similaires dans les ports d'escale (3). Dans

(1) Ce rapport, on le verra bientôt, est distinct de celui que prescrit le code de commerce. — (2) *Sous cette même condition* du chargement au lieu de départ sur le navire par lequel se fait l'importation, il n'y a pas à exiger que les cargaisons flottantes soient arrivées en France par la route la plus courte. — (3) Il faut alors, bien entendu, que les opérations aient réellement lieu en cours de voyage, par conséquent avant l'arrivée du navire au port de destination définitive. Par exemple une ligne de bateaux à vapeur a ses points extrêmes à New-York et à Anvers : les marchandises chargées originairement à New-York et rapportées d'Anvers au Havre ne sont pas importées *en droiture*.

tous les cas d'escales suivies d'opérations de commerce, il doit être produit, outre les justifications ci-dessus énoncées de chargement au lieu du départ et des circonstances de la navigation : 1° un état général du chargement au lieu de départ, certifié par le consul de France ; 2° des états, également certifiés par l'autorité consulaire française des chargements et des déchargements effectués aux ports d'escale (1).

Les compagnies françaises qui exploitent entre la France et l'étranger une ligne principale de bateaux à vapeur à laquelle se rattachent des lignes secondaires sont autorisées à transborder sur les bateaux de la ligne principale des marchandises apportées par les bateaux des lignes secondaires. Les marchandises ainsi transbordées conservent le bénéfice du régime qui leur est applicable d'après leur provenance primitive. La même tolérance est étendue dans les mêmes conditions aux services établis entre la France et l'étranger sous un pavillon étranger. Dans l'un comme dans l'autre cas, il faut que le transport total soit fait sous un même pavillon et par des navires de la même compagnie. Une autre condition strictement obligatoire, c'est que le voyage effectué depuis le port de transbordement jusqu'au port français de destination constitue la partie principale du voyage total et que le voyage antérieur, depuis le lieu de chargement jusqu'au lieu de transbordement, ne soit qu'un voyage accessoire « et de peu de durée rela-« tive » (2). Le capitaine doit alors produire, outre les

(1) Dispense peut être accordée par l'administration des douanes des certificats consulaires en ce qui concerne les opérations faites dans les ports d'escale et même au port de chargement primitif, lorsqu'il s'agit de bateaux à vapeur partant à dates fixes et qu'il est établi que les formalités auxquelles la délivrance des certificats donne lieu pourraient entraver l'exécution régulière de ces services. L'interdiction de charger aux ports d'escale des marchandises similaires de celles qui ont été prises au lieu de premier départ peut être levée aussi, par mesure exceptionnelle, pour les services réguliers de bateaux à vapeur, lorsque des garanties suffisantes sont données contre les abus. — (2) Tarif officiel; observ. prélim., p. XXVI. Cette disposition concerne principalement les marchandises char-

autres justifications obligatoires, un certificat du consul de France, établissant que le transport, du lieu de provenance au lieu de transbordement, s'est effectué soit sous pavillon français (s'il s'agit d'un service appartenant à la France), soit sous le pavillon du pays auquel appartient la compagnie étrangère qui dessert le port français de destination.

Les relâches forcées ne constituent dans aucun cas une interruption du transport direct. Ainsi donc si, par suite d'évènements de mer, un bâtiment est devenu innavigable, les marchandises débarquées au lieu du sinistre et réexpédiées en droiture par un autre navire conservent leur droit au régime de faveur qui leur était applicable d'après leur provenance primitive. L'administration des douanes exige que le capitaine justifie des relâches forcées, des naufrages et des autres évènements de mer par des certificats du consul de France et, à défaut d'autorité consulaire française, par des certificats des douanes ou des autorités locales ; elle demande en outre qu'un rapport de mer soit fait à la douane du port d'arrivée.

568. Le pays d'origine est, dans le langage de notre législation douanière, celui où la marchandise a été récoltée, s'il s'agit d'un produit naturel, ou fabriqué s'il s'agit d'un pays manufacturé.

I. Pour les marchandises importées des pays hors d'Europe, les modérations de droits sont en général acquises par le seul fait de la provenance sans qu'il y ait à rechercher si ces marchandises sont ou non originaires du pays d'où elles proviennent. Sont toutefois soumis, en pareil cas, à la double condition du transport direct et de la justification d'origine : 1° les produits des colonies et autres établissements français, y compris l'Algérie, lorsqu'ils sont plus favorablement traités que ceux des autres pays extra-

gées dans les ports de la mer Noire à destination de la France, qui sont transbordées, à Constantinople, sur un second navire portant *le même pavillon* que celui sur lequel a eu lieu l'embarquement primitif et appartenant à une même compagnie desservant un port français.

européens (1) ; 2° un certain nombre de marchandises pour lesquelles la loi a limité l'application du droit modéré à l'importation directe du lieu d'où la marchandise est originaire (2).

II. La justification de l'origine n'est obligatoire pour les produits européens importés sous le régime du tarif général que dans le cas où ils sont de ceux auxquels la loi accorde des modérations de droits en raison de cette origine (3). Il faut alors, à la fois, que la marchandise soit du crû du pays européen d'où elle a été importée et que cette importation ait été faite en droiture.

III. Les stipulations des traités ne sont, en principe, applicables qu'aux marchandises originaires des pays contractants et importées en droiture de ces pays. Toutefois il a été admis que le bénéfice des traités conclus depuis 1860 avec les Etats européens resterait acquis aux produits de ces Etats, importés d'un pays quelconque, lorsqu'ils ne seraient pas de la nature de ceux pour lesquels la double condition du transport direct et de l'origine est obligatoire d'après le tarif général (4).

(1) Lois des 27 juillet 1822 (art. 15), 17 mai 1826 (art. 2) ; 3 juillet 1861 (art. 8), 16 mai 1863 (art. 27), 17 juillet 1867 (art. 1). Les capitaines sont astreints à la justification d'origine pour les produits des colonies françaises passibles des mêmes droits que les similaires étrangers, mais jouissant d'un régime de faveur quant aux conditions de l'entrepôt. — (2) En voici la liste : anis vert, bois de teinture moulus, buis, cire brute, fils de coton de la Tunisie, huiles et essences de schiste et de pétrole, indigo, liège brut, tapis du Maroc et de la Tunisie, résines indigènes, joncs et roseaux d'Europe (par joncs d'Europe et résines indigènes on entend les joncs et les résines dont la production est commune à la France et à d'autres contrées soit d'Europe, soit extra-européennes). — (3) En voici la liste : anis vert, bois de teinture moulus, buis, cire brute, cornes de bétail brutes, coton, crins bruts, préparés ou frisés, déchets de laine, dégras de peaux, dents de loup, fruits oléagineux, graines oléagineuses, grains durs à tailler, graisses autres que de poisson, herbes, feuilles, fleurs et écorces médicinales non-dénommées, joncs et roseaux bruts d'Europe, laines en masse, liége brut, os et sabots de bétail, pâtes d'Italie, peaux brutes, pelleteries, potasse et carbonate de potasse, racines médicinales non dénommées, résines indigènes, riz en paille, semoule en pâte, tartre brut, crêpes de soie. — (4) « En principe, l'admission des marchandises au bénéfice des

Les capitaines doivent faire attester l'origine des produits des colonies et possessions françaises par les certificats des autorités coloniales quand il s'agit des colonies et possessions autres que l'Algérie, par les expéditions des douanes algériennes quand il s'agit de l'Algérie. L'origine des produits étrangers se trouve, en général, suffisamment établie par la nature de ces produits et par les conditions du transport. En cas de doute, la douane se réserve de subordonner, pour l'application du tarif général, l'application des droits modérés à la production d'un certificat des autorités du lieu de départ, dûment visé par le consul de France (1).

B

569. Pour obtenir l'exécution de ces différentes lois et pour arriver à la perception des droits, la législation doua-

« tarifs *conventionnels* est subordonnée à la condition qu'elles « soient importées en droiture du pays avec lequel le traité a été « conclu. Dans l'application, l'obligation du transport en droiture « n'est imposée : 1° qu'aux sucres de betterave et aux produits qui « jouissent, d'après le tarif général, d'une modération de droits « lorsqu'ils sont *du crû* des pays européens d'où ils sont importés ; « et 2° qu'aux produits des possessions non européennes du Por- « tugal (y compris *Madère* et *Porto-Santo*), des possessions « asiatiques et africaines de la Turquie. On traite d'ailleurs comme « faites en droiture : les importations par la voie du Portugal des « produits des possessions non européennes de cet Etat ; les impor- « tations par la Russie d'Europe des produits de la Russie d'Asie ; les « importations par la voie de Constantinople et des ports européens « de la Turquie sur la mer Noire, des produits des possessions « asiatiques de l'empire Ottoman... Enfin Amsterdam, Rotterdam, « Flessingue, Dordrecht et Harlingue sont considérés comme des « avant-ports de l'Allemagne et de l'Autriche, et l'on considère « comme arrivés en droiture les produits allemands et autrichiens « arrivés dans ces ports, *sans emprunt de la mer*, qui en sont « réexpédiés *soit par mer*, soit par les chemins de fer ou les voies « navigables. Il en est de même pour les produits autrichiens arri- « vant d'un port quelconque de l'Allemagne. » (Tarif officiel de 1877, observ. prélim. n. 375). — (1) Quand il s'agit de l'application du tarif conventionnel, le capitaine établit la nationalité des produits des Etats contractants soit par une déclaration officielle devant un magistrat siégeant au lieu de l'expédition, soit par un certificat de la douane du lieu d'exportation (ces pièces doivent être visées par le consul français), soit par un certificat délivré par l'agent consulaire français dans le lieu d'expédition ou dans le port d'embarquement.

nière française impose au capitaine, qu'elle envisage ici comme étant de droit le représentant de l'armateur (décis. du 9 décembre 1833), deux sortes de déclarations : les déclarations en détail, la déclaration sommaire *ou de gros*, consignée au manifeste. Nous nous occupons en premier lieu des *déclarations en détail*.

Toutes les marchandises exportées ou importées par mer doivent être déclarées à la douane. A la sortie, les déclarations en détail précèdent la déclaration de gros. A l'entrée, on ne reçoit pas les déclarations de détail avant que le manifeste ait été déposé au bureau.

Elles doivent indiquer la nature, l'espèce et la qualité des marchandises, leur provenance ou leur destination, le poids pour les marchandises taxées au poids, la mesure ou le nombre pour les marchandises taxées à la mesure ou au nombre (1) ; la valeur, pour les marchandises taxées à la valeur ; le nom du navire et du capitaine. En marge des déclarations doivent être mis les marques et numéros des balles, caisses, tonneaux et futailles (2). Lorsque l'origine des marchandises ou toute autre circonstance particulière leur donne droit à un traitement de faveur, la douane demande qu'il en soit fait une mention spéciale. La valeur à déclarer est celle que les marchandises ont dans le lieu et au moment où elles sont présentées à la douane : elle comprend ainsi, à l'entrée, outre le prix d'achat à l'étranger,

La douane française ne réclame aujourd'hui les certificats d'origine que pour les vins d'Italie, les sardines salées importées du Portugal, les produits des possessions extra-européennes du Portugal (Madère et Porto-Santo exceptés), les produits des possessions asiatiques et africaines de la Turquie. Elle regarde la nationalité des autres produits des Etats contractants comme suffisamment établie tant par les caractères inhérents à ces produits, que par les circonstances de l'importation, se réservant d'ailleurs de recourir en cas de doute à l'expertise légale. — (1) La déclaration du poids et de la mesure n'est pas exigée pour les marchandises sujettes à coulage (l. du 22 août 1791, tit. II, art 19). Sont considérés comme sujets à coulage les liquides et fluides en *futailles* et les sucres bruts, même lorsqu'ils sont en balles ou sacs (Tarif off., observ. prélim., n. 66). — (2) L. du 22 août 1791, tit. II, art. 9 et 21, du 4 germinal an II, tit. II, art. 4 et 9 ; du 28 avril 1816, art. 25.

les frais postérieurs à l'achat, tels que les droits de sortie acquittés aux douanes étrangères, le fret, l'assurance, etc. : en un mot tout ce qui contribue à former, à l'arrivée en France, le prix marchand de l'objet, (les droits d'entrée non compris) (1).

Le capitaine doit énoncer les marchandises sous les dénominations admises par le tarif (2). Lorsque des produits d'espèces analogues sont réunis dans les classifications du tarif sous une dénomination commune (telle que *autres* ou non *dénommées*), les déclarations doivent indiquer la dénomination commerciale du produit : de même s'il s'agit d'une marchandise omise au tarif. La loi du 16 mars 1863 (art. 19) décide que « l'exemption des droits soit à l'entrée, « soit à la sortie ne dispensera pas de faire aux douanes les « déclarations prescrites par la loi selon les spécifications « et unités énoncées au tarif général, sous peine de 100 fr. « d'amende à défaut de déclaration ou au cas de fausse « déclaration. »

Toute déclaration doit être exacte et complète (3). La douane répute fausses déclarations en matière de tarif toutes celles qui, si elles étaient admises de confiance, feraient percevoir un droit inférieur à celui qui est dû au Trésor ou auraient pour résultat de faire éluder une prohibition (4). Celui qui fait les déclarations n'y peut rien changer et leur vérité ou leur fausseté se juge sur ce qui a été primitivement déclaré. Néanmoins si, dans les vingt-quatre heures de la déclaration et avant la visite, le déclarant reconnaît une erreur quant au *poids*, au *nombre*, à la *mesure* ou à la *valeur*, il peut la rectifier en présentant les mêmes colis et les mêmes marchandises : ce délai passé, la demande en rectification doit être repoussée (5).

(1) V. l. 4 floréal an IV, art. 1 et arrêté minist. du 25 juin 1827. — (2) Pour la généralité des produits, ces dénominations ne sont portées aujourd'hui qu'au tarif d'entrée : elles sont alors obligatoires à la fois pour l'entrée et la sortie. — (3) Lois du 22 août 1791, tit. II, art. 9, du 4 germinal an II, tit. II, art. 4, du 28 avril 1816, art. 26. — (4) Tarif off., observ. prél., n. 76. — (5) L. 22 août 1791, tit. II, art. 12.

Les déclarations ne peuvent pas être faites par anticipation, c'est-à-dire avant l'arrivée des marchandises dans le port (1). Plusieurs circulaires (2) défendent spécialement de recevoir des déclarations de sortie pour des marchandises destinées à être embarquées sur des navires qui ne sont pas encore arrivés. D'autre part les capitaines n'oublieront pas que toute marchandise importée par mer, pour laquelle il n'a pas été fourni de déclaration en détail dans les trois jours de son arrivée, est retenue en dépôt dans les magasins de la douane pendant deux mois et devient, à l'expiration de ce délai, propriété de l'Etat (3). A la sortie, les marchandises qui auraient été conduites dans le magasin de la douane et pour lesquelles il ne serait pas fourni de déclaration de détail, devraient, si elles n'étaient pas immédiatement retirées, être constituées en dépôt.

570. Les employés ont le droit : soit de tenir les déclarations pour exactes, soit de procéder à la vérification des marchandises. Les taxes sont perçues, dans le premier cas, suivant l'espèce, le poids, le nombre ou la mesure déclarés ; dans le second, d'après le résultat de la vérification. La vérification ne peut être faite qu'au bureau ou dans les endroits convenus entre la douane et le commerce, dans tous les cas en présence du déclarant (4). Elle peut être complète (et c'est ainsi qu'on procède habituellement pour les importations *par mer* des contrées lointaines) (5) ; elle peut aussi être effectuée par épreuves pour la quantité ou pour la qualité et même à la fois pour la quantité et pour la qualité. Le capitaine importateur ou exportateur a toujours le droit de récuser les résultats des vérifications d'épreuves et de demander que la vérification soit complète : s'il accepte ces résultats, il accepte en même temps l'application des règles imposées par la douane (6).

(1) L. 22 août 1791, tit. II, art. 5, 6, 8, 4 germinal an II, tit. II, art. 9. — (2) Des 3 août 1822, 24 mai 1839, 27 décembre 1850. — (3) L. 4 germ. an II, tit. II, art. 4 et 9. — (4) Lois du 22 août 1791, tit. II, art. 1, 6, 14, 15, 16, 17 et du 4 germ. an II, tit. III, art. 10, tit. VI, art. 3. — (5) Cf. tarif off. (1877), p. XXXI, note 3. — (6) V. l'exposé de ces règles au même tarif off. (observ. prél., n. 81).

Le capitaine, avant de faire la déclaration des marchandises taxées à la valeur, ne doit pas oublier que, si la douane regarde ces marchandises comme mésestimées, elle peut les préempter en payant au déclarant dans les quinze jours qui suivent la notification du procès-verbal de retenue une somme égale à la valeur déclarée et le dixième en sus (1).

Il doit exhiber aux employés qui veulent contrôler les déclarations de valeur les factures originales dont il est porteur (2).

Le capitaine, nous l'avons déjà dit (3), doit en outre subir, s'il y a contestation sur *l'espèce, la qualité ou l'origine des marchandises* déclarées, la décision des commissaires-experts institués près le département du commerce par la loi du 27 juillet 1822, sans pouvoir recourir au mode d'expertise tracé par la loi commune (4). Les tribunaux ne peuvent pas nommer d'autres experts ni même, d'après la jurisprudence de la cour de cassation (5), substituer leur propre appréciation à celle de ces experts spéciaux. Cependant même dans ce cas, c'est-à-dire pour les expertises quant à l'espèce où à l'origine, lorsqu'il s'agit de produits anglais, belges, hollandais, suisses, allemands ou autrichiens déclarés pour la consommation *aux conditions des tarifs conventionnels*, le déclarant, d'une part, et la douane d'autre part sont autorisés par la convention du 24 janvier 1874 (art. 4) à choisir chacun un expert parmi les négociants inscrits sur une liste formée annuellement par le président de la chambre de commerce de Paris. Le comité d'expertise légale enregistre la décision prise, en cas d'accord et, en cas de désaccord, décide en dernier ressort.

Le système établi par les lois du 4 germinal an II et du 27 juillet 1822 cesse également d'être applicable aux préemptions et expertises quant à la valeur, lorsqu'il s'agit : 1° des marchandises originaires d'Etats contractants autres que

(1) L. du 4 floréal an IV, art. 1. — (2) L. 4 germ. an II, tit. IV, art. 5. — (3) V. notre tome I, n. 10. — (4) Crim. cass. 30 avril 1838, 30 janvier 1839 (D. v° Douanes, n. 384 et 385). — (5) Mêmes arrêts.

ceux auxquels s'applique le protocole du 22 janvier 1874; 2° des marchandises originaires des Etats auxquels s'applique ce protocole. *Premier cas.* La douane peut préempter en offrant 5 °/₀ en sus du prix porté par la déclaration ou faire estimer par des experts ; l'importateur contre lequel la douane veut exercer la préemption peut, de son côté, demander l'expertise. Les arbitres experts sont désignés l'un par le déclarant, l'autre par le chef local du service des douanes ; s'il y a partage ou si, au moment de la constitution de l'arbitrage, le déclarant le requiert, les experts choisissent un tiers arbitre : en cas de désaccord, le tiers arbitre est nommé par le président du tribunal de commerce du ressort. La décision arbitrale doit être rendue dans les quinze jours qui suivent la constitution de l'arbitrage (Convention du 12 octobre 1860, art. 6 et 8). *Deuxième cas.* Lorsque la douane juge que des marchandises d'origine anglaise, belge, hollandaise, suisse, allemande ou autrichienne ont été mésestimées, elle a la faculté, dans les quarante-huit heures qui suivent la déclaration , soit de préempter les marchandises en payant le prix porté sur la déclaration avec augmentation de 5 °/₀, soit de faire estimer les marchandises par des experts. Dans cette dernière hypothèse, le droit de préemption est éteint pour la douane, et le capitaine importateur peut réclamer la remise immédiate de la marchandise, mais à charge de prendre l'engagement, sous caution suffisante, de payer les droits et amendes qui pourront résulter de l'expertise, en vue de laquelle la douane prélève les échantillons nécessaires. Dans la première hypothèse, l'importateur peut suspendre l'effet de la préemption en réclamant l'expertise, mais alors la marchandise reste au mains de la douane jusqu'à la décision des experts. La douane et l'importateur doivent choisir leur expert parmi les négociants portés sur une liste dressée chaque année, pour chaque bureau, par la chambre de commerce dans la circonscription de laquelle se trouve ce bureau (si la liste établit des catégories d'après la spécialité du commerce ou de l'industrie des négociants ou fa-

bricants, chaque catégorie est réputée constituer une liste distincte). La décision des experts doit être rendue dans les dix jours qui suivent leur constitution. En cas de désaccord entre eux, le président du tribunal de commerce désigne un tiers arbitre parmi les négociants « qui s'occupent pratiquement du produit qui fait l'objet du litige. » Enfin le déclarant et la douane peuvent demander que l'expertise, au lieu d'être faite au bureau d'importation, soit effectuée à Paris (Protocole du 22 janvier et décret du 5 mai 1874).

571. La loi du 4 germinal an II organise une autre espèce de visite, bien distincte de celle qu'impose l'article 225 du code de commerce. La douane et la marine militaire peuvent visiter tous les bâtiments du commerce au-dessous de cent tonneaux, étant à l'ancre et louvoyant dans les quatre lieues des côtes françaises ; si une marchandise prohibée est saisie, ces bâtiments sont confisqués ainsi que la cargaison, avec une amende de 500 francs contre les capitaines (art. 7 du tit. II). En outre les employés de la douane peuvent aller à bord de tout bâtiment entrant ou sortant, y demeurer jusqu'au déchargement ou jusqu'à la sortie, ouvrir les écoutilles, chambres, armoires, caisses, balles, ballots, tonneaux et autres enveloppes (art. 8). Les capitaines doivent se soumettre à la visite et la faciliter par l'ouverture de ces objets sous peine de 500 francs d'amende et de déchéance de leur grade ; s'ils s'y refusent, l'ouverture peut avoir lieu à leurs frais et à ceux de l'armateur par l'employé assisté d'un juge ou d'un officier municipal. Procès-verbal est dressé de la visite et du refus. S'il y a soupçon de marchandises prohibées ou non déclarées, transport est fait des marchandises au bureau pour être procédé à la visite immédiate (1). Mais la visite ne doit pas dégénérer en saisie. L'administration des douanes s'étant, sous prétexte de visite, emparée du brick l'*Enthymènes* pour le conduire dans un port autre que celui de sa destination où elle l'avait séquestré sans permission de justice fut, à juste titre,

(1) L. du 22 août 1791, tit. XIII, art. 8.

condamnée à des dommages-intérêts par le juge de paix de Brest et vit échouer le pourvoi qu'elle forma contre cette sentence (1).

572. La législation douanière ne se contente pas des déclarations en détail.

« Aucun navire français ou étranger, chargé ou sur lest, « dit la loi du 5 juillet 1836, ne pourra sortir d'un port de « France sans être muni d'un manifeste visé par la « douane. » Toutefois la circulaire ministérielle du 23 juin 1846 permet de ne pas imposer le manifeste de sortie aux navires caboteurs partant sur lest. Une autre circulaire du 14 novembre 1846 explique que l'acquit à caution ou le passavant de cabotage peut, quand il comprend toute la cargaison, remplacer le manifeste de sortie, pourvu que, dans ce cas, il porte la mention : « Le présent remis par moi, ca- « pitaine soussigné, comme manifeste complet de mon « chargement. »

Le manifeste de sortie résume les connaissements et constate l'état de la cargaison ; il présente le tableau complet des marchandises chargées sur le navire autres que les vivres et provisions nécessaires à l'équipage et aux passagers (2). Il exprime en conséquence la nature de la cargai-

(1) Req. 11 novembre 1845, S. 1846. 1. 387. — (2) D'après la loi du 22 août 1791, tit. VIII ,art. 6, les provisions destinées à la nourriture de l'équipage et des passagers sont exemptes de droits de sortie. C'est pourquoi elles ne sont pas portées sur le manifeste. La cour de cassation a décidé le 10 décembre 1821 que seize caisses de clous avaient pu être envisagées comme provisions de bord destinées au doublage du navire, l'administration n'ayant pas d'ailleurs soutenu devant les premiers juges que la quantité de clous « excédât le nécessaire. » C'est là qu'est en effet le *criterium* : dès que les provisions excèdent le nécessaire, elles doivent être portées sur le manifeste. D'après la même loi de 1791 (art. 3, même titre), le nombre d'hommes d'équipage et celui des passagers doivent être déclarés par le capitaine ou l'armateur, avec l'indication des quantités à embarquer ; et si ces quantités paraissent trop fortes, la douane a le droit de les faire régler soit par le tribunal de commerce, soit par l'autorité municipale là où il n'existe pas de tribunal de commerce. Les rédacteurs du *tarif officiel* de 1877 (observ. prélim., n. 334, note 3) font observer que la suppression des droits de sortie pour la généralité des

son avec les marques et numéros en toutes lettres des caisses, balles, barils, boucauts, etc.

« Le manifeste de chargement, dit encore la loi du 5 juil-
« let 1836, présentera séparément les marchandises de
« réexportation (1) suivant leur provenance étrangère ou
« des colonies françaises. » Le capitaine doit, d'une façon générale, préciser l'origine et la destination des marchandises : sont-elles exportées à l'étranger, expédiées par mutation d'entrepôt, réexportées à l'étranger, dirigées sur les colonies, etc. (2) ?

Le manifeste est signé par le capitaine lui-même et sa signature ne peut être remplacée par aucune autre (3). Il doit le représenter à toute réquisition des préposés sous peine

marchandises a rendu cette disposition sans importance en ce qui concerne le service des douanes ; mais elle pourrait être utilement invoquée à l'égard des marchandises qu'on demanderait à embarquer comme provisions de bord à la décharge des taxes intérieures, notamment pour les vins et les alcools.

Les viandes et beurres salés embarqués comme provisions de bord sur les navires allant à l'etranger, à la grande pêche ou aux colonies et établissements français y compris l'Algérie donnent droit à la restitution de la taxe de consommation du sel : on admet aussi dans le même cas à la décharge des comptes d'admission temporaire les sucres raffinés et les vergeoises.

(1) Sauf les provisions. Les capitaines de navires expédiés pour toute autre destination que le cabotage ou la pêche côtière peuvent, en effet, extraire des entrepôts sous les formalités de la réexportation les denrées et objets destinés à leur avitaillement. Cette faculté s'applique aux tabacs comme aux autres marchandises de toute espèce, et l'on admet à en profiter les bateaux pêcheurs armés pour une campagne sur les côtes de l'Irlande ou de la Grande-Bretagne. On autorise même à cet effet le dépôt à la douane, pendant la saisonde pêche, des tabacs étrangers dans les ports où il n'existe pas d'entrepôt du prohibé. Mais les embarquements de provisions d'origine étrangère ne peuvent avoir lieu qu'à la demande et sur la déclaration des capitaines ou des armateurs, et les rédacteurs du *tarif officiel* de 1877 (observ. prélim., n. 336, note 2) font observer que « le service
« est seul juge à cet égard, l'embarquement comme provisions de
« marchandises étrangères constituant une facilité, non l'exercice
« d'un droit. » Dans tous les cas, les tabacs et les autres marchandises étrangères embarqués comme provisions ne peuvent être consommés qu'en mer et doivent être, jusqu'au départ du navire, représentés à toute réquisition. — (2) Cf. Eloy et Guerrand II, n. 842. — (3) Décis. adm. du 23 avril 1842 et du 22 mars 1845.

d'une amende de 500 francs (1) pour la sûreté de laquelle le navire peut être retenu. En vertu d'une décision administrative du 9 décembre 1816, un navire, jusqu'à la mise à voile et quand même les papiers de navigation lui auraient été remis, peut encore recevoir des marchandises à bord ; mais dans ce cas, c'est-à-dire si, après le visa de la douane, de nouvelles marchandises sont embarquées, le capitaine doit de rechef soumettre son manifeste au contrôleur de la douane.

Une circulaire administrative du 14 novembre 1846 décide que le manifeste de *sortie* peut tenir lieu de manifeste d'*entrée* au port de destination, s'il est en complet accord avec le chargement. La pièce doit alors porter cette mention : *le présent remis par moi, capitaine soussigné, comme manifeste complet de mon chargement.* Elle n'en conserve pas moins son vrai caractère, celui de manifeste de sortie, et les employés de la douane ne seraient pas fondés à le réclamer comme manifeste d'entrée ; ils ne peuvent *exiger* que le manifeste spécial d'entrée (2).

573. J'arrive au manifeste d'entrée.

La loi du 22 août 1791 (tit. II, art. 4) a défini ce manifeste « l'état général du chargement ».

Notre législation douanière impose le manifeste d'entrée non-seulement à tout capitaine qui arrive dans un port français soit par relâche, soit à destination, mais au capitaine arrivé dans les quatre lieues des côtes françaises : dès qu'il se trouve dans cette zone, il est tenu de l'exhiber aux employés de la douane sous peine d'une amende de mille francs (3).

efois dispense du manifeste en faveur des na-

(1) L'amende de 1,000 francs édictée par la loi du 4 germinal an II a été réduite de moitié par la loi du 5 juillet 1836, mais seulement pour le défaut d'exhibition du manifeste de sortie (Décis. admin. 25 août 1841). — (2) Décis. adm. du 11 juillet 1837. Cf. Eloy et Guerrand II, n. 843. — (3) L. du 4 germinal an II, tit. II, art. 2 et 3. En pleine mer, les préposés peuvent faire représenter le manifeste; mais ils n'ont pas à le comparer avec la cargaison.

vires arrivant sur lest (1) et des petites barques qui transportent entre les lieux les plus rapprochés de la côte ou entre le continent et les côtes littorales appartenant à la France des denrées indigènes de consommation journalière (2). Pour les patrons d'embarcations françaises de pêche, la représentation du livret de bord peut, dans les circonstances ordinaires, tenir lieu de manifeste (3).

A l'égard des navires qui apportent des marchandises ayant plusieurs destinations, la douane du port de prime-abord peut conserver le manifeste original, sauf au capitaine à rédiger pour la partie de la cargaison restant à bord un nouveau manifeste qui deviendrait en même temps manifeste de sortie. Mais il vaut mieux, d'après les instructions mêmes de la régie, laisser au capitaine la faculté de remettre à ce premier port un extrait certifié de son manifeste général. Dans ce cas le manifeste lui est rendu après avoir été annoté par la douane pour les objets débarqués (4).

Dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, les capitaines (ou ceux qui les assistent) doivent déposer leur manifeste au bureau de la douane : cette pièce ainsi déposée est inscrite sommairement sur un registre et constitue alors la déclaration *de gros*. La transcription sur le registre doit être signée par les capitaines (ou leur représentant) : dans le cas où ils ne sauraient signer, il en est fait mention sur ce registre.

Les vivres et provisions de bord doivent être déclarés à l'arrivée des navires (5), et leur inscription au manifeste tient lieu de cette déclaration (6). Les vivres et provisions de bord apportés de l'étranger peuvent être consommés à bord jusqu'à la fin du déchargement s'il s'agit d'un navire français et pendant toute la durée du séjour dans le port s'il s'agit d'un navire étranger. La douane, pour empêcher que les

(1) Circ. du 16 janvier 1846. Il suffit alors d'une simple déclaration conformément à l'art. 5, tit. II, l. 22 août 1791. — (2) Circ. du 6 juin 1817. — (3) Décis. du 21 août 1862. — (4) Décis. du 7 juin 1847. — (5) L. 22 août 1791, tit. VIII, art. I et 4 germ. an II, tit. II, art. 12. — (6) Tarif off., observ. prél., n. 329.

vivres et provisions apportés de l'étranger ne soient versés en fraude règle de concert avec le capitaine, quand il s'agit d'objets passibles de fortes taxes, les quantités nécessaires pour les rations de l'équipage (1). Le surplus est mis sous clef ou sous scellé (2).

L'administration des douanes a pu très-légalement décider que l'inscription des vivres et provisions de bord au manifeste tient lieu de la déclaration prescrite par la loi du 22 août 1791. Mais elle ne peut exiger que ces vivres et provisions soient inscrits au manifeste, parce qu'ils ne sont pas assimilables aux marchandises faisant partie du chargement (3). De même pour les objets de gréement, mais à condition, bien entendu, qu'ils servent au gréement même du navire sur lequel ils sont trouvés (4).

(1) Les tabacs étrangers apportés comme provisions de bord doivent être débarqués et déposés au bureau ou au corps de garde des douanes : on met à la disposition des capitaines les quantités nécessaires à l'approvisionnement de l'équipage pour une durée de huit jours, et l'on renouvelle cet approvisionnement dans la même proportion lorsqu'il y a lieu. — (2) « Les vivres et provisions d'origine étrangère *non con-*
« *sommés au moment où le déchargement des navires français est*
« *terminé* doivent être soumis aux droits (l. 22 août 1791, tit. VIII,
« art. 6) ou être déclarés pour l'entrepôt, si le navire est désarmé ou
« ressort par cabotage. Toutefois, dans ce dernier cas, les capitaines
« ont la faculté de les conserver à bord, mais à la condition de les
« représenter au port de destination. L'arrivée en est assurée par
« un acquit à caution. Si le navire doit repartir pour l'étranger ou
« pour les colonies, les restants de provisions d'origine étrangère
« peuvent aussi être laissés ou réintégrés à bord, à charge par le
« capitaine de s'engager, dans la forme prescrite pour les réexpor-
« tations, à les représenter intacts au moment de la sortie définitive
« du navire. — Les restants de provisions d'origine française, dont
« l'embarquement est justifié par un permis levé au départ et sur la
« nationalité desquels il ne s'élève pas de doute, sont déchargés en
« exemption des droits (l. 22 août 1791, tit. VIII, art. 5). Sont
« exceptés toutefois les beurres et viandes salés exportés avec
« allocation de drawback, lesquels doivent être soumis aux droits
« des salaisons étrangères (ord. 22 juin 1820, art. 5), à moins qu'il
« ne s'agisse de provisions rapportées par les navires armés à la
« grande pêche... » (*Tarif officiel* de 1877, observ. prél., n. 333.) —
(3) Civ. rej. 2 juin 1845, S. 45. 1. 653. Le même arrêt décide pour la même raison que le capitaine, en cas de relâche forcée dans un port, n'est pas obligé de faire la déclaration prescrite au port d'arrivée. — (4) Civ. cass. 2 déc. 1844, S. 45. 1. 119.

En principe, d'après une jurisprudence constante, le capitaine est reponsable des amendes, des dommages-intérêts pour cause de retard, etc., si quelque marchandise a été omise au manifeste. Cette responsabilité peut être, bien entendu, partagée, le cas échéant, par l'armateur ou par le consignataire de la cargaison (1). Elle peut même s'effacer si le capitaine démontre, par exemple, que l'omission est exclusivement imputable aux chargeurs (2).

Si le dépôt du manifeste n'est point fait à la douane dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, en d'autres termes s'il n'y a pas de déclaration de gros, il y a lieu à une amende de 500 francs pour sûreté de laquelle les bâtiments et marchandises ou denrées sont retenus. Toutefois s'il s'agit de marchandises ou denrées exemptes de droits ou passibles de droits qui ne s'élèvent pas à 3 francs en totalité, le capitaine est seulement condamné à l'amende de 50 francs pour sûreté de laquelle partie des marchandises peut être retenue jusqu'à ce que cette amende ait été consignée ou qu'il ait été fourni caution solvable de la payer (l. du 22 août 1791, tit. II, art. 4, 5 et 30).

Si quelques marchandises ne sont pas comprises au manifeste ou s'il y a une différence entre les marchandises et le manifeste, le capitaine est personnellement condamné à une somme égale à la valeur des marchandises omises ou différentes et à une amende de 1,000 francs (3). Si l'*excédant* se compose de marchandises prohibées à quelque titre que ce soit, ces marchandises seront confisquées, ainsi que les moyens de transport, avec amende de 500 francs par application des articles 1, tit. V, de la loi du 22 août 1791 et 10 du titre II de la loi du 4 germinal an II (4).

(1) Marseille, 19 janvier 1843. Rec. de M. 1843. 1. 45. Le Havre, 1er juillet 1878, Rec. du Havre 1878. 1. 201. — (2) Aix, 23 juin 1843. Rec. de M. 1843. 1. 226. — (3) L. 4 germ. an II, tit. II, art. 2. — (4) Circul. du 23 décembre 1844. Si l'omission porte à la fois sur des marchandises prohibées et sur des marchandises admises, la douane (décis. adm. du 20 février 1841) invite ses agents à requérir simultanément dans le procès-verbal l'application des pénalités édictées par les art. 2 et 10, tit. II de la loi du 4 germinal an II.

En cas de déficit, les capitaines et ceux qui ont fait les déclarations doivent être condamnés solidairement à 300 fr. d'amende pour chaque colis manquant, le navire pouvant être retenu pour sûreté de cette amende (1). L'amende est de 1,000 francs si le colis manquant devait contenir des marchandises prohibées (2).

574. Enfin le capitaine doit faire à la douane, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, un rapport de mer (3) qu'il ne faut pas confondre avec le rapport de mer fait au greffe devant le président du tribunal de commerce ou devant le juge de paix (art. 242 et 243 co.) (4).

Il établit à l'aide de ce rapport les causes de relâche forcée (5), les retards ou fortunes de mer qui ont empêché de décharger les acquits-à-caution dans les délais prescrits (6), les avaries éprouvées en mer et les immunités qui peuvent en résulter (7), la provenance en droiture (8), son droit aux franchises attachées à la pêche nationale etc. (9), en un mot il obtient par l'accomplissement de cette formalité l'effet des dispositions favorables, législatives ou règlementaires, subordonnées aux circonstances de la navigation.

Le rapport fait à la douane indique le nom du bâtiment et son tonnage, le port auquel il appartient, le nom du capitaine, la nature du chargement, le lieu du départ, la route suivie, les avaries dans le navire. Les faits y sont exposés suivant la déposition verbale du capitaine ou du principal déclarant. Il affirme ensuite et signe sa déclaration. Quand

(1) Mais le naufrage et le vol prouvés sont des cas de force majeure qui dispensent de la représentation des colis (l. 22 août 1791, tit. II, art. 22). — (2) Par application de l'art. 4 de la loi des 9-13 février 1832. V. pour de plus amples détails Eloy et Guerrand II, p. 131 s. et Delandre, *traité des douanes*, I, n. 304 s. — (3) L. 22 août 1791, tit. VI, art. 1. — (4) Décisions du ministre de l'intérieur du 4 mars 1808 et du ministre de la justice du 30 avril suivant. Toutefois si des pièces originales doivent être annexées au rapport, le capitaine les déposera au greffe du tribunal de commerce : le greffier délivrera les expéditions jugées nécessaires par la douane (mêmes décisions et circ. du min. de l'int. du 5 mars). — (5) Ib. — (6) L. 4 germ. an II, tit. VII, art. 2. — (7) L. 21 avril 1818, art. 51 et règlement du 11 juin 1806, art. 13. — (8) V. ci-dessus, n. 572. — (9) Ord. du 26 avril 1833

les matelots de l'équipage sont appelés et interrogés sur les faits, on leur donne lecture du rapport et on dresse l'acte de leur déposition, qu'ils affirment et signent également (1). Le rapport de mer est fait sur une feuille volante et signée par le capitaine ; il prend un numéro d'ordre au registre des mouvements du port. La date et l'heure de la remise qui en est effectuée à la douane sont mentionnées en toutes lettres à la suite du rapport et constatées contradictoirement par la signature du déposant et par celle de l'agent chargé du service de la navigation. Dans le cas où l'on a recours à l'interrogatoire de l'équipage, le résultat en est inscrit et signé sur cette feuille (2). On ne peut se dispenser d'y recourir si le rapport de mer, comparé au livre de bord, motive une crainte de manœuvres illicites.

Nous avons pensé que la loi française n'imposait pas au capitaine étranger l'obligation de faire le rapport de mer prescrit par le code de commerce. Mais il est évident que le capitaine étranger est astreint au rapport de mer exigé par la législation spéciale des douanes (3).

575. Les capitaines sont, en effet, astreints par la loi du 2 juillet 1836 (art. 7), à leur entrée dans les ports, à présenter aux employés des douanes, dès que ceux-ci abordent le navire, le journal de bord, lequel est visé au bas de la dernière ligne d'écriture par le chef ou l'un des préposés des douanes. On avait prétendu, à la Chambre des pairs, que cette disposition était inutile, contraire à l'article 242 du code de commerce et offensante pour les présidents des tribunaux de commerce, ceux-ci ne pouvant exiger la présentation du journal de bord que dans les vingt-quatre heures de l'arrivée. « La disposition critiquée, répondit le « comte Roy, rapporteur de la loi du 2 juillet, est proposée « dans des vues d'intérêt public, dans celles de prévenir les

(1) Circ. min. 5 déc. 1812. — (2) Circ. du 23 mars 1849. — (3) *Sic* Ruben de Couder, v° Capitaine, n. 219. Le tribunal de commerce de Marseille a jugé le 2 février 1837 que le capitaine étranger était responsable envers les consignataires du préjudice causé par l'omission de ce rapport (Rec. de M., t. 16. 1. 113).

« fraudes qui peuvent avoir lieu dans l'intervalle de vingt-
« quatre heures au préjudice des Compagnies d'assurances
« en simulant ou supposant des avaries qui ne seraient
« pas réelles. » Il y a en outre, au point de vue purement fiscal, un intérêt incontestable à ce que la douane puisse vérifier et viser sans délai le journal de bord.

La douane n'a pas un moindre intérêt à vérifier les connaissements. Aux termes de la loi du 30 mars 1872 (art. 6),
« les capitaines de navires français ou étrangers exhiberont
« aux agents des douanes soit à l'entrée, soit à la sortie les
« connaissements dont ils doivent être porteurs et chaque
« contravention à cette prescription est punie d'une
« amende de 100 à 600 francs. »

576. C'est ici qu'il convient de déterminer les attributions respectives des capitaines et des courtiers maritimes en ce qui touche les démarches à faire aux bureaux des douanes.

Il y avait autrefois des courtiers interprètes et des courtiers conducteurs de navires. Le titre septième du livre premier de l'ordonnance de 1681 est intitulé : « Des inter-
« prètes et courtiers conducteurs des maîtres de navires. »
Il n'existe aujourd'hui qu'une seule classe de courtiers maritimes, désignés par le code sous le nom de « courtiers
« interprètes et conducteurs de navires. »

« Tout maître ou capitaine de navire étranger, dit Valin,
« qui ignore la langue du pays où il vient commercer, a
« besoin d'un interprète pour se faire entendre, pour faire
« dans les bureaux les déclarations auxquelles il est
« tenu... » En effet la douane ne saurait recevoir des déclarations en détail ou de gros faites en langue étrangère et seulement en langue étrangère (1).

(1) Aux termes d'une décision de l'administration des douanes du 3 septembre 1840 les capitaines français venant de l'étranger peuvent remettre à la douane un manifeste écrit en langue étrangère, pourvu qu'il soit accompagné d'une traduction authentique.

Quand la douane se fait représenter les factures originales pour l'appréciation des valeurs portées dans les déclarations (l. 4 germ.

Le capitaine étranger, s'il écrit et parle notre langue peut assurément faire *rédiger* par une personne de son choix une des pièces qu'il doit remettre à la douane (le manifeste, par exemple), pourvu qu'il la signe, l'apporte et l'affirme (1). Il peut en outre la traduire lui-même s'il connaît assez bien l'une et l'autre langue. Mais alors même qu'il saurait écrire et parler le français, peut-il, s'il recourt à un tiers pour une traduction, s'adresser au premier venu? J'en doute fort, quoiqu'une décision de l'administration des douanes (15 mars 1838) semble l'admettre en cas pareil à déposer un manifeste étranger appuyé d'une traduction quelconque, signée et affirmée par lui (2). Signer n'est pas traduire. Il ne peut pas faire procéder, même partiellement, par un tiers quelconque à une opération que la loi réserve spécialement aux courtiers maritimes (3). Les interprètes, disait Valin (4), ont « le privilège exclusif de translater les « pièces sujettes à traduction. » La chambre civile de la cour de cassation admit également, par un arrêt du 14 août 1877 rendu au rapport de M. Massé et sur mes conclusions (5), « la nécessité de recourir à un courtier pour la traduction officielle » du manifeste (6).

an II, tit. VI, art. 5), elle ne peut exiger que le déclarant les fasse traduire ou qu'il en convertisse les énonciations en mesures, poids ou monnaies de France (arr. minist. 25 juin 1827, art. 1). — (1) Bastia, 22 mars 1861. D. 61. 2. 194. Cf. décis. adm. des douanes du 27 novembre 1863. — (2) Il pourra sans doute prétendre qu'il a traduit lui-même et la preuve contraire ne se fera pas aisément; mais nous supposons cette preuve faite ou la question non contestée. — (3) Cf. civ. rej. 24 février 1880. « Attendu, dit l'arrêt, que les « consignataires n'ont jamais déserté cette qualité pour agir comme « mandataires salariés de l'armateur ou du capitaine... » — (4) I, p. 202. — (5) D. 78. 1. 10. — (6) *Sic* Rouen, 6 avril 1878, Boistel, n° 596, etc. « Le droit (exclusif) de traduction écrite, « dit très-bien la cour de Rouen, n'est nullement renfermé dans le « cercle restreint des contestations devant les tribunaux; il s'ap- « plique à tout service public, aussi bien au service des douanes « qu'à celui de toute autre administration de l'Etat. Les dispositions « contenues dans les deux paragraphes de l'art. 80 n'ont aucun « caractère limitatif; elles sont purement démonstratives et com- « prennent, comme le prouvent au besoin les lettres patentes de « 1776, les déclarations à faire dans les *greffes et différents bureaux*

Mais la traduction officielle écrite et les autres démarches dont l'ensemble, lorsqu'un courtier en est chargé, constitue le service connu sous le nom de *conduite* sont essentiellement divisibles. « Quoique les interprètes et les courtiers « conducteurs des maîtres de navires soient compris et « réunis dans un même titre, disait Valin, leurs fonctions « n'ont cependant rien de commun. » Il en est de même aujourd'hui quoique les fonctions originairement séparées aient été réunies depuis le code de commerce. « La traduc- « tion officielle, dit l'arrêt du 14 août 1877, est distincte et « indépendante des opérations ultérieures pour lesquelles le « courtier n'a vis-à-vis du propriétaire ou du consignataire « qui agit par lui-même aucun privilège exclusif. »

Or il importe de remarquer que, d'après la législation actuelle, « dans la conduite du navire se trouve comprise l'in- « terprétation orale ou la fonction de truchement envers les « capitaines qni ne parlent pas la langue française » (1). En effet le truchement est difficilement inséparable de la conduite, l'interprétation orale exigeant la présence même du courtier pour les déclarations et faisant d'ailleurs aujourd'hui partie intégrante du même tarif. La cour de Rouen a donc pu décider que « les attributions d'interprète ou de tra- « ducteur par écrit et de truchement ou de traducteur oral « n'ont rien de commun entre elles » (2).

Ainsi un courtier maritime ne pourrait pas se réserver les traductions orales ou, d'une façon plus générale, les opérations de la conduite parce qu'on lui aurait confié la traduction officielle du manifeste. Les courtiers ne pourraient pas davantage, à notre avis, sous prétexte qu'on n'a pas voulu leur réserver les opérations de la conduite, refuser de traduire les actes qui doivent être remis à la douane (3).

« et pour tous actes publics. Cette interprétation a été, d'ailleurs, « formellement admise par le Conseil d'Etat lors de la discussion de « cet article... » La cour de cassation (ch. civile) a rejeté le pourvoi dirigé contre cet arrêt (deuxième arrêt du 24 février 1880). — (1) Ordonn. des 14-21 novembre 1835, art. 4. — (2) Même arrêt du 6 avril 1878, — (3) Même arrêt. « Attendu, dit la cour de Rouen, « qu'ayant seuls le droit de traduire les actes dans les conditions

577. Les courtiers conducteurs ont également, comme au temps où écrivait Valin, un « privilège exclusif » pour les opérations de la conduite. « Pour le service des douanes « dit expressément l'article 80 co., ils serviront *seuls* de « truchement à tous étrangers, maîtres de navire, mar- « chands, équipages de vaisseau et autres personnes de « mer. » Cette disposition n'est, à tous égards, qu'énonciative : d'une part le législateur moderne, lorsqu'il a conservé aux courtiers maritimes le droit exclusif de servir de truchement auprès de l'administration des douanes n'a pas voulu s'écarter de l'ancienne pratique en les dépouillant du service tout aussi essentiel des autres administrations (1) : d'autre part le code de commerce, en se servant du mot « truchement, » n'a pas entendu restreindre leur privilège à l'interprétation orale, mais continue à leur attribuer le monopole de toute la conduite, qui comprend, d'après l'ordonnance des 14-21 novembre 1835 (art. 2), « l'accomplissement des formalités et obligations à remplir « auprès du tribunal de commerce, de la douane et des « autres administrations publiques et l'assistance à prêter « aux capitaines et équipages suivant l'usage des lieux. »

Mais il faut combiner l'article 80 co. avec l'article 14, tit. VII, l. I de l'ordonnance de 1681 :

« Les maîtres et marchands qui voudront agir par eux- « mêmes, dit cet article, ne seront tenus de se servir d'in- « terprètes. » Telle est encore la règle acceptée par l'administration des douanes et consacrée par la jurisprudence de la cour de cassation (2).

« réglées par l'art. 80, il n'est pas permis aux courtiers de refuser « leur ministère ; que c'est pour eux un devoir inhérent au monopole « dont l'exercice leur a été confié... » Cf. Rouen, 19 février 1877, Rec. de M. 2. 122. — (1) Crim. rej. 19 février 1831, D. v° Bourse de commerce, n. 479. La chambre criminelle fait observer que cette interprétation a été admise par le Conseil d'Etat lors de la discussion de l'art. 80. Il s'agissait, dans l'espèce, de déclarations au bureau des contributions indirectes et de l'octroi. Même solution *a fortiori* pour les déclarations au bureau de la marine (Cf. Rouen, 6 juin 1828, D. v° Bourse de commerce, n. 502). — (2) V. Crim. rej. 27 décembre 1873, D. 75. 1. 89.

Mais quand le maître ou le marchand sera-t-il réputé agir par lui-même ? On conçoit, disait Valin (1), que ce n'est pas en assistant simplement aux opérations qui sont à faire pour les déclarations... : il ne suffit pas qu'il se présente en personne dans les endroits où doivent se traiter les affaires relatives à son voyage et à son commerce ; mais il faut qu'il fasse personnellement, sans truchement ni autre aide, *tout ce qui est à faire* à ce sujet : ainsi, si étant étranger, il ne sait pas parler la langue française, il n'est pas évidemment en état d'agir par lui-même....

L'administration des douanes a donc reconnu d'abord (circulaire du 12 novembre 1817) que les capitaines peuvent agir en personne quand ils parlent et écrivent le français, plus tard (circulaire du 6 octobre 1819) que la déclaration d'un capitaine parlant français, écrite d'une autre main que la sienne, mais signée de lui, est recevable sans l'assistance d'un courtier, lorsqu'il l'apporte lui-même et vient l'affirmer en douane (2). Mais elle ne permet pas (décision du 26 novembre 1863) qu'un capitaine étranger remette directement ses déclarations s'il ne parle et n'écrit le français.

En un mot, dès que le ministère d'un tiers est indispensable, le capitaine ne peut plus être censé agir par lui-même.

Mais, aux termes de la circulaire du directeur général des douanes du 12 novembre 1817 confirmée par celle du 11 janvier 1853, les capitaines « sont censés agir par eux-
« mêmes quand ils sont assistés soit de l'armateur de leur
« bâtiment, soit du propriétaire ou du consignataire unique
« de la cargaison ». « Le capitaine, lit-on encore dans une
« circulaire du ministre de l'intérieur aux préfets et aux
« chambres de commerce (25 décembre 1817), n'est que le
« préposé de son armateur. Là où l'armateur est présent, il
« peut agir pour son capitaine ou l'assister sans difficulté :

(1) I, p. 215. — (2) Cette déclaration peut être, en effet, réputée l'œuvre propre du capitaine. Il n'en est pas de même de la traduction.

« c'est comme une même personne. Les déclarations qui se « font à l'arrivée du navire sont communes à la cargaison ; « l'intérêt de la marchandise est même le principal. Il est « juste, en conséquence, que le propriétaire ou le consi- « gnataire de cette marchandise, responsable des forma- « lités auxquelles elle est assujettie, veille à leur exécution. « Celui à qui la cargaison est adressée a donc également le « droit d'assister le capitaine, et c'est encore agir par soi- « même : ce que chacun peut faire sans l'intervention d'un « courtier. » L'armateur pour le navire, le chargeur unique pour la cargaison, a dit la cour de cassation (chambre criminelle) le 22 janvier 1875 (B. cr. 1875, p. 47), peuvent, chacun à raison de son intérêt propre, agir pour la conservation de sa chose et notamment remplir auprès de la douane *toutes les formalités dont l'inaccomplissement aurait pour effet nécessaire de l'engager et de la compromettre* (1).

La cour de cassation est allée plus loin le 31 janvier 1852 : tout en refusant d'assimiler aux maîtres et marchands qui agissent par eux-mêmes, le « mandataire spécial et celui « qui s'entremet pour le compte de plusieurs négociants, »

(1) Cette formule était aussi large que possible : la chambre civile de la cour de cassation n'a fait qu'appliquer à des cas spéciaux par ses arrêts du 14 août 1877 et du 24 février 1880 la jurisprudence de la chambre criminelle. « Attendu, dit le premier des trois arrêts du « 24 février 1880 (rendus au rapport de M. Merville, et sur mes con- « clusions), cassant un jugement du Havre, que les lois qui ont ins- « titué les courtiers interprètes et conducteurs de navires n'ont ja- « mais entendu imposer leur ministère aux parties intéressées, telles « que maîtres et marchands, qui agiraient dans leur intérêt propre « et pour la préservation de leur chose ; que, par conséquent, lors- « qu'un navire, français ou étranger, aborde dans un port français, « le consignataire de la cargaison totale dudit navire, s'il sait la « langue française, a qualité pour faire lui-même, sans recourir à « l'entremise d'un courtier, toutes les déclarations et démarches « qu'exige l'entrée de ces marchandises, qu'il n'y a point à distin- « guer, à cet égard, entre les diverses opérations dont l'ensemble, « aux termes de l'ordonnance ci-dessus visée, constitue ce qu'on « appelle la conduite du navire, puisque toutes sont nécessaires soit « pour soustraire le chargement aux saisies et confiscations édictées « par les lois fiscales, soit et dans tous les cas pour permettre à l'in- « téressé de débarquer la marchandise et d'en prendre possession... »

elle a cru pouvoir étendre l'exception écrite dans l'art. 14, tit. VII, l. I de l'ordonnance au commis « appartenant ex- « clusivement à une maison de commerce et chargé de la « représenter dans toutes les affaires qu'elle peut avoir à « régler : » en ce cas, a-t-elle pensé, lorsque le commis agit au nom de la maison de commerce, c'est la maison elle-même qui agit.

Mais il faudrait se garder d'aller plus loin dans cette voie. Si le consignataire unique de la cargaison est apte à faire les déclarations en détail ou de gros, c'est qu'il s'agit de sa propre chose. Par exemple si le bâtiment qui était entré dans un port avec un chargement total ou partiel vient à sortir sur lest, on n'aperçoit pas à quel titre le consignataire unique de la cargaison s'immiscerait dans la conduite de sortie. Il n'y a plus de cargaison, c'est-à-dire plus d'intérêt propre qui motive l'intervention du « marchand (1). » Par voie de conséquence le consignataire unique de la coque serait sans droit pour faire en douane les déclarations qui auraient pour objet la cargaison : « Chacun, disait à ce « propos M. l'avocat général Bédarrides (2), ne peut décla- « rer que ce sur quoi il a intérêt ; aussi les propriétaires ou « consignataires de la cargaison ne peuvent-ils agir pour « les autres : c'est par la même raison que les consigna- « taires de la coque ne peuvent pas déclarer le chargement « sur lequel ils n'ont pas droit (3). » De même un mandataire général qui représenterait plusieurs compagnies de transport sur une même place et conserverait une existence commerciale propre ne saurait tenir la place du « marchand » qui agit par lui-même (4).

578. Qu'il s'agisse d'une traduction écrite ou d'une interprétation orale, les courtiers n'interprètent ou ne traduisent que la langue désignée par leur commission. Les courtiers maritimes de Cherbourg qui n'étaient pas com-

(1) « Dans ce cas, a dit la cour de cassation le 24 février 1880, il « n'existe pas de chargeur et, par conséquent, pas de marchand « intéressé à la sortie. » — (2) D. 75. 1. 93. — (3) *Sic* Crim. rej. 27 décembre 1873 *(ib.)*. — (4) Même arrêt.

missionnés pour les langues scandinaves, prétendirent, en 1837, qu'ils n'en avaient pas moins le droit exclusif de conduire et d'assister les capitaines suédois, danois et norwégiens pour les différentes formalités à remplir en douane. Mais leur prétention fut à juste titre repoussée par deux arrêts de la cour de cassation (1), « attendu qu'à la vérité « les déclarations orales à la douane, l'interprétation et la « traduction des pièces font, en général, partie des actes « attribués exclusivement aux courtiers-conducteurs assis- « tant les capitaines qui ne veulent pas agir par eux- « mèmes; mais que les dispositions de la loi, à cet égard, « ne peuvent recevoir d'application lorsque les courtiers- « couducteurs n'ont pas de commission pour l'interprétation « de la langue des capitaines et qu'ils ne peuvent s'ac- « quitter en connaissance de cause et sous leur responsa- « bilité de courtiers commissionnés des devoirs de leur « état. » C'est par une juste application du même principe que le tribunal de commerce de Marseille, reconnaissant, en thèse, la validité de la clause par laquelle le capitaine promet d'adresser son navire au courtier désigné par l'affréteur, déclara le 6 mai 1878 (2) une semblable clause de nul effet, parce que le courtier n'était pas commissionné pour interpréter la langue nationale de l'affréteur : il jugea de plus que ce courtier n'avait pas le droit de céder à un autre courtier de son choix, régulièrement approuvé pour interpréter cette langue, le bénéfice de la clause dont il ne pouvait profiter lui-même et, selon nous, jugea bien.

C

579. Les capitaines ne doivent pas ignorer que l'administration des douanes françaises perçoit, outre les droits généraux établis par notre législation fiscale à la sortie et à l'entrée des marchandises, un certain nombre de droits ac-

(1) Civ. rej. 12 janvier 1842, D. v° Bourse de comm., n. 503. —
(2) Rec. de Mars. 1878. 1. 166.

cessoires, dont la plupart sont compris sous la dénomination générale de « droits de navigation. »

Une règle commune est applicable à la perception des droits de navigation, quand ils portent sur *le corps des navires :* ils sont perçus d'après le tonnage légal, c'est-à-dire pour les navires français d'après le tonnage établi conformément à la règle I, pour les navires étrangers d'après le tonnage établi conformément à la règle II de la méthode Moorson, sauf les dispositions contraires résultant des traités (1).

Aux termes d'arrangements internationaux et par mesure de réciprocité, la douane liquide les droits *de navigation* sur le tonnage porté aux papiers de bord pour les navires de l'Angleterre *(déclaration diplomatique)*, de la Belgique *(circulaire n° 764, nouvelle série)*, du Chili *(traité du 15 septembre 1846, art. 10)*, de la République de Costa-Rica *(traité du 12 mars 1848, art. 11)*, de la République dominicaine *(décr. du 17 mai 1853, art. 2)*, des Etats-Unis *(traité du 24 juin 1822, art. 5)*, de la République de l'Equateur *(traité du 6 juin 1843, art. 11)*, de la République de Guatemala *(traité du 8 mars 1848, art. 11)*, du Honduras *(traité du 22 février 1856)*, de Nicaragua *(traité du 11 avril 1859)*, du Pérou *(traité du 9 mars 1861)*, de la République de Salvador *(traité du 2 janvier 1858)*. Il en est de même à l'égard des navires de l'Allemagne, de l'Autriche, du Danemark, de l'Italie, de la Norwège, de la Suède, des Pays-Bas, de l'Espagne, mais seulement quand les papiers de bord sont postérieurs aux dates à partir desquelles la méthode Moorson a été appliquée dans ces Etats (2).

(1) Décr. 24 mai 1873, art. 21 et 22. V. notre tome I, n. 41. — (2) C'est-à-dire, d'après le tableau publié par le ministère des finances en 1877, au 1er janvier 1873 pour l'Allemagne, au 1er septembre 1871 pour l'Autriche, au 1er octobre 1871 pour le Danemark, au 1er juillet 1873 pour l'Italie, au 1er avril 1876 pour la Norwège, au 1er avril 1875 pour la Suède, au 1er janvier 1876 pour les Pays-Bas, au 1er janvier 1876 pour l'Espagne.

580. *Droit de francisation.* Nous avons expliqué dans notre premier volume ce que c'est que la francisation, comment se délivre et à quels bâtiments se délivre l'acte de francisation, quels bâtiments en sont exemptés, etc. (1). Ce droit est actuellement (décimes compris) de 10 centimes 80 par tonneau pour les navires de moins de 100 tonneaux (2), de 21 fr. 60 c. *par navire* de 100 à 200 tonneaux, de 28 fr. 80 c. *par navire* de 200 à 300 tonneaux exclusivement, enfin pour les navires de 300 tonneaux et au-dessus, de 28 fr. 80 c. *par navire* et 7 fr. 20 c. pour chaque centaine de tonneaux en sus (3). Il n'en est pas exigé en Algérie (4).

L'inscription dans l'acte de francisation des mutations de propriété a lieu sans frais (5).

Si l'acte de francisation est perdu, la délivrance du nouvel acte donne lieu de nouveau au paiement des droits (6) : il en serait de même pour un navire vendu à l'étranger ou capturé qui serait autorisé à reprendre le pavillon français. Mais on n'exige que le prix du timbre et du parchemin (7) lorsque l'acte est renouvelé par suite de vétusté, de défaut de place pour l'inscription des mutations ou des hypothèques et même pour cause de changement de forme, de tonnage ou de nom (8).

581. *Droit de congé.* En règle générale (v. ci-dessous n° 594), aucun bâtiment français ne peut sortir d'un port sans congé.

Le droit de congé est actuellement (décimes compris) de

(1) V. n. 52 à 55. — (2) L. 2 juillet 1836, art. 6. — (3) L. 27 vendém. an II, art. 26. Toute fraction de 100 tonneaux est comptée comme 100 tonneaux. — (4) Ord. 16 déc. 1843, art. 4. — (5) L. 6 mai 1841, art. 20. — (6) L. 27 vendémiaire an II, art. 20. — (7) Outre le droit de francisation, on doit exiger celui du timbre (0 fr. 75) et le remboursement du prix du parchemin. Ce prix est de 2 francs pour les navires de 20 tonneaux et au-dessus, de 1 franc pour les embarcations de moins de 20 tonneaux. — (8) Bien que la loi du 5 juillet 1836 interdise, à titre général, les changements de nom (v. notre tome I, n. 39), les rédacteurs du tarif officiel de 1877 (observ. prélim., n. 512, note 3) admettent qu'un navire peut être, par mesure exceptionnelle, autorisé à changer de nom.

7 fr. 20 c. : 1° pour les navires de 50 tonneaux et au-dessus; 2° pour les navires de 50 tonneaux exclusivement à 30 tonneaux inclusivement autres que ceux qui font la pêche sur nos côtes; de 3 fr. 60 c. : 1° pour les navires de 50 à 30 tonneaux faisant la pêche sur les côtes de France; 2° pour les navires pontés au-dessous de 30 tonneaux; de 1 fr. 20 c. pour les navires et embarcations non pontés au-dessous de 30 tonneaux (1). Tout bateau dont la cale n'est pas entièrement découverte doit être regardé comme non ponté.

Les navires français sont exemptés, en Algérie, du droit de congé. Les bateaux pêcheurs et allèges français y sont seuls assujettis; ils acquittent un droit annuel de congé de 1 franc (*sans décimes)*, quel que soit leur tonnage (2).

582. *Droit de passe-port.* Le passe-port est le permis de mettre en mer délivré aux navires étrangers.

Le droit de passe-port est pour les navires étrangers de tout tonnage de 1 fr. 20 c. *(double décime compris)* (3), sauf en Algérie où, aux termes de l'ordonnance du 16 décembre 1843 (art. 6), il n'est que de 50 centimes *(sans droits additionnels)*. En Algérie le droit spécial de passe-port annuellement acquitté par les bateaux étrangers employés à la pêche ou comme allèges est de 5 francs s'ils ont moins de 10 tonneaux, de 30 francs s'ils ont plus de 30 tonneaux, de 15 francs dans la catégorie intermédiaire (4).

583. *Droit de quai.* J'ai déjà, dans mon premier volume (5), commenté l'article 6 de la loi du 30 janvier 1872. Depuis la publication de ce volume, un grand débat s'est élevé sur la question de savoir si le législateur, en imposant cette taxe de navigation aux navires qui viennent soit de l'étranger, soit des colonies ou possessions françaises, a entendu l'imposer aux navires venant d'Algérie en France. La cour suprême, au rapport de M. Greffier et sur mes conclusions a, par quatre arrêts du 5 mars 1879 (6), cassé

(1) L. 27 vendém. an II, art. 5, 6, 26 et décis. minist. du 16 octobre 1827. — (2) Ord. 19 décembre 1843, art. 5 et 22. — (3) V. art. 37, l. 27 vendém. an II et décis. du 5 pluviose an V. Cf. notre tome I, n. 44. — (4) Art. 6 ord. 16 déc. 1843. — (5) N. 10. — (6) S. 79. 1. 148.

quatre jugements du tribunal civil de Marseille qui avaient soustrait ces navires au paiement de l'impôt. Il aurait fallu, pour qu'il en fût autrement, que l'Algérie ne pût pas être qualifiée « possession française. » Telle était sans doute la prétention des compagnies défenderesses ; mais un ensemble de documents législatifs et administratifs la condamnait (1). Il est vrai que le droit de quai avait été perçu dans les ports de l'Algérie comme dans les ports de France sur les navires venant de l'étranger, des colonies ou des possessions françaises ; mais en matière fiscale tout est de droit étroit et cette perception, même antérieure à la loi du 20 mars 1875, n'avait pas enlevé aux ports de l'Algérie, dans leurs rapports avec la France, leur caractère de ports d'une colonie ou d'une possession française ni par conséquent affranchi les navires qui en partent et abordent en France du droit dont aucun navire n'est exempté , s'il vient d'un pays autre que la métropole. La cour de cassation n'a pas davantage admis qu'on pût invoquer en cette matière une prétendue assimilation douanière entre l'Algérie et la France : au point de vue douanier, l'Algérie n'est pas la France et la thèse contraire du jugement attaqué, condamnée par de nombreux documents législatifs, ne pouvait s'étayer sur l'art. 9 de la loi du 17 juillet 1867 qui dit simplement : « les lois, ordonnances et décrets *actuellement* ap-
« plicables en matière de douane dans la métropole seront
« également appliqués en Algérie. »

Je rappelle que les provenances des pays d'Europe et du bassin de la Méditerranée acquittent 50 centimes par tonneau de jauge, les arrivages de tous autres pays 1 franc. Une décision ministérielle du 16 février 1874 assimile aux provenances du bassin de la Méditerranée celles de la côte du Maroc, de Ceuta à Mogador inclusivement. La taxe est affranchie du double décime additionnel.

(1) V. notamment les art. 27 de la loi du 16 mai 1863, 9 de la loi du 19 mai 1866, la loi du 17 juillet 1867, le tableau général du commerce de la France pour 1869 (publié en 1871), l'exposé des motifs de la loi du 20 mars 1875, etc.

Les paquebots affectés exclusivement aux transports des voyageurs ne sont soumis au droit qu'à raison du nombre des passagers, chevaux et voitures. On compte chaque passager (y compris les enfants, quel que soit leur âge) pour un tonneau, un cheval pour deux, une voiture à deux roues pour trois, une voiture à quatre roues pour quatre tonneaux. Il est permis à ces paquebots de transporter des petits colis d'échantillons ou d'articles de messageries pourvu que le poids séparé de chacun de ces colis ne dépasse pas 6 kilog. 25 décag. et qu'ils aient été régulièrement portés au manifeste. Dans cette limite, il n'est dû aucun droit pour ces petits colis. Les mêmes paquebots peuvent transporter en franchise du droit de quai les monnaies ou lingots d'or et d'argent. Enfin ils sont autorisés à apporter du poisson frais *(poisson de mer ou de rivière)*, mais à la condition de paiement, dans ce dernier cas, du droit à raison d'un tonneau par 500 kilogrammes de poisson (1). Si les droits ainsi calculés dépassaient la taxe applicable d'après le tonnage, il n'y aurait, la douane le reconnaît, à exiger que celle-ci. Il n'est rien dû pour les bagages des voyageurs et leurs provisions personnelles.

Le droit n'est pas applicable : 1° aux navires arrivant sur lest, qu'ils repartent ou non chargés ; 2° aux navires faisant le cabotage (2) ; 3° aux navires ayant acquitté la taxe au port de prime abord, qui font des escales successives dans plusieurs ports pour le même voyage (3). On doit également en affranchir : 1° les navires de guerre ; 2° les bâtiments frétés ou subventionnés par l'Etat et les paquebots employés par les administrations des postes de France, d'Angleterre et d'Italie lorsque ce sont des bâtiments nationaux propriétés de l'Etat (4) ; 3° les yachts de

(1) Ainsi le règle du moins une décision ministérielle du 25 novembre 1862, appliquant au droit de quai les décisions antérieures relatives au droit de tonnage. — (2) Il s'agit ici du cabotage en douane et non du cabotage en marine. V. mes conclusions dans l'affaire de la Douane c. comp. des messageries marit. etc., S. 79. 1. 150. — (3) L. 30 janvier 1872, art. 6. — (4) V. toutefois le tarif off. de 1877, observ. prélim. n. 519, note 1.

plaisance ; 4° les navires en relâche forcée. Dans ce dernier cas la franchise resterait acquise aux navires dont la cargaison aurait été temporairement mise à terre pour la réparation des avaries ou pour tout autre fait de force majeure et même aux navires dont le chargement aurait été en partie vendu par autorité de justice, soit en raison de son état de détérioration, soit pour subvenir aux réparations (1).

Les paquebots à vapeur servant à la fois au transport des voyageurs et à celui des marchandises qui font escale en France *pour y laisser ou y prendre des voyageurs* sont traités comme les paquebots employés uniquement au transport des voyageurs (2).

Mes lecteurs savent déjà comment, aux termes des lois du 20 mars 1875 et du 12 mars 1877, le droit de quai se perçoit en Algérie (3).

584. Il est dû un droit de 60 centimes (décimes compris) pour les permis de débarquement ou d'embarquement des marchandises arrivant *par mer* de l'étranger ou transportées *par mer* à l'étranger. Le droit de 60 centimes *(décimes compris)* est dû également pour les certificats relatifs aux cargaisons des navires. Dans l'un et l'autre cas, le droit est perçu au même taux, qu'il s'agisse de navires français ou de navires étrangers (4).

Sont exemptés du droit de permis, quel que soit le pavillon importateur ou exportateur, les débarquements et les embarquements ayant pour objet : 1° les opérations de toute nature qui n'ont pas pour provenance ou pour destination un port étranger (5) ; par conséquent : les transports par cabotage, les opérations qui s'accomplissent à l'intérieur des ports ou dans les rivières gardées par la douane, le

(1) Ib., n. 519. — (2) Décis. minist. 25 novembre 1872. Mais, d'après la même décision, il faudrait alors tenir compte à la fois des passagers, chevaux, etc. débarqués et *de ceux qui sont embarqués*. On perçoit en outre le droit de quai sur les monnaies ou lingots d'or et d'argent à raison d'un tonneau pour chaque *group* ou colis. — (3) V. notre tome I, n. 10. — (4) Lois du 27 vendém. an II, art. 37 et du 19 mai 1866, art. 5. Cf. notre tome I, n. 44. — (5) L. 6 mai 1841, art. 20.

commerce avec l'Algérie, les colonies et les autres établissements français d'outre-mer, la grande et la petite pêche *(embarquement du sel et des ustensiles, et débarquement du poisson)* ; 2° les provisions de bord, ainsi que la houille de toute origine embarquée comme approvisionnement du bord ou des machines à vapeur, mais à l'exclusion des autres produits et denrées réexportés d'entrepôt, pour lesquels le droit reste dû ; 3° les bagages des voyageurs, les provisions de voyage et les effets des marins ; 4° les marchandises provenant de prises maritimes ; 5° les cargaisons provenant de naufrages et d'épaves *(débarquement ou réexportation)* (1) ; 6° les marchandises de toute nature débarquées ou embarquées à Marseille (2) ainsi qu'en Algérie (3).

Quand des marchandises sont transbordées d'un navire venant de l'étranger sur un navire allant à l'étranger, on n'exige qu'une fois le droit de permis. S'il s'agissait de marchandises embarquées sur un premier navire avec paiement du droit de permis et que l'on demanderait à débarquer pour les recharger immédiatement sur un second navire, cette opération intérieure aurait lieu aussi avec exemption d'un nouveau droit de permis (4).

Le droit de certificat n'est exigé ni à Marseille (5) ni dans es ports algériens (6). Dans les autres ports, ce droit est perçu quand il s'agit des attestations à produire en vertu d'un ordre de justice soit pour une partie, soit pour la totalité de la cargaison. On se borne dans les autres cas, en vertu d'une décision du 14 mars 1850, à faire rembourser le prix du papier timbré.

585. *Taxes sanitaires*. Elles forment quatre classes, ainsi que nous l'avons expliqué dans notre premier volume. Nous renvoyons nos lecteurs à notre commentaire du décret du 22 février 1876 (7).

(1) Décis. des 13 septembre 1845 et 27 novembre 1851. — (2) Ord. 10 septembre 1817, art. 2. — (3) Ord. 16 décembre 1843, art. 4 et l. 19 mai 1866, art. 5. — (4) Tarif off. de 1877, observ. prél., n. 525. — (5) Ord. 10 sept. 1817, art. 2. — (6) Ord. 16 décembre 1843, art. 6. — (7) V. notre tome I, n. 11, p. 28. Le recouvrement des taxes sanitaires

586. *Droits de péage ou de tonnage.* On le sait déjà : des décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique peuvent établir des droits en vue de subvenir au paiement des emprunts contractés pour travaux d'amélioration dans les ports. Ces droits sont perçus proportionnellement au tonnage des navires. Ils ne peuvent excéder 2 fr. 50 c. par tonneau (ils n'ont jamais excédé en fait 0,75 centimes par tonneau) et doivent porter à la fois sur les navires français et sur les navires étrangers. Nous nous référons encore à notre premier volume (1).

587. *Rémunérations relatives aux hypothèques maritimes.* L'application du régime de l'hypothèque maritime est faite par les receveurs principaux des douanes et sous leur responsabilité. Ces receveurs ont droit à des remises et à des salaires. Nous en parlerons d'une façon détaillée en traitant de l'hypothèque maritime.

588. Outre les droits dits *de navigation*, que je viens d'énumérer, les capitaines sont obligés d'acquitter le droit de statistique ; la loi du 22 janvier 1872 a, en effet, établi, pour subvenir aux frais de la statistique commerciale, un droit spécial de dix centimes par colis sur les marchandises en futailles, caisses, sacs ou autres emballages, de dix centimes par 1000 kilogrammes ou par mètre cube sur les marchandises en vrac, de dix centimes par tête sur les animaux vivants ou abattus des espèces chevaline, bovine, ovine, caprine, porcine, droit indépendant de toute autre taxe, mais affranchi des dixièmes additionnels et qui doit être perçu tant à l'entrée qu'à la sortie, quelle que soit la provenance ou la destination.

est fait par un agent spécial du service de santé, ayant le titre de receveur du service sanitaire dans les ports de Cherbourg, Brest, Toulon, Marseille et le Havre. Cet agent verse le produit de ses recettes au receveur principal des douanes. Dans les autres ports, la perception est faite par le receveur des douanes (arrêté ministériel du 5 décembre 1843). — (1) n. 10, p. 21. La perception de ces droits est faite pour le compte des villes ou des chambres de commerce qui ont contracté les emprunts. Les conditions auxquelles les receveurs des douanes peuvent en être chargés sont déterminées par le ministre des finances.

La douane n'admet pas que le droit de dix centimes sur les marchandises en vrac puisse être fractionné. Elle le perçoit intégralement sur toute quantité au-dessous de 1,000 kilogrammes pour toute fraction de poids au-dessus de 1,000 kilogrammes et pour toute fraction de mètre cube. Sont exemptés du droit de statistique : les objets adressés aux membres du Corps diplomatique, les envois de fonds du Trésor, les colis de bagages qui accompagnent les voyageurs et les émigrants, les récoltes des propriétés limitrophes, les bestiaux et troupeaux amenés ou envoyés au pacage, les chevaux et autres bêtes de somme affectés à des transports entre la France et l'étranger et *vice versa* ou servant aux usages agricoles, les animaux attelés et montés servant à des particuliers qui habitent la frontière et passent d'un territoire sur l'autre, les animaux conduits aux foires et marchés ou qui en sont ramenés, le poisson frais ou salé, de pêche française, et, dans les ports de la Méditerranée, le poisson frais apporté par les pêcheurs italiens, les objets de toute nature (autres que les marchandises proprement dites) embarqués sur les navires pêcheurs ou débarqués de ces navires, les restants de provisions de bord d'origine française ou débarqués d'office pour le rationnement de l'équipage; le lest proprement dit, sans valeur marchande.

Interpellé par un député des Bouches-du-Rhône, le ministre des finances a déclaré que ce droit n'était pas dû sur les objets expédiés par cabotage d'un port français à destination d'un port français.

Enfin les marchandises retirées de l'entrepôt soit pour la consommation, soit en mutation d'entrepôt ne sont pas soumises au droit de statistique. Mais il est dû à la sortie d'entrepôt pour toute destination hors de France (1).

589. *Droits de magasinage et de garde.* Il est dû un droit de magasinage de 1 °/₀ de la valeur sur les marchan-

(1) V. pour de plus amples détails le tarif officiel de 1877, obs. prél., n. 536 à 542.

dises déposées à la douane : 1° pour défaut de déclaration en détail dans le délai légal (1); 2° pour importation de marchandises prohibées dans un port qui n'est pas ouvert à ces opérations (2). Lorsqu'un navire est entré en détresse et que les marchandises en provenant ont été placées dans les magasins de la douane, elles doivent être soumises à un droit de 1/2 °/₀ de la valeur (3), exigible quelle que soit la durée du dépôt, mais seulement sur les marchandises rechargées pour le port de destination : on doit en affranchir les marchandises qui sont vendues avec l'autorisation de la douane comme étant de nature périssable ou pour payer les frais de radoub (4).

Les marchandises constituées en dépôt dans les autres cas sont passibles *pour chaque jour de dépôt* d'un droit de garde de 1 centime 1/4 : par colis lorsqu'il s'agit d'un seul colis pesant *brut* moins de 50 kilogrammes, et par 50 kilogrammes toutes les fois que ce poids est atteint, quel que soit le nombre des colis (5).

590. *Prix des plombs, cachets et estampilles.* Le prix des plombs apposés par la douane en vertu des lois et règlements est, en règle générale, de 50 centimes par plomb (6). Ce prix est réduit de moitié à la réexportation par mer des marchandises extraites d'entrepôt, pour le second plombage dans le cas où il est prescrit, pour les marchandises de primes ou de transit qui, après avoir été vérifiées dans un port ou bureau de sortie qui ne touche pas immédiatement à l'étranger, doivent être remises sous le sceau de douane pour assurer leur passage définitif en haute mer ou à l'étranger. Les expéditions par cabotage, par transbordement à destination d'un autre port français ou par mutation d'entrepôt par mer sont affranchies du plombage.

(1) Loi du 4 germ. an II, tit. II, art. 9. — (2) L. 9 février 1832, art. 24. — (3) L. 4 germinal an II, titre II, art. 6. — (4) Ib. — (5) L. 22 août 1791, tit IX, art. 5. Il est admis qu'une réunion de plusieurs petits colis, d'un poids total inférieur à 50 kilog., ne donne ouverture qu'à un seul droit de un centime un quart par jour (Tarif off. 1877, observ. prél., n. 545, note 1). — (6) L. 2 juillet 1836, art. 21.

Ce droit est encore réduit de moitié quand on appose sur les colis, au lieu du plomb, un ou plusieurs cachets à la cire.

Le prix des estampilles et cachets, apposés comme moyen de reconnaissance de l'identité des marchandises, est fixé, en règle générale, à l'importation ou à l'exportation, à 0 fr. 05 (1).

D

591. Il importe que les capitaines soient exactement renseignés sur le mode d'acquittement des droits de douane.

Ces droits doivent être, en règle générale, payés au comptant sans escompte (2).

Cependant les redevables peuvent être admis à présenter, pour le paiement des droits d'importation, des obligations dûment cautionnées, à quatre mois d'échéance, lorsque la somme à payer, d'après chaque décompte (3), s'élève à 300 francs au moins. Ces obligations donnent lieu à un intérêt de retard dont le taux est aujourd'hui fixé à 3 °/₀ par an et à une remise spéciale de 1/3 °/₀ allouée au receveur qui concède le crédit (4).

Tout paiement de droits fait à l'administration des douanes donne lieu à la délivrance immédiate d'une quittance timbrée appelée *acquit de paiement*. Les capitaines ne peuvent, sous peine de confication et de 100 francs d'amende, se mettre en mer ou sur les rivières y affluentes sans être porteurs de l'acquit de paiement des droits. Mais

(1) Il est de 10 cent. pour les cotons bruts entreposés fictivement, les foulards écrus importés temporairement pour l'impression, pour les crêpes de Chine destinés à être brodés, teints ou imprimés, de 1 cent. pour les tissus de laine, de lin ou de chanvre importés pour la teinture ou l'impression, de 1/2 cent. pour les chapeaux de paille destinés a être apprêtés ou garnis. — (2) Loi du 15 février 1875, art. 1. — (3) Sont considérées comme formant un seul décompte les liquidations d'une même journée : il y a lieu, par conséquent, de cumuler pour la concession du crédit les liquidations inscrites dans une même journée au nom du même redevable, lorsqu'elles donnent ensemble ouverture à une perception de 300 francs au moins *(circul. du 15 février 1875)*. — (4) Même loi, art. 3 et arrêté minist. du 17 fév. 1875.

si les marchandises du bord sont exemptes de droits ou ne doivent subir que des droits inférieurs à 3 francs; il n'y a lieu qu'à une amende de 50 francs, pour sûreté de laquelle la douane peut retenir une partie des marchandises (1).

592. On sait que le code de commerce enjoint en outre au capitaine d'avoir à bord « les acquits à caution des « douanes. » L'acquit à caution est un certificat qui autorise la libre circulation des marchandises en franchise de droits entre le lieu de l'envoi et celui de la destination, mais qui entraîne l'accomplissement ultérieur d'une obligation ou le paiement d'un droit sous peine d'encourir les condamnations édictées par la loi. Il contient en lui-même une garantie de paiement, résultat de l'acceptation du cautionnement par la régie. Le *passavant*, au contraire, ne contient aucun acquit et n'est qu'un simple permis de circulation, conférant à l'expéditeur le droit de faire circuler les marchandises dans le délai légal sans être traité comme fraudeur.

Acquit à caution pour mutation d'entrepôt. Ainsi, pendant la durée du délai d'entrepôt, les marchandises peuvent être expédiées par mer d'un entrepôt sur l'autre par navires français de tout tonnage, sous la garantie d'un acquit à caution (2). Cet acquit à caution doit rappeler la date de l'enregistrement de la marchandise au sommier du premier entrepôt, le mode d'importation, le pavillon du navire qui a importé les marchandises dans le premier port d'entrepôt et le pays d'où ce navire venait en droiture (3) : s'il s'agit de marchandises provenant d'Etats avec lesquels la France a passé des traités particuliers, il faut encore que l'acquit-à-caution fasse connaître si elles ont été ou non reconnues admissibles aux bénéfices résultant de ces traités. En un mot, il doit transmettre tous les renseignements nécessaires pour que les conditions relatives à chaque espèce de mar-

(1) L. 22 août 1791, tit. II, art. 13 et 30; ord. 8 déc. 1832, art. 8. — (2) Circ. du 21 octobre 1818. — (3) Ces conditions sont indispensables pour servir de base à la perception des droits d'entrée, qui pourra se faire au second port d'entrepôt.

chandises s'accomplissent dans le second port comme elles se seraient accomplies dans le premier. Avant de réintégrer les marchandises en entrepôt, la douane procède à la vérification, et l'acquit-à-caution est déchargé pour la quantité reconnue, laquelle est prise en charge sur les registres du second entrepôt (1).

Acquit-à-caution pour les sels. Ainsi encore lorsque les sels français sont expédiés *par mer* avec suspension ou exemption de l'impôt (2) ou que des sels déjà soumis aux droits sont transportés par mer, l'arrivée à destination doit en être assurée par la délivrance d'un acquit-à-caution, qui énonce le bureau de départ et celui de destination, les noms et domiciles de l'expéditeur des sels et de ses cautions, la quantité intégrale de sel extraite des marais salants, la couleur du sel, la désignation du navire, son tirant d'eau, sa hauteur hors de l'eau, l'étendue des vides que peut présenter la cargaison; si le navire est net de vase; l'état de la température à l'époque du chargement; le *quantum* du boni; la valeur des sels en y comprenant le montant de la taxe de consommation quand les sels ont déjà supporté cet impôt; enfin l'obligation de faire décharger ce même acquit dans le délai qui y est déterminé sous les peines édictées par la loi (3).

Acquit à caution pour les marchandises envoyées aux

(1) Au port de destination, la simple remise de l'acquit-à-caution, visé pour valoir *permis de débarquer*, dispense le consignataire de formuler une déclaration de détail; mais lorsqu'un acquit-à-caution comprend des marchandises adressées à plusieurs consignataires et que chacun d'eux déclare, fait débarquer et présenter à la visite la partie des marchandises qui lui est consignée, la douane délivre autant de permis de débarquer qu'il y a de déclarations séparées et procède comme si la formule de l'acquit-à-caution destiné à tenir lieu de ce permis n'existait pas *(circ. du 6 mai 1841)*. — (2) Les sels récoltés sur les marais salants ou placés dans les entrepôts généraux des ports peuvent être dirigés par cabotage sans paiement préalable de l'impôt, sur tous les ports et sur tous les entrepôts maritimes; les sels exportés à l'étranger, en Algérie, ou dans les autres colonies et établissements français sont exempts de la taxe de consommation. — (3) L. 22 août 1791, tit. III; circ. des 9 août 1816, 19 avril 1817, 7 novembre 1818, 22 décembre 1825.

colonies. — Ainsi encore l'exportation au Sénégal, aux colonies et autres établissements français (1) des marchandises françaises de toute nature a lieu en franchise (2); mais on assure par des acquits-à-caution l'arrivée à destination du petit nombre de celles qui seraient passibles de droits à leur exportation pour l'étranger. Il en est de même pour les armes et munitions de guerre dont l'expédition a été exceptionnellement autorisée.

Acquit à caution ou passavant de cabotage. Les marchandises que les bâtiments caboteurs transportent d'un port français à un autre port français ; étant affranchies des droits d'exportation, doivent, selon les circonstances ; être accompagnées d'un acquit à caution ou d'un passavant. Il n'est exigé de soumission cautionnée que pour les marchandises passibles de droits ou frappées de prohibition à la sortie, savoir : les drilles, les cordages goudronnés, la pâte de papier, les armes et munitions de guerre, l'acide arsénieux. Dans tout autre cas, le transport a lieu sous passavant. On ne doit aussi délivrer qu'un passavant pour les marchandises tarifées à la sortie lorsque le droit dont elles seraient passibles n'est pas de plus de 3 francs par espèce et par expéditeur (3).

Acquit à caution pour admission temporaire. Les marchandises étrangères destinées à recevoir un complément de main-d'œuvre en France ou à y être fabriquées sont admises temporairement en franchise des droits (quand des décrets spéciaux l'autorisent) sous la condition qu'elles seront réexportées ou réintégrées en entrepôt dans le délai *maximum* de six mois. Cette admission n'a lieu que sous la garantie d'une soumission cautionnée. L'acquit-à-caution délivré en vertu de cette soumission est remis à l'importateur

(1) V. sur le sens précis des mots *colonies* et *établissements* dans la législation douanière le tarif officiel de 1877, observ. prél., n. 282 et 283. — (2) L. 17 juillet 1791, art. 3 et 21 avril 1818, art. 19. — (3) L. 24 avril 1806, art. 56 ; l. 2 juillet 1836, art. 19. La déclaration, sauf en ce qui concerne le sel, sert, selon qu'il y a lieu, d'acquit-à-caution ou de passavant : la formule en est disposée en conséquence.

et doit être représenté au moment de la réexportation ou de la constitution en entrepôt des produits fabriqués.

Passavant de réimportation. Certaines marchandises de fabrique française (1) pour lesquelles il est fait, à la sortie, des réserves de retour sont réadmises d'office par le service local : la douane délivre, au moment de l'exportation, un passavant descriptif en vue duquel la vérification s'effectue au retour. La reimportation doit, en général, avoir lieu dans le délai d'un an.

Il y a encore d'autres cas dans lesquel le capitaine exportateur ou importateur devra se munir d'un acquit-à-caution ou d'un passavant. Mais nous n'avons voulu que faire comprendre par quelques exemples le mécanisme de cette partie de la législation douanière et nous ne saurions entrer dans de plus longs développements sans sortir de notre cadre.

E

593. Alors même que toutes les formalités ont été remplies, tous les droits payés, aucune marchandise ne peut être embarquée (ou débarquée), aucun navire ne peut prendre la mer sans une permission spéciale de la douane.

Le *permis* d'embarquement (ou de débarquement) est délivré sans qu'il y ait lieu d'attendre que toutes les marchandises composant la même cargaison aient été déclarées (2).

C'est un corollaire de la règle posée par la loi du 22 août 1791, tit. II, art. 26, d'après laquelle les marchandises sujettes aux droits qui doivent sortir par mer sont, immédiatement après le paiement de ces droits, transportées sur les bâtiments destinés à les recevoir sans qu'elles puissent,

(1) Soieries et autres tissus, linons, batistes, dentelles, caisses, paniers, sacs et autres récipients ayant servi au transport des grains, sel, fruits, etc. : les mêmes facilités sont applicables aux châles et écharpes de cachemire ainsi qu'aux dentelles de fabrication étrangère pour lesquels il a été justifié au moment de leur exportation du paiement des droits d'entrée. — (2) Décisions des 16 ventose an IV et 16 août 1823.

hors les cas d'avaries, de naufrage ou autres semblables, rentrer dans les magasins des marchands ou être entreposées dans d'autres maisons « à peine de confiscation et « d'amende de cent livres. »

L'embarquement ou le débarquement sans permis est également puni de la confiscation des marchandises et d'une amende de cent francs (1).

A moins de force majeure justifiée par un rapport de mer fait à la douane, les chargements et les déchargements ne peuvent s'opérer que dans l'enceinte des ports où les bureaux sont établis (2). Ils ne peuvent se faire qu'en plein jour, entre le lever et le coucher du soleil, pendant les heures fixées par la loi (3) : tout chargement (ou déchargement) hors les heures fixées par la loi est puni comme le chargement sans permis.

Toutefois, afin d'accélérer les opérations du débarquement, surtout quand il s'agit de bateaux à vapeur desservant certaines lignes de navigation, l'administration des douanes, dans tous les ports où elle peut s'entendre à cet effet avec les chambres de commerce, autorise, avant la délivrance des permis, le débarquement des cargaisons à vue du manifeste régulier et le dépôt dans une tente ou dans un magasin spécial. Les capitaines des navires et les représentants des compagnies intéressées doivent alors reconnaître, au moyen d'une soumission générale remise au receveur principal, que la tente ou le magasin de dépôt est substitué à la cale des navires, s'engager à répondre de toutes les infractions au manifeste reconnues dans la tente ou le magasin comme si elles étaient constatées à la sortie du bord et promettre d'obtempérer à toute réquisition qui leur serait faite d'assister soit en personne, soit par l'intermédiaire des courtiers à l'ouverture des colis.

(1) L. 22 août 1791 tit. II, art. 13. — (2) L. 22 août 1791, tit. XIII, art. 9. — (3) « Les chargements et déchargements ne peuvent se faire « du 1er avril au 30 septembre que depuis cinq heures du matin jus- « qu'à cinq heures du soir et du 1er octobre au 31 mars que depuis « sept heures du matin jusqu'à cinq heures du soir. »

594. Enfin la loi du 27 vendémiaire an II (art. 22) décide qu'aucun navire français ne peut partir « du port ou district auquel il appartient » sans un congé, c'est-à-dire sans un passe-port de la douane. « Le congé, dit le rè- « glement général de 1866 (1), est l'acte délivré par la « douane pour établir que le navire est toujours en droit de « se prévaloir de la francisation qu'il a obtenue. Il affirme « l'identité du navire auquel il est délivré avec celui qui a « fait l'objet de la francisation... Il est également délivré « un congé, mais seulement comme moyen de police pour « la douane, aux bâtiment affranchis de l'acte de franci- « sation. »

Les congés datent du XV^e^ siècle. Valin les rattache à une ordonnance de Charles VI (1400) : inventés pour les navires armés en guerre ou équipés en temps de guerre, ils furent imposés par François I^er^ (1517) à tous les navires partant pour les pays lointains ; Henri III, par l'édit de mars 1584 (art. 31), y assujettit même les navires allant de port en port et punit les contraventions par la confiscation du bâtiment et des marchandises. L'ordonnance de 1681 leur consacra le dixième titre de son premier livre, et cette partie de la législation fut encore remaniée par un règlement du premier mars 1716, en 18 articles.

Sont seuls dispensés du congé les canots et chaloupes des navires français et les navires et embarcations appartenant à l'Etat.

Le congé n'est aujourd'hui délivré qu'au capitaine représentant l'acte de francisation et toutes les autres pièces requises par les lois et règlements. Il contient les mêmes indications que l'acte de francisation et en outre 1° la date et le numéro de l'acte de francisation ; 2° la date des sorties successives du navire (2). Pour les expéditions maritimes françaises qui se feraient en pays étrangers, la douane envoie aux consuls des congés en blanc qu'ils remplissent et délivrent aux capitaines.

(1) Art. 161 et 162. — (2) Décis. m. fin. 12 mai 1841.

Les consuls doivent délivrer des congés provisoires aux navires français toutes les fois que ceux-ci sont dépourvus de leurs congés, que ces pièces aient été perdues ou détruites, aux navires déclarés de bonne prise, vendus à des Français et armés par des Français, aux navires qui se sont fait radouber à l'étranger lorsque les frais de radoub ont excédé six francs par tonneau et que la nécessité en a été régulièrement constatée, aux navires français vendus par suite d'innavigabilité ou d'abandon à des Français et par eux réparés ou radoubés dans les mêmes conditions. A l'arrivée en France les pièces sont déposées au bureau de la douane, examinées et remplacées par un congé définitif (1).

Le congé est valable pour un an ou pour la durée du voyage si le voyage se prolonge au delà de ce terme (2).

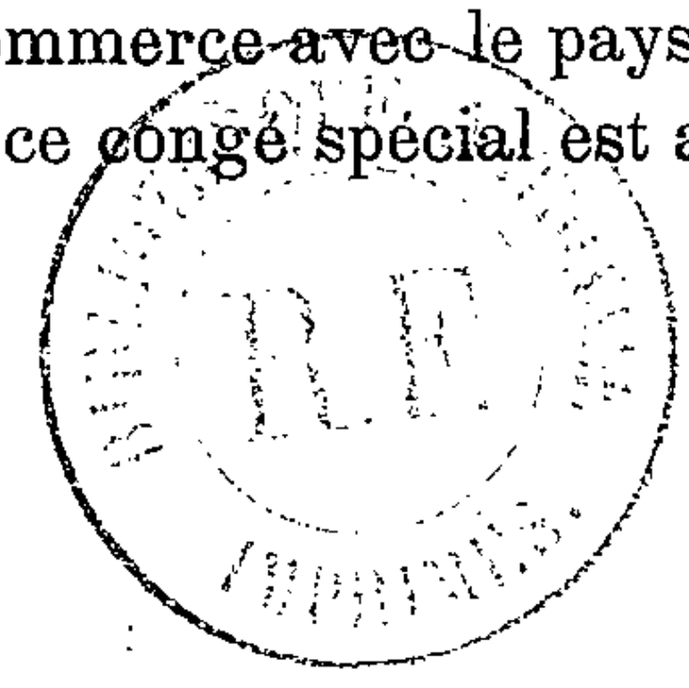
Le tribunal correctionnel de Draguignan avait jugé que, dans le système de la loi du 27 vendémiaire an II, le congé ne devait pas suivre nécessairement le bâtiment en mer, surtout lorsque celui-ci « n'était point en voyage ou employé « à un usage productif » ; mais ce jugement fut cassé le 22 août 1851 et devait l'être, la loi de l'an II n'ayant ni excepté les voyages d'agrément ni subordonné l'exécution de ses prescriptions à l'étendue du trajet. Le bâtiment, ne fît-il qu'une course d'essai, doit être muni d'un congé (3). La circulaire du ministre de la marine du 27 mars 1865 n'en dispense que les bateaux des syndics, des gens de mer et des gardes maritimes, exemptés par la loi de vendémiaire an II des obligations qu'elle impose aux bâtiments de commerce. La navigation sans congé est punie de la confiscation et de cent francs d'amende.

« Celui qui obtient un congé, dit le règlement général de « 1866, ne peut en faire usage que pour le service du « navire ». Le règlement du 1er mars 1716 (art. 14) avait également interdit aux capitaines de prêter leurs congés à

(1) Cf. Eloy et Guerrand, II, n. 992-993. — (2) L. 27 vendim, an II, art. 5 ; l. 6 mai 1841, art. 20; règlement général de 1866, art. 164. — (3) Crim. cass. 19 février 1852 (déjà cité).

des navires étrangers « à peine de confiscation des vaisseaux « et de leur chargement, de mille livres d'amende et des « galères ». La peine des galères, ayant été supprimée, ne pourrait plus être appliquée (1). Il ne serait pas moins contraire aux principes généraux du droit pénal d'appliquer ici par voie d'analogie, comme le proposent MM. Dujardin-Sailly, Beaussant, Eloy et Guerrand l'article 15 de la loi du 15 vendémiaire an II qui frappe de six mille livres d'amende tout individu coupable d'avoir prêté son nom à la francisation d'un bâtiment étranger.

595. Le passe-port est le permis de mettre en mer délivré aux navires étrangers. Il constate la régularité des opérations qu'ils ont effectuées. Tout navire étranger doit en être pourvu à sa sortie d'un port français, qu'il existe ou non des traités de commerce avec le pays auquel il appartient. La formule de ce congé spécial est annexée au décret du 22 mai 1792.



(1) Cf. crim. rej. 30 avril 1874, B. 125.

TABLE.

			Pages
Chapitre I. —	Des propriétaires de navires.....		1
	Section I.	Armateurs et propriétaires.	5
	Section II.	Responsabilité des propriétaires de navires.....	38
	Section III.	Limitation de la responsabilité par l'abandon du navire et du fret.....	70
	Appendice.	Tableau du droit anglais..	112
	Section IV.	Responsabilité des propriétaires de navires équipés en guerre.....	130
	Section V.	Administration et licitation du navire appartenant à plusieurs propriétaires...	138
	Section VI.	Congédiement du capitaine.	187
Chapitre II. —	Du capitaine.....		215
	Section I.	Acquisition et perte de la faculté de commander un navire de commerce.....	227
	Section II.	Situation juridique et responsabilité générale du capitaine...	252
	Section III.	Devoirs et droits du capitaine avant le départ.....	272
	Section IV.	Devoirs et droits du capitaine pendant le voyage..	400
	Section V.	Devoirs et droits du capitaine à l'arrivée.....	543
	Appendice.	Principaux rapports des capitaines avec l'administration des douanes.....	610

ERRATUM.

N. **286**, p. 86. Nous avons cité l'article 453 du code allemand qui délie l'armateur de son obligation personnelle quant aux loyers dans le cas de perte ou de prise du navire. Depuis la promulgation de la loi allemande du 27 décembre 1872, l'armateur répond toujours personnellement des loyers. L'article 68 de cette loi est ainsi conçu : « Le pro-
« priétaire (du navire) n'est pas tenu seulement sur le
« navire et sur le fret, mais personnellement pour les
« créances du capitaine et des hommes de l'équipage déri-
« vant des contrats d'engagement. Cette disposition rem-
« placera l'article 453 du code de commerce allemand ».

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

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, 1878.

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

CHAPITRE I. - Des propriétaires de navires
Section I. Armateurs et propriétaires.
Section II. Responsabilité des propriétaires de navires
Section III. Limitation de la responsabilité par l'abandon du navire et du fret
Appendice. Tableau du droit anglais
Section IV. Responsabilité des propriétaires de navires équipés en guerre
Section V. Administration et licitation du navire appartenant à plusieurs propriétaires
Section VI. Congédiement du capitaine
CHAPITRE II. - Du capitaine
Section I. Acquisition et perte de la faculté de commander un navire de commerce
Section II. Situation juridique et responsabilité générale du capitaine
Section III. Devoirs et droits du capitaine avant le départ
Section IV. Devoirs et droits du capitaine pendant le voyage
Section V. Devoirs et droits du capitaine à l'arrivée
Appendice. Principaux rapports des capitaines avec l'administration des douanes