COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Questionnaire sur le Fret

QUESTION GÉNÉRALE

A. — Sur quels points conviendrait-il de régler internationalement les conflits de lois existant en matière de fret ?

B. — Quelles sont, dans chaque cas, les meilleures solutions à préconiser ?

Première Question

Fret pro rata itineris

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire se perd en cours de route, mais que les marchandises sont sauvées en tout ou en partie ? Dans quelles proportions, ou sur quelles bases ?

Deuxième Question

Du fret en cas de vente de la cargaison

Est-ce que le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route :

1° Pour les besoins du navire ;

2° Par suite de leur état d'avarie,

a) Si celui-ci est dû au vice propre,

b) S'il est dû à une fortune de mer ?

Dans quelles proportions ou sur quelles bases ?

Troisième Question

Du fret au cas où le navire est condamné

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire est condamné au port de refuge ou ne peut achever son voyage, mais que la cargaison, réexpédiée par un autre navire, parvient à destination ? Sur quelles bases et dans quelles proportions ?

Quatrième Question

Question du demi-fret et du fret sur le vide

Dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant tout chargement ou ne charge qu'une partie de la marchandise engagée, — convient-il de fixer législativement l'indemnité due (demi-fret et fret sur le vide), ou convient-il de s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts ?

Cinquième Question

Retard au chargement et au déchargement

Doit-on considérer les surestaries comme un supplément de fret ou comme une indemnité ?

Convient-il de subordonner leur débition à une protestation écrite, tout au moins par correspondance ?

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

Note de législation comparée

par M. Léon Adam

Avocat à la Cour d'Appel de Paris
Secrétaire-adjoint de la Société de Législation comparée,
Professeur à l'Institut Maritime (Ligue Maritime française).

OBSERVATION PRÉLIMINAIRE

Les questions relatives au fret, posées par le Comité maritime international et mises à l'ordre du jour du prochain Congrès de Venise, sont l'objet de stipulations très précises dans la plupart des Codes de commerce ou des Codes maritimes.

Avoir sous les yeux et pouvoir, au cours des études et des discussions, rapprocher les différents articles des Codes réglementant la même question, a paru de la première nécessité. Il s'agit, en effet, de concilier des prescriptions et des formules, qui ont été inspirées par des idées souvent spéciales à chaque peuple et admises définitivement par des législateurs très éloignés les uns des autres. Si les premiers Codes ont pu servir de direction et de modèle aux auteurs des derniers monuments de législation maritime, le but poursuivi de l'*Unfication du droit maritime* exige un contact plus étroit des efforts tentés et, pour commencer, la comparaison des textes de lois qu'il s'agit d'unifier.

Ce sont ces textes que nous avons entrepris de réunir, en les classant dans un ordre unique pour chacune des questions mises à l'étude par le COMITÉ.

L'ordre de présentation des extraits des Codes étrangers pouvait varier avec différents points de vue : similitude des textes, parenté d'origine des législations, ou simple rang alphabétique des nations. Exact pour une question, chacun des deux premiers modes ne l'aurait plus été pour une autre ; quant au rang alphabétique, il exposait à rapprocher des documents par trop dissemblables, ou appartenant à des peuples séparés par des vues et des intérêts trop opposés aussi bien que par des distances extrêmes.

Nous avons donc adopté, pour le classement des lois étrangères, la méthode suivie depuis son origine dans l'*Annuaire de législation étrangère*, publié par la *Société de législation comparée* française : ordre géographique et groupement des nations d'après certaines affinités d'origine et de traditions.

En tête, nous mettons la France, puisque ce travail est dû à l'initiative de l'Association française du droit maritime. A côté de notre *Code de commerce*, nous avons placé les articles correspondants du *Projet d'un nouveau Code de commerce maritime*, présenté à notre association par M. Georges Delarue, avocat à la Cour d'appel de Paris, l'un des premiers et des plus dévoués membres de l'Association. Son projet, inspiré par de multiples travaux de comparaison avec les Codes étrangers et appuyé par une longue et précieuse expérience, sera des plus utiles à consulter. Le citer ici, était pour nous un devoir en même temps que l'occasion de lui témoigner un juste et respectueux hommage.

Après la FRANCE, viendront, pour les citations de leurs Codes ou de leurs lois spéciales et dans l'ordre suivant :

La BELGIQUE,
L'ALLEMAGNE,
L'ITALIE,
L'ESPAGNE,
Le PORTUGAL,
Les PAYS-BAS,
Les ETATS SCANDINAVES : DANEMARK, SUÈDE ET NORVÈGE, FINLANDE,
La RUSSIE,
La ROUMANIE,
L'EGYPTE,
Le MEXIQUE,
La RÉPUBLIQUE ARGENTINE,
Le CHILI,
Le JAPON.

La GRANDE-BRETAGNE ne possède ni code de commerce, ni loi spéciale, d'où nous puissions tirer un texte précis sur les questions de fret. Même constatation pour l'AUTRICHE-HONGRIE. Quelques Codes de commerce, comme ceux du PÉROU, du GUATÉMALA, etc., ne sont que la répétition des Codes des trois Républiques américaines que nous avons cités. Quant aux ETATS-UNIS, ils n'ont, comme la Grande-Bretagne, que des documents de doctrine et de jurisprudence qui nous feraient sortir du cadre précis de la tâche qui nous a été confiée.

Nous devions cette explication sur l'absence de textes législatifs pour les pays dont les noms viennent d'être indiqués. Il sera, du reste, toujours possible de compléter une documentation établie dans des limites, que nous serons le dernier à prétendre absolues et encore moins définitives.

LÉON ADAM.

Codes Français et Étrangers cités

France. — Code de commerce. Projet d'un nouveau Code de commerce maritime, présenté en 1903 à l'Association française du droit maritime, par M. Georges Delarue.

Belgique. — Loi du 21 août 1879, sur le commerce maritime.

Allemagne. — Code de commerce de 1897; traduction de M. Paul Carpentier (Paris 1901, A. Chevalier-Marescq et Cie, éd.)

Italie. — Code de commerce de 1882; traduction de M. Edmond Turrel (Paris 1892, Pedone, éd.).

Espagne. — Code de commerce de 1885; traduction de M. Henri Prudhomme (Paris 1891, Pedone, éd.).

Portugal. — Code de commerce de 1888; traduction de M. Ernest Lehr (Paris 1889, Impr. Nat.).

Pays-Bas. — Code de commerce néerlandais de 1830, avec ses modifications au 1er sept. 1886; traduction de M. Gustave Tripels (Maëstrecht 1886, Germain et Cie, éd.).

Etats scandinaves. — Les codes suédois : code de Commerce maritime de 1891 ; traduction de M. Raoul de la Grasserie (Paris 1895, Padone, éd.)

(Le même code a été adopté pour le *Danemark*, la *Suède*, la *Norvège* et la *Finlande*).

Russie. — Code de commerce de 1893; traduction de M. J. Tchernow (Paris 1898, Pedone, éd.).

Roumanie. — Code de commerce de 1887; traduction de M. J. Blumenthal (Paris 1889, Pichon, éd.).

Egypte. — Code de commerce; traduction et édition officielle de 1884 (Le Caire 1884, Barbier et Cie, éd.).

Mexique. — Code de commerce de 1889; traduction de M. Henri Prudhomme (Paris 1894, Pedone, éd.).

République-Argentine. — Code de commerce de 1889; traduction de M. Henri Prudhomme (Paris 1893, Pedone, éd.).

Chili. — Code de commerce de 1865; édition officielle de 1889; traduction de M. Henri Prudhomme (Paris 1892, Pedone, éd.).

Japon. — Code de commerce; traduction de M. Ludwig Lönholm (Paris 1898, Larose et Forcel, éd.).

Conflits de loi en matière de fret

QUESTION GÉNÉRALE

A. — Sur quels points conviendrait-il de régler internationalement les conflits de lois existant en matière de fret ?

B. — Quelles sont, dans chaque cas, les meilleures solutions à préconiser ?

En dehors des questions spéciales qui font l'objet des cinq chapitres qui vont suivre, les conflits de lois peuvent se produire sur les deux points généraux suivant :

La compétence et *la loi applicable.*

Le premier rapport de notre distingué confrère, M. Denisse, a déjà traité de ces questions ; nous lui laissons le soin d'y revenir. Nous nous contenterons d'ajouter à sa documentation, l'étude fort intéressante de notre excellent confrère et ami, M. Henri Fromageot : « De la loi appli-» cable aux obligations et spécialement à la responsabilité » résultant pour les armateurs des contrats d'affrétements » par charte-partie ou par connaissement » (*Revue inter. du dr. maritime*, publiée par M. Autran, 18e année, p. 742). — M. Fromageot préconise et par de très bonnes raisons, la *loi du pavillon.*

Dans les Codes français et étrangers, nous n'avons trouvé que les deux textes suivants réglementant la question présente en matière de fret.

Code de commerce néerlandais :

Art. 498. — Si des navires étrangers sont affrétés dans le royaume, les capitaines et les navires sont soumis aux dispositions du présent code. Les mêmes dispositions sont applicables aux capitaines en ce qui concerne le déchargement et tout autre acte, qui doit être exécuté dans le royaume, si l'affrétement a eu lieu à l'étranger.

Conf. art. 458. (Chargement et déchargement à l'étranger ; surestaries. — V. 5e question).

Code de commerce argentin :

Art. 1091. — Le contrat d'affrétement d'un navire étranger, qui doit recevoir son exécution dans la République, doit être jugé d'après les règles établies dans le présent Code, qu'il ait été conclu dans l'intérieur ou en dehors de la République.

PREMIÈRE QUESTION. — Fret pro rata itineris. — **Est-ce qu'un fret est dû quand le navire se perd en cours de route, mais que les marchandises sont sauvées, en tout ou en partie? Dans quelles proportions, ou sur quelles bases ?**

Code de commerce français :

Art. 302. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Art 303. — Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

Art. 304. — La contribution pour le rachat se fait sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret.

Les loyers des matelots n'entrent point en contribution.

Projet d'un nouveau code de commerce maritime, par M. G. Delarue :

Art. 301. — Le fret n'est dû que proportionnellement à la distance parcourue.

. . . . . .

. . . . . .

3° Si elles (les marchandises) sont sauvées du naufrage ou rachetées après prise par les chargeurs.

Loi belge du 21 août 1879 :

Art. 97. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination.

. . . . . .

Art. 98. — Le capitaine qui a concouru au sauvetage ou au rachat des marchandises non parvenues à destination a droit à une indemnité, qui, en cas de contestation, est réglée par les tribunaux.

Code de commerce de l'Empire allemand :

Art. 630. — Lorsque, par suite d'une fortune de mer, le navire vient à se perdre (art. 628, n° 1) après le commencement du voyage, le contrat d'affrètement prend fin. Toutefois si des marchandises ont été mises en lieu sûr ou sauvées, l'affréteur doit le fret proportionnellement à la distance parcourue sur le voyage entier (fret de distance).

Le fret de distance n'est dû que s'il ne dépasse pas la valeur des marchandises sauvées (1).

(1) *Note du traducteur : a.* Si le capitaine vend, après naufrage, des marchandises non encore sauvées et dans l'état où elles se trouvent, on doit les considérer cependant comme sauvées, et le fret de distance sera dû jusqu'à concurrence du produit de la vente. — Jurispr. du Tribunal de l'Empire, XIII, 31.

Art 631. — On calculera le fret de distance en faisant entrer en ligne de compte non seulement la proportion du voyage déjà effectué par rapport à la distance qui restait à parcourir, mais encore une part proportionnelle des frais, pertes de temps, risques et peines qu'a dû occasionner en moyenne la partie accomplie du voyage par rapport à celle qui n'a pu l'être.

Code de commerce italien

Art. 577. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par les pirates ou prises par les ennemis : le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Art. 578. — Si le navire et les marchandises sont rachetées ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

La contribution pour le rachat se fait sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret.

Les loyers des matelots n'entrent point en contribution.

---

b. S'il est convenu dans une charte-partie que le navire transportera une cargaison dans un port donné et en ramènera une autre, mais que le fret ne sera dû que pour le voyage de retour, il y aura lieu en cas de naufrage pendant cette dernière traversée, de calculer le fret de distance, non seulement sur la partie effectuée du retour, mais aussi sur l'aller. — *Id*, III, 55.

Code de commerce espagnol :

Art. 661. — Le fret ne sera pas dû pour les marchandises perdues par suite de naufrage ou échouement, ni pour celles qui auront été prises par des pirates ou par l'ennemi.

Si le fret a été reçu par avance, il sera remboursé, à moins qu'il n'y ait eu convention contraire.

Art. 662. — Si le navire ou les marchandises viennent à être rachetés, ou si les effets viennent à être sauvés du naufrage, le fret sera payé proportionnellement à la distance parcourue par le navire en portant la cargaison, et si, après réparation, le navire transporte la cargaison jusqu'au port de destination, le fret sera payé en totalité, sans préjudice de la part à payer sur l'avarie.

Code de commerce portugais :

(Pas d'article spécial).

Code de commerce néerlandais :

Art. 483. — Si le navire et les marchandises sont rachetés ou rançonnés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le fret est dû jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage, à proportion du fret convenu, si le voyage ne peut être terminé.

Le fréteur ou le capitaine est payé du fret entier, si le capitaine conduit des marchandises rachetées ou rançonnées au lieu de leur destination.

Dans les cas prévus aux premier et deuxième alinéa de cet article, le fréteur ou le capitaine contribue au rachat ou aux frais de garde par avarie grosse.

Art. 484. — Si des marchandises qui ont fait partie du chargement, ont été sauvées en mer ou sur le rivage, sans aucune coopération du capitaine, et ont été par suite remises aux parties intéressées, il n'est dû aucun fret pour ces marchandises.

Code de commerce maritime scandinave :

Art. 160. — Lorsqu'il y a perte du navire au cours du voyage, ou s'il ne peut être radoubé, le contrat d'affrètement sera résolu de plein droit, sauf l'obligation pour le capitaine de prendre les mesures indiquées à l'article 57 pour le compte du chargeur (1).

Le fret ne sera dû que d'après la distance parcourue relativement au voyage entier stipulé, en mettant cependant en ligne de compte le temps nécessaire pour le voyage, les difficultés particulières et les frais proportionnellement à ce qui restait à accomplir. Des arbitres fixeront le fret à payer, en cas de désaccord des parties.

On pourra abandonner le restant des marchandises pour se dispenser de payer le fret.

Code de commerce de Roumanie :

Art. 587. — Le fret n'est pas dû pour les choses perdues par naufrage, enlevées par des pirates ou prises par des ennemis, et le capitaine doit restituer le fret qui lui aura été payé d'avance, s'il n'y a pas de convention contraire.

Art. 588. — Si le navire et les choses chargées sont rachetées ou sauvées du naufrage, le capitaine a droit au

(1) Demander des instructions au chargeur ou à son mandataire. En cas d'impossibilité, expédier les marchandises par un autre navire au lieu de destination au fret le plus bas possible ; ou faire décharger ou vendre par adjudication.

fret jusqu'au lieu où le navire a été pillé ou naufragé ; mais s'il transporte les choses chargées au lieu de leur destination il a droit au fret entier, en contribuant pour sa part au rachat.

La contribution pour le rachat est faite d'après le prix courant des choses chargées au lieu du déchargement, déduction faite des frais, et sur la moitié de la valeur du navire et du fret.

Les loyers des matelots sont dispensés des contributions.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 122. — Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage avec le concours du capitaine, celui-ci est payé du fret entier jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage, s'il ne peut les conduire jusqu'au lieu de destination.

Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.

Si le capitaine n'a point coopéré au sauvetage, il n'est dû aucun fret pour les marchandises sauvées en mer ou sur le rivage et remises par suite aux intéressés.

Code de commerce mexicain ;

Art. 736. — Le fret ne sera pas dû pour les marchandises perdues par suite de naufrage ou échouement, ni pour celles qui auront été prises par des pirates ou par l'ennemi.

Si le fret a été reçu d'avance, il sera remboursé, à moins qu'il n'y ait eu convention contraire.

Art. 737. — Si le navire ou les marchandises viennent à être rachetées, ou si les effets viennent à être sauvés du naufrage, le fret sera payé proportionnellement à la distance parcourue par le navire en portant la cargaison ; et si,

après réparation, le navire transporte la cargaison jusqu'au port de destination, le fret sera payé en totalité, sans préjudice de la part à payer sur l'avarie.

Code de commerce argentin :

Art. 1087. — Il n'est pas dû de fret pour les effets perdus par suite de naufrage ou d'échouement, ni pour ceux qui ont été capturés par des pirates ou des ennemis : et si le fret des dits effets a été payé d'avance, il y aura lieu de le répéter, s'il n'y a pas eu convention contraire expresse.

Art. 1088. — Si le navire et le chargement viennent à être rachetés, déclarés de mauvaise prise, ou sauvés du naufrage, le fret est dû jusqu'au lieu de la capture ou du naufrage, proportionnellement au fret stipulé, et, si le capitaine transporte les effets jusqu'au port de destination, le fret sera payé intégralement, et le dommage ou le coût du rachat sera supporté par contribution comme avarie grosse.

Si le capitaine transporte les marchandises dans un autre port que le port de destination, par suite de l'impossibilité où il se trouve d'aller plus loin, le fret est dû jusqu'au lieu de la relâche.

Art. 1089. — Il n'est pas dû de fret pour des effets faisant partie du chargement, sauvés en haute mer ou sur les plages sans la coopération de l'équipage, en dehors des cas prévus par l'article 1086 (jet à la mer pour le salut commun), et remis par des personnes étrangères.

Code de commerce chilien :

Art. 1028. — Il n'est pas dû de fret pour les marchandises perdues à la suite de naufrage ou échouement, volées

par des pirates ou prises de vive force par des ennemis.

Dans tous ces cas, l'affréteur a le droit d'exiger la restitution de la portion du fret par lui avancée.

Art. 1029. — Si les marchandises ont été sauvées ou rachetées, l'affréteur payera le fret acquis jusqu'au lieu du naufrage ou de la capture.

Si le navire, après avoir été réparé, conduit les marchandises sauvées jusqu'au port de destination, l'affréteur payera le fret intégralement, sans préjudice de ce qui sera décidé sur l'avarie.

Art. 1030. — Il n'est dû non plus aucun fret pour les marchandises sauvées en mer ou sur la côte sans la coopération du capitaine ou de l'équipage.

Code de commerce japonais :

Art. 610. — Un affrètement total de navire prend fin :

1° Par suite du motif spécifié dans l'article 584, 1 (si le navire se perd).

2° Si les marchandises se perdent par force majeure.

Si le motif prévu par l'article 584, 1 survient au cours d'un voyage, l'affréteur est tenu de payer le fret proportionnel au transport effectué ; toutefois, la somme à payer n'excèdera jamais la valeur des marchandises.

Art. 611. — (But du voyage non atteint : loi ou ordonnance, force majeure ; fret proportionnel, si le voyage a été commencé).

Art. 613 — Les dispositions des articles 610 et 611 s'appliquent par analogie à un contrat d'affrètement partiel du navire ou d'affrètement à la cueillette.

Si les motifs spécifiés dans les articles 610, 1 n° 2 et 611, 1, n'atteignent qu'une partie des marchandises, l'affréteur ou le chargeur peut résilier le contrat en payant le fret entier.

DEUXIÈME QUESTION. — Du fret en cas de vente de la cargaison. — **Est-ce que le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route :**

1° pour les besoins du navire,

2° par suite de leur état d'avarie,

a) **Si celui-ci est dû au vice propre ?**

b) **S'il est dû à une fortune de mer ?**

Dans quelles proportions, ou sur quelles bases ?

§ Ier. — BESOINS DU NAVIRE

Code de commerce français :

Art. 234. — Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub, ou d'achat de victuailles, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant 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, 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 propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte 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.

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 chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises.

Art. 298. — Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements.

Sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires de navire par le paragraphe 2 de l'article 216.

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Projet Delarue :

Art. 301. — Le fret n'est dû que proportionnellement à la distance parcourue :

. . . . . .

2° Si les marchandises sont retirées par le chargeur pour empêcher qu'elles ne soient affectées à la grosse ou vendues pour les besoins du navire.

Loi belge :

Art. 93. — Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux vic-

tuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste, ou autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements, sauf dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires du navire par le § 2 de l'article 7.

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises ont été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination, ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Code de commerce allemand :

Art. 632. — La résolution du contrat d'affrètement ne modifie en rien l'obligation du capitaine de prendre, en cas de perte du navire et en l'absence des intéressés, les mesures nécessaires au mieux de la cargaison (art. 535 à 537). En conséquence de quoi le capitaine a le droit et l'obligation, et en cas de nécessité pressante, si les circonstances l'exigent, sans même avoir demandé d'instructions préalables, soit de faire transporter la cargaison pour le compte des intéressés jusqu'au port de destination sur un autre navire, soit d'en effectuer le dépôt ou la vente. S'il la fait transporter ou qu'il la dépose, il a le droit d'en vendre une partie pour se procurer les moyens de réaliser ces mesures et de pourvoir à la conservation du reste ; s'il la

fait transporter, il peut emprunter à la grosse sur tout ou partie de la cargaison.

Toutefois le capitaine n'est pas tenu de se dessaisir de la cargaison ou de la passer à un autre capitaine pour en achever le transport, avant d'avoir encaissé le fret de distance ainsi que les autres créances du fréteur énumérées à l'article 614, et les sommes que la cargaison doit supporter pour frais d'avarie grosse, de sauvetage, de secours et d'emprunt à la grosse, ou avant d'avoir reçu des garanties pour le paiement de ces sommes.

L'armateur répond sur le navire en tant que quelque chose a pu en être sauvé, et sur le fret, de l'exécution des obligations imposées au capitaine par le premier paragraphe du présent article (1).

Code de commerce italien :

Art. 575. — Le fret est dû pour les marchandises chargées que le capitaine a été contraint de vendre, de donner en gage ou d'employer en raison des besoins urgents du navire.

Il doit toutefois rembourser aux propriétaires la valeur que les marchandises avaient au lieu du chargement, si le navire est arrivé à bon port.

Dans le cas de perte du navire, le capitaine doit rembourser aux propriétaires des marchandises vendues ou employées, le prix qu'il en a retiré ; quant à celles données en gage, il doit le montant de la somme empruntée en se retenant toutefois le fret indiqué dans le connaissement.

---

(1) *Note du traducteur* : En cas d'absence de l'intéressé, la responsabilité du capitaine prend fin dès que la cargaison a trouvé quelqu'un ayant qualité pour s'en charger. Le capitaine a droit à un dédommagement pour les débours, le temps et les peines consacrés par lui au bien du chargement. — T. S. C., XV, 23.

(Cet article s'applique à l'affrètement partiel ou autre. — Art. 641).

Il est loisible dans l'un et l'autre cas aux propriétaires de faire l'abandon du navire.

Toutes les fois que l'exercice de ce droit a causé une perte à ceux à qui appartenaient les choses vendues, utilisées ou données en gage, la perte doit être répartie par contribution sur la valeur de ces choses et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont rendu nécessaires l'utilisation, la vente ou la mise en gage.

Code de commerce espagnol :

Art. 659. — Le fret sera dû pour les marchandises vendues par le capitaine pour pourvoir aux réparations indispensables du corps, de la machine ou des apparaux, ou pour les besoins rigoureux et urgents.

Le prix de ces marchandises sera fixé suivant le résultat de l'expédition, savoir :

1° Si le navire arrive heureusement au port de destination, le capitaine tiendra compte de leur valeur au prix moyennant lequel pareilles marchandises de même nature se vendent au dit lieu ;

2° Si le navire vient à se perdre, le capitaine tiendra compte des dites marchandises sur le pied qu'il les a lui-même vendues.

La même règle sera observée pour le payement du fret, qui sera payé intégralement si le navire arrive à destination, et proportionnellement à la distance parcourue, si le navire vient à se perdre.

Code de commerce portugais :

Art. 555. — Le fret des marchandises sacrifiées pour le

salut du navire et du chargement sera payé intégralement dans le compte d'avarie grosse.

§ 1er. — . . . . . .

§ 2. — Il en sera de même du fret des marchandises appliquées aux besoins du navire, s'il arrive à bon port, sauf l'obligation pour le navire de payer aux propriétaires de ces marchandises la valeur qu'elles auraient eue dans le port de débarquement.

Code de commerce néerlandais :

Art. 480. — Le fret est dû pour les marchandises, que le capitaine a été contraint de vendre d'après les dispositions de l'article 372.

Il est dû en entier, si le navire arrive à bon port.

Il est dû en partie, et en proportion de l'avancement du voyage, si le navire a péri.

Code de commerce scandinave :

Art. 57. — Le capitaine, avant de contracter un emprunt ou de vendre des marchandises ou de faire tout autre acte spécial au compte du chargeur, doit, autant que possible, demander ses instructions ou celles de son mandataire.

Art. 160. — (V. 1re question).

Code de commerce russe :

Art. 351. — Le capitaine doit délivrer la marchandise à lui confiée au lieu de destination. Cependant, dans les cas énumérés dans l'article 249, quand les ressources nécessaires ne peuvent être procurées par la mise en gage du navire, le capitaine peut vendre ou échanger une partie de la marchandise à l'effet d'obtenir les moyens nécessaires

pour la continuation du voyage et la délivrance, au terme convenu, du restant de la marchandise. Dans ce cas, la valeur des marchandises doit être remboursée au chargeur ou à qui de droit sur le pied du prix que les marchandises ont au lieu de destination. De son côté, le propriétaire des marchandises ne peut opérer aucune déduction sur le montant du fret, qu'il doit payer comme si toute la marchandise a été livrée à cette destination.

Code de commerce roumain :

Art. 585. — Le fret est dû pour les choses chargées que le capitaine a été forcé de vendre, d'engager ou d'employer pour les nécessités urgentes du navire.

Cependant, le capitaine est obligé de restituer aux propriétaires la valeur que ces choses auraient au lieu du déchargement, si le navire arrive à bon port.

Si le navire a été perdu, le capitaine restituera aux propriétaires des choses vendues ou employées, le prix qu'il en a reçu, et pour celles qui ont été mises en gage la somme empruntée, en retenant en même temps le fret porté aux connaissements.

Dans les deux cas les propriétaires ont le droit de faire l'abandon.

Si une perte résulte par là pour les propriétaires des choses employées, vendues ou mises en gage, la perte est répartie au marc le franc sur les valeurs et sur toutes les choses arrivées à destination, ou qui ont été sauvées du naufrage, par suite des événements maritimes qui ont nécessité l'emploi, la vente ou la mise en gage.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 49. — Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de voiles, cordages, apparaux, de

victuailles ou d'autres objets impérieusement nécessaires, et que les circonstances ou l'éloignement de la demeure des propriétaires du navire ou du chargement ne permettent pas de demander leurs ordres, le capitaine, après avoir constaté cette nécessité par un procès-verbal, signé par lui et les principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser par le tribunal, ou, à défaut, par l'autorité administrative, ou, à l'étranger, par le consul ottoman, ou, à son défaut, par l'autorité compétente des lieux, emprunter à la grosse sur le corps du navire et ses dépendances, et, s'il échet, sur la cargaison, ou si cet emprunt ne peut être fait en tout ou en partie, mettre en gage ou vendre aux enchères des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte 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.

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 chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises.

Art. 117. — Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant compte de leur valeur, au prix que le reste des marchandises ou autres pareilles de même qualité seront vendues au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des

marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant le fret en proportion de l'avancement du voyage.

Sauf dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires de navires par le § 2 de l'article 304 (abandon).

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie proportionnellement sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Code de commerce mexicain :

Art. 734. — Le fret sera dû pour les marchandises vendues par le capitaine pour pourvoir aux réparations indispensables du corps, de la machine ou des apparaux, ou pour les besoins indispensables et urgents.

Le prix de ces marchandises sera fixé suivant le résultat de l'expédition, savoir :

I. Si le navire arrive heureusement au port de destination, le capitaine tiendra compte de leur valeur au prix moyennant lequel pareilles marchandises de même nature se vendent au dit lieu ;

II. Si le navire vient à se perdre, le capitaine tiendra compte des dites marchandises sur le pied qu'il les a lui-même vendues.

La même règle sera observée pour le paiement du fret, qui sera payé intégralement si le navire arrive à destination, et proportionnellement à la distance parcourue, si le navire vient à se perdre.

Code de commerce argentin :

Art. 1086. — Les marchandises que le capitaine s'est vu obligé de vendre dans les cas prévus par l'art. 947, payent intégralement le fret.

Le fret des effets jetés à la mer pour le salut commun du navire ou de la cargaison, se paye intégralement comme avarie grosse

Art. 946. — (Réparations, achat d'instruments).

Art. 947. — . . . . . .

. . . . . .

Les marchandises vendues seront, dans ce cas, payées aux chargeurs au prix que les autres marchandises de même qualité obtiendront dans le port de déchargement, à l'époque de l'arrivée du navire, ou au prix fixé par experts, lorsque la vente aura compris toutes les marchandises de même qualité.

Si le prix courant est inférieur à celui moyennant lequel la vente a été réalisée, le bénéfice appartiendra au propriétaire des marchandises. Si le navire ne peut arriver à son port de destination, le compte se règlera moyennant le prix de vente.

Code de commerce chilien :

Art. 1027. — Le fret est dû :

1° Pour les marchandises que le capitaine vend durant le voyage pour faire face aux besoins urgents du navire.

Code de commerce japonais :

Art. 565. — Le capitaine ne peut faire les actes suivants que pour payer les frais de réparation, d'assistance en cas

de détresse, de sauvetage, et les dépenses nécessaires à la continuation du voyage :

1° La création d'une hypothèque sur le navire ;

2° Un emprunt ;

3° La vente ou la mise en gage de la cargaison en tout ou en partie, le cas mentionné dans l'article 562, 1 excepté (1).

Dans le cas d'une vente ou de la mise en gage de la cargaison par le capitaine, le montant des dommages-intérêts se fixe d'après la valeur que la cargaison aurait eue au port de déchargement et au temps de son arrivée, déduction faite de tous les frais ainsi épargnés.

Art. 569. — S'il y a nécessité pour la continuation du voyage, le capitaine peut, pour ce voyage, faire usage de la cargaison. Dans ce cas les dispositions de l'article 565 s'appliquent par analogie.

Art. 614. — L'armateur a droit au fret entier :

1° Si le capitaine a vendu ou hypothéqué la cargaison selon les dispositions de l'article 565, 1.

2° S'il a fait usage de la cargaison pour le voyage selon les dispositions de l'article 569

3° S'il a disposé des marchandises selon les dispositions de l'article 638.

Art. 638. — Les avaries communes comprennent tous les dommages et frais résultant de mesures prises par le capitaine en vue du navire ou de la cargaison pour les sauver d'un danger qui les menaçait tous les deux.

Les dispositions concernant les avaries communes n'affectent pas le droit des personnes intéressées de demander compensation à celui dont la faute a occasionné le danger.

---

(1) Intérêt des personnes intéressées à la cargaison.

§ 2. — ÉTAT D'AVARIE DES MARCHANDISES

Code de commerce français :

Art. 309. — En aucun cas le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

Art. 310. — Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix, ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

Projet Delarue :

Art. 300. — Le fret entier en dû :

1°. . . . . .

2°. . . . . .

3° Si elles sont vendues en cours de route à raison de leur nature ou d'avaries provenant du vice propre.

Loi belge de 1879 :

Art. 76. — Quand les marchandises sont arrivées sans retard au lieu de destination, le chargeur ne peut, en aucun cas, demander de diminution sur le prix du fret.

Art. 77. — Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

Code de commerce allemand :

Art. 616. — Le fréteur n'est pas tenu d'accepter la marchandise en paiement du fret, quand même elle serait avariée ou détériorée.

Si pourtant il s'agit de récipients qui avaient été remplis de liquide et se sont entièrement ou presque entièrement vidés au cours du voyage, ces récipients peuvent lui être laissés en paiement du fret ou de ses autres créances.

Ce droit subsiste malgré la convention que le fréteur ne répondra pas du coulage ou malgré la clause « franc de coulage » Il s'éteint par la remise des récipients aux mains du destinataire.

Si le fret a été stipulé en bloc et que quelques récipients seuls se soient entièrement ou presque entièrement vidés, ceux-ci pourront ête délaissés pour le paiement d'une part proportionnelle du fret et des autres créances du fréteur.

Art. 618. — Nonobstant le défaut de livraison, le fret est dû pour les marchandises dont la perte a été causée par leur nature même et notamment par corruption intérieure, dépérissement, ou coulage normal, et pour les animaux morts pendant le voyage.

Les dispositions relatives à l'avarie grosse déterminent la mesure dans laquelle le fret doit être payé pour les marchandises sacrifiées en cas d'avaries grosses.

Code de commerce italien :

Art. 581. En aucun cas, le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

Le chargeur ne peut abandonner pour le fret des marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre, par cas fortuit ou par force majeure. Si toutefois des futailles contenant vin, huile ou autre liquide ont

tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, les dites futailles pourront être abandonnées pour le fret correspondant aux marchandises qu'elles contenaient.

Code de commerce espagnol :

Art. 663. — Les marchandises qui subiront des détériorations ou une diminution par suite d'un vice propre ou de la mauvaise qualité et de la mauvaise condition de l'emballage, ou par cas fortuit, devront le fret intégralement ainsi qu'il aura été convenu dans le contrat d'affrètement.

Art. 664. — L'augmentation naturelle en poids ou volume des marchandises chargées sur le navire profitera au propriétaire et il sera dû le fret correspondant fixé dans le contrat pour lesdites marchandises.

Art. 687. — Les affréteurs et les chargeurs ne pourront abandonner, en paiement du fret et des autres frais, les marchandises avariées par suite d'un vice propre ou d'un cas fortuit.

Il y aura lieu cependant à l'abandon si le chargement consistant en liquides, il s'est écoulé et il n'est resté dans les récipients que le quart de leur contenu.

Code de commerce portugais :

Art. 555. — Le fret des marchandises sacrifiées, etc.

§ 1er. — Sera aussi payé intégralement le fret des marchandises qui périront pendant le voyage par suite d'un vice propre, ou qui seront vendues au profit exclusif du chargeur, sauf la déduction des frais que, par suite de cet événement, le capitaine n'aura plus à supporter.

Art. 562. — L'affréteur ne peut demander une réduction de fret, ni abandonner les marchandises pour le fret, sous

prétexte de retard dans l'arrivée, de diminution de valeur ou de détérioration.

Paragraphe unique. — Dans le cas où des futailles contenant des liquides auraient un coulage dépassant la moitié, elles peuvent être abandonnées pour le fret avec leur contenu.

Code de commerce néerlandais :

Art. 497. — Le chargeur ne peut, en aucun cas, abandonner les marchandises pour le fret. Néanmoins, si des futailles contenant des liquides ont tellement coulé pendant le voyage, qu'elles soient vides ou presque vides, ces futailles pourront être abandonnées pour le fret, avaries et frais.

Code de commerce scandinave :

Art. 151. — Les marchandises ne se retrouvant plus à la fin du voyage ne devront pas payer de fret, si ce n'est lorsque leurs vices propres ont été la cause de leur perte ou les défauts de l'emballage, ou la faute de celui qui a fait le chargement, ou lorsque la vente a été faite pour le compte de leur propriétaire pendant le cours du voyage.

Si pour ces marchandises le fret avait été payé d'avance, il y aurait lieu de le restituer (1).

Art. 152. — S'il s'agit de fûts qui étaient remplis de liquides et qui sont vides de plus de moitié, le propriétaire de ces fûts peut les délaisser pour se dispenser de payer le

(1) Le contrat d'affrètement est un contrat continu, c'est une location *sui generis ;* le fret ne peut être dû que pour ce qui a été transporté jusqu'à destination. Le cas fortuit se répartit donc de telle sorte qu'en cas de perte l'objet périt pour l'affréteur, mais que le fréteur ne peut réclamer de fret.

fret ; mais ce droit ne survit pas au fait de la délivrance au destinaire, et n'aura pas lieu lorsque lors de son chargement le fût était en mauvais état ou était emballé d'une manière insuffisante et qu'il en a été fait mention conformément à l'article 147 par le capitaine sur le connaissement (1).

Code de commerce russe :

Art. 395. — Quand le navire commence à se détériorer ou que la cargaison se trouve endommagée, soit par suite d'un vice propre ou à cause d'emballage ou d'arrimage défectueux fait sans une attention suffisante, ou si un liquide commence à fermenter, s'aigrit, coule, par lui-même ou à la suite de la défectuosité du récipient, ces dommages sont considérés comme des avaries simples ou particulières (2).

Art. 396. — Dans les avaries simples ou particulières, chacune supporte sa part du dommage, et ce qui est épargné ou sauvé est restitué à qui de droit.

Code de commerce de Roumanie :

Art. 591. — Dans aucun cas, le chargeur ne peut demander une diminution du fret.

Le chargeur ne peut abandonner, pour le prix du fret, les choses chargées, diminuées de valeur ou avariées par leur vice propre, par cas fortuit ou par force majeure. Cependant, si les vins, huiles ou autres liquides ont coulé, les fûts qui les contenaient, restés vides ou à peu près

(1) Les liquides forment une catégorie spéciale d'effets transportés : on admet que si la diminution d'un fût est de plus de moitié, on peut délaisser la totalité.

(2) L'art. 394 porte comme avaries simples ou particulières, celles qui proviennent du mauvais temps ou autre cas fortuit.

vides, peuvent être abandonnés pour le fret qui doit en être payé.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 130. — Lorsque le fréteur et le capitaine ont satisfait, en ce qui les concerne, au contrat d'affrètement, l'affréteur ou chargeur ne peut demander une diminution sur le fret convenu.

Art. 131. — Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit. Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

Code de commerce mexicain :

Art. 738. — Les marchandises qui subiront des détériorations ou une diminution par suite d'un vice propre ou de la mauvaise condition de l'emballage, ou par cas fortuit, devront le fret intégralement ainsi qu'il aura été convenu dans le contrat d'affrètement.

Art. 739. — L'augmentation naturelle en poids ou volume des marchandises chargées sur le navire, profitera au propriétaire et il sera dû le fret correspondant fixé dans le contrat pour lesdites marchandises.

Art. 762. — Les affréteurs et les chargeurs ne pourront abandonner en payement du fret ou des autres frais, les marchandises avariées par suite d'un vice propre ou d'un cas fortuit.

Il y a lieu cependant à l'abandon si, le chargement consistant en liquides, il s'est écoulé et il n'est resté dans les récipients que le quart de leur contenu.

Code de commerce argentin :

Art. 1085. — Les marchandises qui ont éprouvé des détériorations ou des déchets par suite de circonstances dont le capitaine n'est pas responsable, payent intégralement le fret suivant ce qui est convenu dans la charte-partie.

Les effets qui, à raison de la nature, sont susceptibles d'augmentation ou de diminution, augmentent ou diminuent, pour le compte de leurs propriétaires. Dans l'un et l'autre cas, le fret est payé d'après le résultat du compte, du mesurage ou du pesage fait au moment du déchargement.

Art. 1090. — Le chargeur ne peut abandonner les marchandises en paiement du fret, à moins qu'il ne s'agisse de liquides dont les récipients ont perdu plus de la moitié de leur contenu.

Code de commerce chilien :

Art. 1027. — Le fret est dû :

1°. . . . . .

2° Pour les marchandises qui ont éprouvé des détériorations ou des pertes par cas fortuit, vice propre de la chose, mauvaise qualité ou mauvaise condition de l'emballage ;

3°. . . . . .

4° Pour l'augmentation de poids ou de volume des marchandises chargées.

Art. 1032. — Le fréteur n'est pas tenu de recevoir, en payement du fret, des marchandises saines ou avariées : les chargeurs pourront toutefois lui abandonner pour le fret les liquides dont les récipients auront perdu plus de la moitié de leur contenu.

Art. 1033. — Le fréteur ne supportera aucune diminution du fret gagné conformément à la charte-partie en dehors des cas spécifiées par la loi.

Code de commerce japonnais :

Art. 605. — Si le fret est fixé d'après le poids ou la quantité des marchandises, le montant du fret est déterminé d'après le poids ou la quantité des marchandises au moment de leur délivrance.

TROISIÈME QUESTION. — Du fret au cas où le navire est condamné. — **Est-ce qu'un fret est dû quand le navire est condamné au port de refuge et ne peut achever son voyage, mais que la cargaison, réexpédiée par un autre navire parvient à destination? Sur quelles bases et dans quelles proportions ?**

Code de commerce français :

Art. 238. — 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.

Art. 296. — Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre, ou de payer le fret entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

Art. 297. — Le capitaine perd son fret, et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

Projet Delarue :

Art. 293. — Si, en cours de voyage, il y a nécessité, par fortune de mer, de relâcher et de réparer le navire, le chargeur est tenu d'attendre.

Dans le cas où les réparations ne pourraient être faites

et où la condamnation serait prononcée, le capitaine devrait s'employer à trouver un autre navire propre à achever le voyage au compte du fréteur.

Art. 300. — Le fret entier est dû :

1° Si les marchandises sont délivrées en bon état au port de destination.

Art. 301. — Le fret n'est dû que proportionnellement à la distance pacourue :

1° Si dans le cas de l'article 293, le capitaine n'a pu trouver de navire pour achever le voyage.

Art. 302. — Il n'est dû aucun fret :

1° Si le navire a pris la mer sans être en parfait état de navigabilité.

Loi belge de 1879 :

Art. 94. — Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret est réglé ainsi qu'il est dit en l'article 97.

Art. 95. — Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ. — (C. civ., 1142.)

Art. 97. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après

naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination.

Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire naufragé ou déclaré innavigable, la différence en moins entre les deux frets doit être payée, à ce capitaine. Mais il ne lui est rien dû si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui ; et si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

Code de commerce allemand :

Art. 632. — La résolution du contrat d'affrètement ne modifie en rien l'obligation du capitaine de prendre, en cas de perte du navire et en l'absence des intéressés, les mesures nécessaires au mieux de la cargaison (art. 535 à 537). En conséquence de quoi, le capitaine a le droit et l'obligation, et en cas de nécessité pressante, si les circonstances l'exigent, sans même avoir demandé d'instructions préalables, soit de faire transporter la cargaison pour le compte des intéressés jusqu'au port de destination sur un autre navire, soit d'en affectuer le dépôt ou la vente. S'il la fait transporter ou qu'il la dépose, il a le droit d'en vendre une partie pour se procurer les moyens de réaliser ces mesures et de pourvoir à la conservation du reste ; — s'il la fait transporter, il peut emprunter à la grosse sur tout ou partie de la cargaison.

Toutefois le capitaine n'est pas tenu de se dessaisir de la cargaison ou de la passer à un autre capitaine pour en achever le transport, avant d'avoir encaissé le fret de distance ainsi que les autres créances du fréteur énumérées à l'article 614, et les sommes que la cargaison doit supporter pour frais d'avarie grosse, de sauvetage, de secours

et d'emprunt à la grosse, ou avant d'avoir reçu des garanties pour le paiement des ces sommes.

L'armateur répond sur le navire en tant que quelque chose a pu en être sauvé, et sur le fret, de l'exécution des obligations imposées au capitaine par le premier paragraphe du présent article (1).

Code de commerce italien :

Art. 514. — 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.

Dans le cas d'innavigabilité déclarée, le capitaine doit faire toutes diligences pour se procurer un autre bâtiment à l'effet de transporter la cargaison au lieu de destination.

Art. 570. — Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage par suite d'un cas fortuit ou de force majeure, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le fret est dû proportionnellement au voyage accompli.

Si, pour conduire au lieu de leur destination les marchandises chargées, le capitaine a nolisé un autre navire, le nouveau fret est réputé contracté pour le compte du chargeur.

Art. 571. — Le capitaine perd son fret et il répond des dommages-intérêts de l'affréteur si celui-ci prouve que lorsque le navire a fait voile il était hors d'état de naviguer.

---

(1) *Note du traducteur :* En cas d'absence de l'intéressé, la responsabilité du capitaine prend fin dès que la cargaison a trouvé quelqu'un ayant qualité pour s'en charger. Le capitaine a droit à un dédommagement pour les débours, le temps et les peines concacrés par lui au bien du chargement. — Trib. sup. de com. de l'Empire, XV, 23.

La preuve est admissible nonobstant les certificats de visite qui auraient été délivrés au départ.

Code de commerce espagnol :

Art. 657. — Si durant le voyage le navire se trouve hors d'état de naviguer, le capitaine sera tenu d'en fréter à ses frais un autre en bon état pour recevoir la cargaison et la transporter à destination. A cet effet, il sera tenu de chercher un navire non seulement dans le port de relâche, mais même dans les ports voisins jusqu'à une distance de 150 kilomètres.

Si le capitaine, par indolence ou par dol, ne leur procure pas un navire pour transporter la cargaison à destination, les chargeurs, après sommation préalable adressée au capitaine d'avoir à louer un autre navire dans un délai qui ne sera pas susceptible d'être prorogé, pourront contracter eux-mêmes l'affrètement en demandant par enquête à l'autorité judiciaire d'approuver par décision rendue en la forme sommaire le contrat par eux conclu (1).

La même autorité obligera, par voie de contrainte, le capitaine à réaliser pour son compte et sous sa responsabilité l'affrètement fait par les chargeurs.

Si le capitaine, malgré ses diligences, ne trouve pas à fréter un navire, il déposera la cargaison à la diposition des chargeurs et il rendra compte de l'événement à ceux-ci par la première occasion, et, dans ce cas, le fret sera réglé d'après la distance parcourue par le navire, sans qu'il y ait lieu à aucune indemnité.

Art. 676. — Le capitaine perdra son fret et devra indemniser les chargeurs toutes les fois que ceux-ci prouvent,

(1) *Note du traducteur* : La procédure sommaire indiquée par cet article n'a pas encore été réglementée.

même contre le procès-verbal de visite, si le navire a été visité dans le port de départ, que le navire ne se trouvait pas en état de naviguer au moment de la réception de la cargaison.

C'est une des questions sur lesquelles portera le projet de réforme de la loi d'*Enjuiciamento civil* rendue nécessaire par la promulgation des nouveaux Codes civil et de commerce.

Code de commerce portugais :

Art. 513. — Le capitaine ne peut vendre le navire sans une autorisation spéciale du propriétaire, sauf le cas unique d'innavigabilité.

§ 1er. — L'innavigabilité sera déclarée et la vente ordonnée par le président du tribunal de commerce ou le magistrat par lui désigné, et si le fait se produit en pays étranger, par l'agent consulaire portugais ou, à son défaut, par l'autorité judiciaire du pays.

§ 2. — Si le navire est déclaré innavigable, il incombe au capitaine de se procurer et d'affréter un autre navire pour conduire le chargement à sa destination.

§ 3. — L'obligation mentionnée au paragraphe précédent cesse si l'on exige de lui un fret supérieur à celui que comporte le navire, à moins que les intéressés dans le chargement ne conviennent d'une augmentation de fret, laquelle, en ce cas reste à leur compte.

Art. 557. — Il n'est pas dû de fret par l'affréteur s'il prouve que le navire était innavigable au moment d'entreprendre le voyage pour lequel il avait été affrété.

Code de commerce néerlandais :

Art. 478. — Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur ou le chargeur

est tenu d'attendre jusqu'à ce que le navire soit radoubé, ou de retirer ses marchandises en payant le fret entier et l'avarie grosse, et sauf les dispositions portées à l'article 511.

Si le navire est frété au mois, il ne doit pas de fret pendant le temps du radoub, ni une augmentation de fret si le navire est frété pour le voyage.

Si le navire ne pouvait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer, pour son compte et sans pouvoir exiger une augmentation de fret, un ou plusieurs autres, à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

Si le capitaine n'a pu louer un ou plusieurs autres navires sur le lieu même ou dans un lieu voisin, le fret n'est dû qu'en proportion de la partie du voyage déjà effectuée.

Dans ce dernier cas, le transport des marchandises sera remis au soin de chaque chargeur, sauf l'obligation du capitaine de leur notifier non seulement l'état des affaires, mais aussi de prendre dans cet intervalle les mesures nécessaires pour la conservation de la charge.

Le tout, sauf conventions contraires des parties.

Art. 479. — Si les affréteurs prouvent que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer, ils ne sont tenus à aucun fret et ont droit à des dommages et intérêts.

Cette preuvre est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

Code de commerce scandinave :

Art. 57. — Le capitaine . . . . . .

Si le navire a fait naufrage ou est déclaré innavigable, le capitaine doit, si le chargeur n'a pas de mandataire sur place et si l'on ne peut attendre ses instructions, expédier ses marchandises par un autre navire au lieu de destination

au fret le plus bas possible, ou les faire décharger et vendre, le tout suivant les circonstances.

La vente du chargement doit, autant que possible, se faire par adjudication.

Art. 160. — Lorsqu'il y a perte du navire au cours du voyage, ou s'il ne peut être radoubé, le contrat d'affrètetement sera résolu de plein droit, sauf l'obligation pour le capitaine de prendre les mesures indiquées à l'article 57 pour le compte du chargeur.

Le fret ne sera dû que d'après la distance parcourue relativement au voyage entier stipulé, en mettant cependant en ligne de compte le temps nécessaire pour le voyage, les difficultés particulières et les frais proportionnellement à ce qui restait à accomplir. Des arbitres fixeront le fret à payer, en cas de désaccord des parties.

On pourra abandonner le restant des marchandises pour se dispenser de payer le fret.

Art. 142. — . . . . . .

. . . . . .

Si cet état défectueux du navire existait dès le commencement du voyage, et avait causé le dommage, mais s'il était impossible avec la plus grande diligence de découvrir ces défectuosités, aucune indemnité ne serait due par le fréteur.

Code de commerce russe :

Art. 345. — Lorsqu'au cours du voyage le navire subit une avarie, et que le capitaine se trouve dans la nécessité de relâcher dans une ville ou port, si le capitaine croit que les réparations ne sont pas de nature à être faites dans un bref délai, mais, qu'il sache d'autre part, que le retard qui en résultera nécessairement pour la livraison de la marchandise ne manquera pas de causer un dommage considé-

rable à un chargeur, le capitaine peut affréter un autre navire pour transporter lesdites marchandises au lieu de destination. Le montant du fret doit alors entrer en règlement d'avaries.

Art. 418. — Si le navire subit en cours de route, des avaries de nature à l'empêcher de poursuivre son voyage jusqu'au lieu de destination, de sorte que le capitaine soit forcé de faire escale dans un port se trouvant sur sa route pour faire les réparations nécessaires, et s'il prévoit que le navire ne sera pas en état de se remettre en route pour arriver au terme convenu au port de destination et que ce retard entraînerait des dommages pour le propriétaire de la marchandise ou de la cargaison, le capitaine a le droit, dans ce cas, d'affréter un autre navire ; s'il en trouve un à un prix convenable il paie les deux tiers du fret, le reste est supporté par le propriétaire de la marchandise. Le capitaine qui s'est ainsi engagé à délivrer la marchandise au port de destination, reçoit la moitié de la gratification qui est due au capitaine ; il remet la seconde moitié au capitaine qui l'a chargé du transport de la marchandise. Les obligations du capitaine qui était forcé de faire escale dans un port, par nécessité ou par suite d'avaries subies par le navire, de même que les obligations de la douane dans ce cas, sont régies par les lois douanières.

Code de commerce de Roumanie :

Art. 524. — Le capitaine qui s'est engagé à faire un voyage est tenu de l'achever, sous peine de tous dommages-intérêts envers les propriétaires et les affréteurs.

Si le navire a été déclaré innavigable, le capitaine doit faire toutes diligences pour se procurer un autre navire avec lequel il puisse transporter les choses chargées au lieu de destination.

Art. 580. — Si, par suite d'un cas fortuit ou de force majeure le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est obligé d'attendre ou de payer en entier le fret.

Si le navire ne peut pas être radoubé, le fret est dû proportionnellement au chemin parcouru.

Si pour le transport des chose chargées au lieu de destination le capitaine avait affrété un autre navire, le nouvel affrètement est réputé fait pour le compte du chargeur.

Art. 581. — Le capitaine perd le fret et est tenu de dommages-intérêts envers l'affréteur, si ce dernier prouve que le navire n'était pas en état de navigabilité lorsqu'il est parti.

La preuve est admise même contre les certificats de visite.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 115. — (Même texte que l'article 478 du Code de commerce néerlandais).

Art. 116. — (Même texte que l'article 479 du Code néerlandais).

Code de commerce mexicain :

Art. 732. — (Même texte que l'article 657 du Code de commerce espagnol),

Art. 751. — (Même texte que l'article 657 du Code de commerce espagnol).

Code de commerce argentin :

Art. 1075. — Si le navire n'est pas susceptible d'être réparé, le capitaine est tenu de fréter, à ses frais, sans

pouvoir exiger aucun supplément de fret, un ou plusieurs navires pour transporter le chargement à destination.

Si le capitaine ne peut fréter d'autres navires, le chargement sera déposé pour le compte des affréteurs, dans le port de relâche, et le fret du navire demeuré hors d'usage sera réglé à raison de la distance parcourue.

Dans ce dernier cas, le transport des marchandises appartiendra aux chargeurs, sauf l'obligation pour le capitaine de leur notifier la situation où il se trouve, et de prendre, dans l'intervalle, toutes les mesures nécessaires pour assurer la conservation du chargement.

Art. 1076. — Si les chargeurs établissent que le navire demeuré hors d'usage n'était pas en état de navigeur lorsqu'il a reçu le chargement, ils ne pourront être tenus d'acquitter le fret, et l'affréteur devra les indemniser de tous les dommages et préjudices.

Cette preuve sera recevable malgré le certificat de visite sur l'aptitude du navire à entreprendre le voyage.

Code de commerce chilien :

Art. 1019. — Si le navire ne peut être utilement réparé, le capitaine devra en fréter un autre pour son compte et effectuer le transport sur ce navire, sans avoir droit à aucune augmentation de fret.

Dans ce cas il sera tenu d'accompagner le chargement jusqu'à ce qu'il ait fait livraison à destination.

S'il ne trouve pas un autre navire dans les ports qui sont à 130 kilomètres de distance, le capitaine déposera la cargaison pour le compte des affréteurs, en leur donnant avis du dépôt, et il exigera sans autre indemnité, le fret proportionnel à la distance parcourue.

Art. 1020. — Toutes les fois que, par malice ou négligence le capitaine ne se procure pas un navire pour trans-

porter le chargement, les affréteurs pourront en chercher et en louer un pour le compte et aux frais du fréteur, après avoir adressé au capitaine deux sommations judiciaires dans les derniers quinze jours du délai dont il est parlé dans l'article 1018.

L'affrètement contracté par les chargeurs sortira effet malgré l'opposition du capitaine.

Art. 1021. — Les chargeurs, s'ils rapportent la preuve que le navire n'est pas en état de naviguer lorsqu'il a reçu le chargement, ne seront tenus de payer aucun fret, et ils pourront réclamer du fréteur les dommages et préjudices par eux éprouvés.

La preuve sera recevable nonobstant l'acte de visite dont il est parlé dans le numéro 3 de l'article 899.

Code de commerce du Japon :

Art. 611. — Lorsque le voyage ou le transport se trouve en contravention avec une loi ou ordonnance, ou si par suite de force majeure le but du voyage ne peut être atteint, chacun des contractants peut résilier le contrat.

Si ce motif ne survient qu'après le commencement du voyage et que par suite de ce motif le contrat est résilié, l'affréteur est tenu de payer le fret proportionnel au transport effectué.

QUATRIÈME QUESTION. — Question du demi-fret et du fret sur le vide. — **Dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant tout chargement ou ne charge qu'une partie de la marchandise engagée, — convient-il de fixer législativement l'indemnité due (demi-fret et fret vide), ou convient-il de s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts ?**

Code de commerce français :

Art. 228. — L'affréteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie est tenu de payer le fret en entier, et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paie le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il paiera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalilité du chargement qu'il devait faire.

Si le navire a reçu une partie de son chargement et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera au capitaine.

Art. 291. — Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer, et ceux du retardement.

Art. 294. — . . . . . .
. . . . . .

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

Projet Delarue :

Art. 287. — Quand l'écrit est signé, si le contrat est rompu par la volonté ou le fait de l'un ou l'autre contractant, la somme convenue pour le prix du transport, laquelle est dénommée fret, est due à titre d'indemnité, sauf convention contraire.

Art. 296. — Celui qui affrète, soit la totalité, soit une partie du navire, doit fournir un plein et entier chargement pour l'utilisation des cales affectées au transport des marchandises, ou de la partie du pont sur laquelle il est permis de charger, d'après les règles précédemment établies.

Le fret sera dû sur toutes les marchandises qui auraient dû être chargées.

Art. 298. — Le chargeur a le droit de retirer ses marchandises au départ, et dans tous les ports d'escale et de relâche à la condition de payer les frais de décharge, les contributions d'avaries grosses et le fret, dans les conditions ci-après déterminées (1).

Loi belge de 1879 :

Art. 75. — L'affréteur est tenu de deux obligations principales : 1° d'effectuer le chargement auquel il s'est engagé ; 2° de payer le fret convenu.

(1) V. *Chapitre II : Du fret, de ses accessoires et de son règlement.* — Il n'est pas question du retrait des marchandises *au départ*. Le fret entier serait donc dû (art. 287 du projet Delarue).

Lorsqu'il n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paye le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Si, sans avoir rien chargé, il rompt le voyage avant le départ, il payera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Il ne peut plus rompre le voyage dès que le navire a reçu une partie de son chargement; si dans ce cas le navire part à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine, à moins que le chargement ne soit fait à cueillette.

Art. 87. — Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer et ceux du retardement.

Art. 82. — Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargemant ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

Angleterre :

En Grande-Bretagne, en cas de résiliation du contrat par la volonté de l'affréteur avant le chargement, il n'y a pas de forfait légal analogue au demi-fret. L'armateur a,

dans ce cas, droit à des dommages-intérêts. — (Lyon-Caen et Renault, t. V, n° 804, note 2).

Code de commerce allemand :

Art. 578. — Le fréteur doit, sur la réquisition de l'affréteur, partir même sans avoir embarqué toute la cargaison stipulée. Mais il ne lui revient pas seulement alors le fret complet, et le cas échéant, une indemnité de surestaries : il peut en outre, réclamer la constitution de sûretés spéciales, si par suite de l'insuffisance de la cargaison, la garantie de l'intégralité du fret lui échappe. Enfin l'affréteur devra lui rembourser les frais supplémentaires qui pourraient lui être occasionnés par la non-charge.

Art. 579. — Si l'affréteur n'a pas complètement effectué le chargement avant l'expiration du délai pendant lequel le fréteur est tenu de l'attendre, ce dernier a le droit, à moins que l'affréteur ne se désiste de la convention, de commencer le voyage et de faire valoir les réclamations énumérées au précédent article.

Art. 580. — Qu'il s'agisse d'une simple traversée ou d'un ensemble de voyages, tant que le voyage n'est pas commencé l'affréteur peut se désister de la convention à la condition de payer à titre de faux fret la moitié du fret convenu.

Dans l'esprit de la présente disposition le voyage sera considéré comme commencé :

1° Quand l'affréteur aura donné congé de départ au capitaine ;

2° Quand le chargement aura déjà été effectué en tout ou partie et que les estaries seront terminées.

Art. 581. — Si l'affréteur fait usage, après livraison de la cargaison, du droit déterminé par le précédent article, il supportera aussi les frais de chargement et décharge-

ment, et sera tenu de l'indemnité de surestaries (art. 572) pour le temps nécessaire au déchargement, à moins que le déchargement ne s'effectue au cours des estaries. Le déchargement doit être effectué avec toute la célérité possible.

Le fréteur est obligé de s'accommoder de l'arrêt provenant du déchargement, même lorsque les estaries sont ainsi dépassées ; quand le délai d'estaries est outrepassé, il a droit à l'indemnité de surestaries et à la réparation du préjudice qu'il aurait éprouvé par suite du dépassement des estaries, si ce préjudice est supérieur à l'indemnité de surestaries.

Art. 582. — Lorsque le voyage est commencé dans le sens de l'article 580, l'affréteur ne peut renoncer au contrat et réclamer le déchargement qu'à la condition de verser intégralement le fret et tout ce à quoi le fréteur a droit aux termes de l'article 614 et de payer ou de garantir par des sûretés les créances qui compètent à ce dernier d'après l'article 614.

En cas de déchargement, l'affréteur doit une indemnité non seulement pour le supplément de frais occasionnés par cette opération, mais pour le dommage causé au fréteur par le retard qui en est la conséquence.

Le fréteur n'est tenu ni de changer son itinéraire, ni de relâcher pour opérer le déchargement.

Art. 583. — L'affréteur n'est tenu que des deux tiers du fret entier à titre de faux fret, et non plus de l'intégralité du fret, lorsque le navire a été nolisé pour un chargement de retour à effectuer immédiatement, ou si, pour exécuter le contrat et prendre le chargement, il doit venir d'un autre port, et que, dans ces deux cas, la dénonciation des conventions a été faite avant que la traversée de retour ou le voyage à partir du port de déchargement aient commencé au sens de l'article 580.

Art. 584. — S'il s'agit de tout autre ensemble de voyages, le fréteur aura droit au fret entier à titre de faux fret, lorsque le contrat est dénoncé par l'affréteur avant que la dernière partie du voyage est commencée au sens de l'article 580 : il y aura lieu cependant de déduire une quote-part correspondante, si les circonstances permettent d'établir que la dénonciation a épargné des impenses au fréteur et qu'il a eu par ailleurs l'occasion de se procurer du fret.

La déduction, en aucun cas, ne pourra dépasser la moitié du fret.

Art. 585. — Si l'affréteur n'a livré aucune cargaison à l'expiration des estaries, le fréteur n'est plus tenu d'observer les conditions du contrat, et peut faire valoir contre l'affréteur les mêmes réclamations qu'il eût été en droit d'élever en cas de dénonciation.

Art. 586. — Le fret que le fréteur peut se procurer en chargeant d'autres marchandises, n'entre pas dans le calcul du faux fret. Il n'est pas dérogé à la prescription du paragraphe premier de l'article 584.

L'action du fréteur en vue d'obtenir un faux fret n'est point influencée par le fait qu'il effectue les voyages déterminés par le contrat.

Le faux fret ne fait pas obstacle aux actions du fréteur aux fins de se faire attribuer l'indemnité de surestaries et les autres créances qui lui sont reconnues par l'article 614.

Art. 587. — Si l'affrètement porte sur une part proportionnelle du navire ou sur une contenance déterminée, les articles 567 à 586 s'appliquent sous les réserves ci-après :

1° Le fréteur recevra, dans le cas où, aux termes de ces articles, il eût dû se contenter d'une partie du fret, le fret entier à titre de faux fret, à moins que tous les affréteurs ne dénoncent le contrat et ne livrent aucune cargaison.

Il y aura cependant lieu de déduire du fret entier celui

qui s'applique aux marchandises que le fréteur aura pu charger aux lieu et place de celles qui ne lui auront pas été livrées.

2° Dans les cas des articles 581 et 582, l'affréteur ne peut plus demander le déchargement — quand celui-ci aurait pour conséquence le retard du voyage — ou un transbordement, à moins que tous les affréteurs y consentent. En outre, l'affréteur est tenu, non seulement de payer les frais du déchargement, mais en outre de réparer le dommage qui pourrait résulter du déchargement.

Si tous les affréteurs font usage du droit de dénonciation, on s'en tiendra aux dispositions des articles 581 et 582.

Art. 588. — Si l'affrètement est fait à cueillette, l'affréteur doit effectuer le chargement sans délai sur la réquisition du capitaine.

S'il tarde, le fréteur n'est pas tenu d'attendre la livraison, et il est en droit, si le départ a lieu sans que les marchandises soient livrées, d'exiger le fret entier. Il y aura pourtant lieu d'en déduire le fret afférent aux marchandises que le fréteur aurait chargées en remplacement de celles qui ne lui auraient pas été livrées.

Le fréteur, qui est dans l'intention de réclamer le fret aux affréteurs en retard est obligé, à peine de déchéance, de leur en donner avis avant le départ. Les prescriptions de l'article 571 s'appliquent à cette notification (1).

Art. 589. — Lorsque le chargement est effectué, l'affréteur ne peut plus, même en payant le fret intégral ainsi que tout ce qui, aux termes de l'article 614, est dû au fréteur et ce qui est attribué à ce dernier par l'article 615, ou en

(1) *Note du traducteur :* Lorsqu'en matière d'affrètement à cueillette, on est convenu d'un délai de chargement et de déchargement calculé en jours, on supputera ce délai, — s'il s'élève un doute sur l'interprétation de la convention, — comme il est dit au paragraphe 2 de l'article 567. — T. S. C , XII, 43.

affectant des sûretés à ses paiements, dénoncer le contrat et exiger le déchargement des marchandises que sous la réserve des dispositions n° 2 du paragraphe premier de l'article 587.

La prescription du paragraphe 3 de l'article 582 s'applique en ce cas.

Art. 590. — Quand un navire est affrété à cueillette, et que le moment du départ n'a pas été déterminé, il appartient au juge de décider, à la requête de l'affréteur et d'après les circonstances de l'espèce, le délai au delà duquel le voyage ne pourra pas être ajourné.

Code de commerce italien :

Art. 564. — L'affréteur qui avant le départ du navire déclare rompre le voyage sans avoir rien chargé doit payer la moitié du fret.

S'il n'a pas déclaré rompre le voyage ou s'il charge une quantité moindre que ce qui est convenu, il doit payer le fret entier.

S'il charge davantage, il paie le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Art. 565. — Si le contrat de nolissement a pour objet le transport de choses déterminées, le chargeur peut retirer les marchandises chargées avant le départ du navire en payant la moitié du fret.

En ce cas, il supporte les frais de chargement, de déchargement et de rechargement des autres marchandises qu'il s'agit de transporter, ainsi que les frais de retardement.

Art. 568.—. . . . . .

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine ainsi que l'indemnité de retardement.

Code de commerce espagnol :

Art. 680. — L'affréteur qui ne complètera pas intégralement la cargaison qu'il s'est obligé à embarquer, payera le fret de la partie qu'il manque à charger, à moins que le capitaine n'ait trouvé une autre cargaison pour compléter le chargement du navire, auquel cas le premier affréteur payera seulement les différences s'il y a lieu.

Art. 685. — Dans les affrètements à cueillette (*à carga general)* l'un quelconque des chargeurs pourra décharger les marchandises avant le voyage commencé, en payant la moitié du fret, les frais faits pour estiver ou réestiver, ainsi que tout autre dommage résultant de cette cause occasionné aux autres chargeurs.

Art. 688. — Le contrat d'affrètement pourra être résilié sur la demande de l'affréteur :

1° Si avant de charger le navire l'affréteur abandonne l'affrètement et paye la moitié du fret convenu.

Code de commerce portugais :

Art. 552. — Si le navire, est frété pour la totalité et que l'affréteur n'en complète pas le chargement, le capitaine ne peut charger d'autres marchandises à l'insu de l'affréteur.

§ *unique*. Le fret des marchandises qui complètent le chargement appartient à l'affréteur.

Art. 553. — L'affréteur qui renonce à son contrat avant de commencer le chargement doit la moitié du fret.

§ 1er. S'il fait un chargement moindre que le chargement convenu, il doit le fret en entier.

§ 2. S'il fait un chargement dépassant ce qui avait été convenu, il doit un fret pour l'excédent.

Art. 554. — L'affréteur peut retirer du bord des objets qu'il y avait chargés, s'il paye le fret en entier, ainsi que

les frais d'entrée à bord, d'arrimage et de déchargement, et s'il restitue les connaissements.

Code de commerce néerlandais :

Art. 464. — Lorsque l'affréteur n'a rien chargé dans le délai fixé par la charte-partie ou par la loi, le fréteur a le choix :

Soit de demander l'indemnité fixée par la charte-partie pour le retard, ou une indemnité à régler par experts, à défaut de convention ;

Soit de résilier le contrat d'affrètement et d'exiger de l'affréteur la moitié du fret ou nolis convenu, avec avarie et chapeau ;

Soit d'entreprendre le voyage sans chargement trois fois vingt-quatre heures après sommation, et d'exiger de l'affréteur, le voyage fini, le fret entier et les jours de planche supplémentaires, s'il y en a eu.

Art. 465. — Lorsque l'affréteur n'a chargé qu'en partie dans le délai, le fréteur a le choix ;

Soit de demander les indemnités mentionnées à l'article précédent ;

Soit d'entreprendre le voyage avec la partie du chargement sur le pied du dernier alinéa du dit article.

Art. 466. — Si, le navire étant parti sans chargement, ou avec une partie du chargement, il lui survient, pendant le voyage, quelque avarie qui serait répartie comme avarie grosse, dans le cas où le bâtiment aurait eu son chargement complet, le fréteur aura le droit d'exiger de l'affréteur la contribution des deux tiers pour ce qui n'est pas chargé.

Art. 467. — Si l'affréteur, sans avoir rien chargé, renonce au contrat avant le commencement des jours de planche supplémentaires, il sera tenu de payer au fréteur ou au capitaine la moitié du fret convenu par la charte-parti.

Art. 468. — Lorsque le fréteur a le droit de partir sans chargement ou avec partie de chargement, il peut, pour la sûreté du fret et de la contribution dans l'avarie grosse, faire charger par le capitaine d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur.

Dans ce cas, l'affréteur a droit au bénéfice de ce fret et à être déchargé de la contribution de l'avarie payée par ces autres marchandises.

Art. 469. — Si l'affréteur charge plus qu'il n'a été convenu par la charte-partie, il paye le fret de l'excédent, sur le prix réglé par la charte-partie.

Art. 473. — Si un navire est frété à cueillette, et que le temps du départ n'ait pas été fixé, il est permis à chacun des chargeurs de retirer ses marchandises sans payer le fret, en restituant les connaissements signés par le capitaine en donnant caution pour les connaissements déjà expédiés, et en payant les frais du chargement et du déchargement.

Néanmoins si le navire était déjà chargé au delà de la moitié, le capitaine sera tenu, huit jours après sommation, de partir au premier vent, à la première marée ou occasion favorables, si la majorité des chargeurs l'exige, sans qu'aucun chargeur puisse retirer ses marchandises.

Code de commerce maritime scandinave :

Art. 126. — En payant la moité du fret et une indemnité pour les jours de surestarie et les autres retards, l'affréteur d'un navire autre peut résilier l'affrètement ; il doit alors en faire la dénonciation au capitaine avant que le voyage dont s'agit soit commencé. Il est censé avoir voulu cette résiliation, même sans dénonciation préalable, lorsqu'il n'a rien chargé, pendant le délai de chargement. Il doit en cas d'affrètement pour plusieurs voyages, payer un demi fret

pour le premier et un quart de fret pour chacun des autres, mais si la convention ne porte que sur un voyage à tel port et retour de ce port par la voie directe, on devra aussi payer le demi fret pour le retour.

Le capitaine, jusju'à ce qu'on lui ait remis la quantité de marchandises convenue, n'est pas obligé de se mettre en voyage, à moins qu'il ne lui soit payé le prix du tout, et qu'on ne l'indemnise de tous frais pouvant résulter du retard à complèter le chargement ou qu'on ne lui fournisse sûreté. A défaut de paiement ou de garanties fournies par lui avant que le délai pour le chargement soit expiré, l'affréteur devra payer le fret et l'indemnité ci-dessus, et le contrat sera résolu contre lui.

Il y a lieu d'appliquer l'article 141 au cas d'expédition déjà faite du connaissement des marchandises dont le chargement a été opéré.

Art. 127. — Lorsque dans les cas de l'article 126, les marchandises embarquées auront été déchargées en raison de la résolution du contrat, indemnité devra être fournie au fréteur pour les frais de chargement et de déchargement des marchandises et pour ceux occasionnés par le retard conformément aux articles 120 et 122.

Art. 128. — Le fret entier devra être payé, ainsi qu'une indemnité pour les jours de surestarie et les retards plus longs, par l'affréteur du navire entier qui voudra la résiliation du contrat après le commencement du voyage.

Cependant le paiement ne sera que des trois quarts du fret lorsque l'affrètement a eu lieu pour prendre chargement à un autre port et si la résiliation de l'affrètement se produit avant le départ du port de chargement, ou a lieu de plein droit par suite du retard de l'affréteur à remettre les marchandises ou à se conformer aux prescriptions de l'article 126, quand les susdites marchandises n'ont pas été complètement remises. Lorsqu'il y a plusieurs voyages

prévus par le connaissement, le fret entier est dû pour le voyage commencé, un demi-fret pour le suivant et un quart de fret pour les autres. S'il s'agit d'un voyage à un certain port et du retour de ce port par voie directe, et qu'il y ait eu résiliation avant le voyage de retour, il devra être payé pour les deux voyages les trois quarts du fret.

Pour le déchargement des marchandises, l'affréteur n'a pas le droit de demander que pendant le voyage le navire aborde à tel port. S'il y a relâche à un port où le déchargement devait se faire et cela, pour un autre motif, l'affréteur aura le droit de recevoir les marchandises à ce port, en payant cependant, d'après la fixation qui en sera faite par des arbitres, les frais occasionnés par ce débarquement et aussi les pertes et les dommages causés au préjudice du fréteur par ce déchargement.

Il y aura lieu d'appliquer l'article 141, lorsqu'il y aura déjà eu expédition du connaissement des marchandises chargées.

Art. 129. — Lorsqu'un navire a été affrété par plusieurs, par chacun pour une partie différente, on doit appliquer les articles 126, 127 et 128, si tous ensemble demandent la résolution au fréteur. A défaut par eux de se mettre d'accord, celui qui voudra pour sa part la résolution, devra payer le fret entier, pour les jours de surestarie, et les autres retards, lorsque la responsabilité en incombe à l'affréteur, ainsi que les frais que le fréteur aura payés par suite de cette résolution. L'affréteur pourra décharger les marchandises, s'il le peut sans qu'il en résulte un préjudice pour les autres affréteurs en raison du retard du voyage ; cependant il pourra, en vertu de l'article 128, réclamer une indemnité pour frais, pertes et dommages.

Art. 130. — Une réduction du fret est due à l'affréteur pour l'économie de frais dont le fréteur bénéficie lorsque l'affréteur est obligé de payer le fret entier pour des mar-

chandises que le navire n'amène pas jusqu'au lieu de destination. Il y aura lieu d'imputer sur ce qui est dû par le premier affréteur la moitié du fret payé pour les autres marchandises que le capitaine a chargées à la place.

Art. 141. — Si le contrat est résolu avant que le voyage ait été commencé ou soit rompu, les marchandises ne devront pas être livrées par le capitaine avant qu'on lui ait remis tous les exemplaires du connaissement n'excluant pas l'endossement ; il n'y aura pas lieu d'agir ainsi quand il s'agira d'exemplaires numérotés ; alors on pourra livrer au porteur du numéro marqué premier, même sans remise des autres exemplaires.

Code de commerce russe :

Art. 330. — Le dédit stipulé pour le cas de rupture du contrat par le chargeur ne doit pas dépasser le montant réuni du prix du fret et du bénéfice du capitaine sur le chargement, tels qu'ils sont prévus au contrat.

Art. 331. — Le dédit pour l'inexécution des engagements à payer par le capitaine ne doit pas dépasser la moitié du prix du fret et la moitié du bénéfice sur le chargement.

Art. 332. — Le dédit à payer par celui qui n'a qu'un intérêt dans le navire sur la marchandise ou le chargement ne doit pas dépasser la moitié de son intérêt.

Art. 354. — Si l'affréteur ne livre pas à l'embarcation toutes les marchandises stipulées dans le contrat et qu'il y ait sur le navire des espaces vides, le dit affréteur reste tenu pour le fret afférent à ces espaees.

Art. 355. — Si le capitaine, pour remplir son navire, a stipulé avec plusieurs personnes envers lesquelles il s'est engagé d'embarquer leurs marchandises et d'appareiller au jour fixé, il est tenu de se mettre en route à l'heure convenue ; s'il se trouve que l'un des affréteurs ne livre pas la

marchandise à l'heure convenue, ou, plus généralement, s'il ne la livre que trop tard après le départ du navire, il est tenu de payer le fret convenu et les émoluments du personnel chargeur, comme si les marchandises avaient été transportées.

Art. 356. — Si un affréteur s'est engagé d'embarquer sur le navire une certaine marchandise et qu'il n'ait pas ladite marchandise au terme convenu, il a le droit de céder son contrat à une autre personne, ou de remplacer la marchandise prévue dans le contrat par une autre, à la condition que cette dernière ne soit pas de nature à nuire aux autres marchandises se trouvant sur le navire.

Code de commerce de Roumanie :

Art. 574. — L'affréteur qui, avant le départ du navire et sans avoir rien chargé, déclare rompre le voyage, doit payer la moitié du fret.

S'il n'a pas déclaré qu'il voulait rompre le voyage ou s'il charge une quantité moindre que la quantité convenue, il est obligé de payer tout le fret.

S'il charge une quantité plus grande, il doit payer pour l'excédent proportionnellement au fret convenu.

Art. 575. — Si le contrat d'affrètement a pour objet le transport de choses déterminées, le chargeur peut avant le départ du navire retirer les choses chargées, en payant la moitié du fret.

En pareil cas les frais de chargement, de déchargement et de rechargement des choses qui doivent être déplacées, ainsi que les frais pour le retard, seront supportés par le chargeur.

Art. 578. — . . . . . .

. . . . . .

Si le navire affrété pour l'aller et le retour revient non

chargé ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû, sans préjudice de l'indemnité qui serait due pour le retard.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 106. — Si l'affréteur n'a rien chargé dans le délai fixé par la charte-partie ou par la loi, le fréteur . . . .

. . . . . .

Dans le même cas, l'affréteur qui n'a rien chargé dans ledit délai aura la faculté, avant le commencement des jours de planche supplémentaires, de renoncer au contrat, à la charge de payer au fréteur ou au propriétaire la moitié du fret et des autres avantages convenus par la charte-partie.

Art. 107. — Si l'affréteur n'a chargé, dans le délai fixé, qu'une partie des marchandises convenues dans la charte-partie, le fréteur a encore le choix, soit de demander les indemnités portées dans le dernier paragraphe de l'article précédent, soit d'entreprendre le voyage avec la moitié des marchandises déjà chargées. Dans ce dernier cas, le fret entier sera dû au fréteur.

Art. 108. — Si l'affréteur charge plus de marchandises qu'il n'a été convenu, il paie le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Art. 111. — Si, le navire étant frété à cueillette, il n'y a pas de délai fixé pour le chargement, chacun des chargeurs peut retirer ses marchandises, en restituant les connaissements signés par le capitaine, en donnant caution pour les connaissements déjà expédiés, et en payant la moitié du fret convenu, outre les frais de charge et de décharge, ainsi que ceux de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer.

Néanmoins, si le navire a déjà les trois quarts de son chargement, le capitaine est tenu, si la majorité des chargeurs l'exige, de partir au premier vent favorable, huit jours après la sommation, sans qu'aucun des chargeurs puisse retirer ses marchandises.

Art. 113. — . . . . . .

. . . . . .

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement si le navire a été retardé.

Code de commerce mexicain :

Art. 755, 760, 763. — (Texte semblable aux articles 680, 685 et 688 du code de commerce espagnol).

Code de commerce argentin :

Art. 1049. — Après l'expiration du délai fixé pour le chargement et pour les staries et surestaries stipulées, et, à défaut de stipulation à cet égard, des staries et surestaries en usage, sans que l'affréteur ait chargé aucune marchandise, le fréteur peut à son choix, si aucune indemnité n'a été fixée pour le retard dans la charte-partie : ou résilier le contrat en exigeant la moitié du fret convenu et de la gratification, ainsi que les staries et surestaries ; ou entreprendre le voyage sans chargement, et, lorsqu'il est terminé, exiger le fret intégralement et la gratification, avec ce qui pourra être dû pour avaries, staries et surestaries.

Art. 1050. — Lorsque l'affréteur charge seulement, à l'époque convenue, une partie du chargement, le fréteur, après l'expiration des staries et surestaries, peut, à son

choix, si aucune indemnité n'a été fixée dans la charte-partie : ou procéder au déchargement aux frais de l'affréteur, et exiger la moitié du fret; ou entreprendre le voyage avec la partie du chargement se trouvant à bord et réclamer le fret intégralement dans le port de destination avec les autres frais mentionnés dans l'article précédent.

Art. 1051. — Si le navire, qui dans les cas prévus par les deux articles précédents est sorti du port sans chargement, ou avec une partie seulement du chargement, vient à éprouver, durant le voyage, une avarie qui devrait être considérée comme une avarie commune si le chargement eût été complet, le fréteur aura le droit d'exiger de l'affréteur la contribution des deux tiers pour ce qui n'a pas été chargé.

Art. 1052. — Si l'affréteur renonce au contract avant que les staries n'aient commencé à courir, il ne devra payer, à défaut de stipulation contraire, que la moitié seulement du fret et de la gratification. Si l'affrètement a été contracté pour l'aller et le retour, il ne payera que la moitié du fret à l'aller.

Dans les affrètements à cueillette, tout chargeur quelconque, ou son ayant-droit, peut décharger les effets chargés en payant le demi-fret, les frais de décharge et de recharge et tout dommage quelconque dont il a été cause pour les autres chargeurs. Ces derniers ou l'un quelconque d'entre eux, auront le droit de s'opposer au déchargement en prenant à leur compte les effets que l'on veut décharger et en payant leur montant au prix de la facture de consignation.

Art. 1053. — Le fréteur, dans le cas où il a le droit d'entreprendre le voyage sans chargement, ou seulement avec une partie du chargement, peut pour la sûreté du fret et des autres indemnités auxquelles il peut avoir droit, prendre un chargement d'autres personnes, sans le con-

sentement de l'affréteur, même moyennant un fret moins élevé : la différence étant à la charge de l'affréteur.

Dans ce cas, l'affréteur a droit au bénéfice du nouveau fret, et, en cas d'avarie commune, il n'est pas responsable de la part incombant dans la contribution aux effets qui ne lui appartiennent pas ; il est toutefois tenu de payer les indemnités fixées dans les articles précédants.

Art. 1054. — Lorsque le navire a été frété en entier, l'affréteur peut obliger le capitaine à entreprendre le voyage dès qu'il y a à bord un chargement suffisant pour répondre du payement du fret, de la gratification, des staries et des surestaries, en lui donnant caution suffisante pour le payement.

Le capitaine, dans ce cas, ne peut recevoir de chargement d'un tiers, sans le consentement écrit de l'affréteur, ni se refuser à partir s'il n'en est empêché par une force majeure.

Art. 1062. — Lorsque l'affréteur a chargé une quantité de marchandises supérieure à celle qui se trouve désignée dans la charte-partie, il payera le supplément de fret correspondant au supplément de chargement, conformément à son contrat, bien que dans l'intervalle le fret ait monté ou baissé; le capitaine, toutefois, s'il ne peut placer ce supplément de chargement sous les écoutilles et en bonne estive, sans manquer aux autres contrats par lui faits, procédera au déchargement aux frais du propriétaire.

Code de commerce chilien :

Art. 1014. — L'affréteur qui n'embarque pas la totalité du chargement prévu dans son contrat, payera le fret de la partie qu'il manque à charger.

Art. 1015. — Si l'affréteur charge une quantité de marchandises supérieure à celle qui a été convenue, il payera

pour l'excédent le même fret que celui qu'il a stipulé dans la charte-partie.

Art. 1017. — Si, par le fait du chargeur ou de son consignataire, le navire frété pour un voyage aller et retour revient sans chargement, le fréteur aura droit à la totalité du fret stipulé et à une indemnité pour le retard.

Art. 1022. — L'affréteur, avant ou après l'embarquement de tout ou partie du chargement, pourra résilier l'affrètement, soit total, soit partiel, en payant la moitié du fret convenu.

Dans le second cas, il payera en outre les frais de déchargement et les préjudices occasionnés par cette opération.

Les règles précédentes sont applicables à la résiliation de l'affrètement contracté pour le voyage aller et retour (*redondo*).

Si l'affrètement a été fait au mois, le faux fret à payer par l'affréteur sera celui qui correspond à la moitié de la durée probable du voyage calculée par experts.

Code de commerce japonais :

Art. 593. — Le capitaine doit, sur la demande de l'affréteur, commencer le voyage, même si ce dernier n'a pas chargé toutes ses marchandises.

L'affréteur qui fait cette demande, est obligé de payer, outre le fret tout entier, tous les frais résultant du fait que toutes les marchandises n'ont pas été chargées, et de donner, sur la demande de l'armateur, une sûreté raisonnable.

Art. 594. — Après l'écoulement du délai fixé pour le chargement, le capitaine peut commencer le voyage immédiatement, même si l'affréteur n'a pas chargé toutes les marchandises.

Dans ce cas, les dispositions de l'article 593-2 s'appliquent par analogie.

Art 595. — Avant le départ du navire, l'affréteur peut résilier le contrat en payant la moitié du fret.

Lorsque le contrat comprend l'aller et le retour, et que l'affréteur résilie le contrat avant le commencement du retour, il est tenu de payer les deux tiers du fret. La même disposition s'applique, lorsque le navire doit venir d'un autre port au port de chargement, et que l'affréteur résilie le contrat avant le départ du navire du port de chargement.

L'affréteur qui résilie le contrat après que la totalité ou une partie des marchandises a déjà été chargée, supporte les frais du chargement et du déchargement.

L'affréteur qui ne fait pas le chargement des marchandises dans le délai fixé, est censé avoir résilié le contrat.

Art. 596 — L'affréteur qui résilie le contrat en conformité avec les dispositions de l'article précédent, est néanmoins tenu de payer les frais accessoires et tous les débours.

Dans le cas de l'article 595-2, l'affréteur payera en outre, proportionnellement à la valeur de la marchandise, une partie de la somme à payer par suite d'avaries communes, d'assistance en cas de détresse ou de sauvetage.

Art. 597. — Le voyage une fois commencé, l'affréteur ne peut résilier le contrat qu'en payant le fret entier, en remplissant les obligations prévues par l'article 603-1 et en couvrant un dommage éventuel résultant de la mise à terre des marchandises ou en donnant une sûreté convenable.

Art. 598. — Lorsque, dans le cas d'un affrètement partiel, un affréteur résilie le contrat avant le commencement du voyage, et sans que les autres affréteurs et chargeurs en fassent autant, cet affréteur est tenu de payer tout le fret ; il pourra, toutefois, en déduire le fret que l'armateur obtient d'autres marchandises à la place des siennes.

Les marchandises en tout ou en partie une fois chargées, l'affréteur ne peut résilier le contrat même avant le commencement du voyage, qu'avec le consentement des autres affréteurs et chargeurs.

Les sept articles précédents s'appliquent par analogie au cas d'un affrètement partiel.

Art. 599. — Dans le cas d'un affrètement à la cueillette, le chargeur est tenu de charger les marchandises sans retard selon les instructions du capitaine.

Si le chargeur omet de charger les marchandises, le capitaine peut néanmoins commencer le voyage. En ce cas, le chargeur est tenu de payer la totalité du fret, mais il pourra en déduire le fret que l'armateur a obtenu d'autres marchandises.

Art. 600. — Les dispositions de l'article 598 s'appliquent par analogie au cas où le chargeur résilie le contrat.

CINQUIÈME QUESTION. — Retard au chargement et au déchargement. — **Doit-on considérer les surestaries comme un supplément de fret ou comme une indemnité ?**

Convient-il de subordonner leur débition à une protestation écrite, tout au moins par correspondance ?

Nous croyons utile de donner sur les principes mis en jeu dans cette intéressante question, l'avis des éminents professeurs MM. Lyon-Caen et Renault.

Du rapprochement des législations qui ont réglé spécialement ce sujet et des documents de la jurisprudence, il semble bien que la double solution suivante tend à s'établir :

Assimilation absolue des surestaries au fret ;

Nécessité d'une mise en demeure préalable, pour les faire courir.

Lyon-Caen et Renault : Traité de droit commercial
(Tome V, nos 797 et 797*bis*) :

Une grave controverse s'élève sur la nature des surestaries et des contre-surestaries. Y a-t-il là une créance ordinaire de dommages-intérêts pour retard ou est-ce une créance accessoire du fret ?

La question présente un intérêt pratique sous des rapports divers, dont les principaux sont les suivants :

Si la créance des surestaries ou des contre-surestaries constitue une sorte de rémunération accessoire du fret,

a) Elle cesse d'exister, par l'application de l'article 302, C. com., en cas de perte ou de prise des marchandises ;

b) Elle est garantie par le même privilège sur les marchandises que la créance du fret ;

c) Le capitaine peut, à défaut de paiement des surestaries et de contre-surestaries, faire déposer en mains tierces les marchandises ;

d) Elle est soumise à la même prescription que la créance du fret ;

e) L'abandon fait en vertu de l'article 216, C. com , doit comprendre les surestaries et les contre-surestaries ;

f) Le tribunal compétent pour statuer sur les contestations relatives au fret l'est aussi pour résoudre des difficultés s'élevant au sujet des surestaries et des contre-surestaries ;

Aucune de ces solutions n'est exacte si les surestaries et les contre-surestaries constituent seulement des dommages-intérêts dus pour retard ;

g) La question offre aussi de l'intérêt quant au moment à partir duquel sont dues *les surestaries*. Elles le sont à partir de la mise en demeure du chargeur ou du consignataire, si ce sont des dommages-intérêts, par l'application de l'art. 1139, C. civ., à moins qu'il n'ait été convenu que les surestaries courront de plein droit à l'expiration des jours de planche, et l'on peut induire cette convention de la fixation même de la durée des jours de planche par la charte-partie ou par le connaissement. Les surestaries courent, sans mise en demeure, par l'usage, si l'on y voit un accessoire de la créance du fret. La même question se pose pour les contre-surestaries, mais, comme, pour qu'il y ait lieu à contre-surestaries, il faut que la durée des surestaries ait été fixée par la convention, on peut décider que cette convention implique que les contre-surestaries courront de plein droit à partir de l'expiration des surestaries.

Pour considérer les surestaries et les contre-surestaries

comme des dommages-intérêts, on a dit qu'elles impliquent un retard dans le chargement ou dans le déchargement et qu'à raison de ce retard même, l'armateur doit être indemnisé par l'affréteur ou par le réceptionnaire, en vertu de l'article 249.

Il paraît plus naturel de considérer, ainsi que le fait la jurisprudence, les surestaries et les contre-surestaries comme une rémunération ou fret supplémentaire s'adjoignant au fret principal. L'affrètement est, d'après la loi, une sorte de louage du navire (art. 273, C. com.). L'affréteur, par suite du retard dans le chargement, use plus longtemps du navire ; il est donc juste qu'il soit dû un loyer supplémentaire. Celui-ci consiste précisément dans les surestaries et dans les contre-surestaries.

En *Belgique,* l'opinion qui prévaut attribue aux surestaries et aux contre-surestaries le caractère de dommages-intérêts fixés à forfait. Le code de commerce *allemand* (art. 572) ne paraît pas non plus favorable à l'opinion consacrée par la jurisprudence française.

Code de commerce français :

Art. 273. — Toute convention . . . . . énonce :

L'indemnité convenue pour les cas de retard.

Art. 274. — Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux.

Art. 294. — Si le navire est arrêté au départ, pendant la route, ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Art. 295. — Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au depart, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge.

Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts.

Art. 307. — Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Art. 308. — En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son frét et des avaries qui lui sont dues.

Projet Delarue :

Art. 304. — Si les conditions et le temps de la charge et de la décharge n'ont pas été déterminés par la charte-partie, les règles ci-après seront suivies pour les affrètements de cargaisons.

Art. 306. — Il sera accordé à l'affréteur comme jours de planché, au port de charge et au port de décharge :

1° Un jour franc pour tout navire ;

2° Un jour par cent tonneaux d'affrètement pour les voiliers ;

3° Un jour par 200 tonneaux d'affrètement pour les vapeurs.

Les jours de planche sont réversibles.

Art. 310. — Si la décharge n'est pas terminée dans le temps total accordé pour les jours de planche, le navire sera de plein droit en surestarie. A moins de convention contraire, les jours de surestarie seront payés à raison de 50 centimes par tonneau de jauge brute et par jour pour les voiliers, et à raison de 1 franc pour les vapeurs, également par tonneau de jauge brute et par jour.

Les surestaries se comptent par jour courant.

Tout jour commencé est dû.

Art. 311. — Le délai des surestaries, toujours sauf convention contraire, est de huit jours pour les vapeurs et de quinze jours pour les voiliers.

Art. 316. — Les sommes dues pour surestaries et indemnités supplémentaires sont privilégiées au même titre que le fret.

Loi belge de 1879 :

Art. 40. — Le connaissement . . . . . indique :

. . . . . Les stipulations relatives au fret.

Art. 80. — Le capitaine est préféré, pour son fret, et le remboursement des avaries, s'il y a lieu, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces.

Art. 81. — En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le payement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Art. 82. — Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur.

Art. 83. — Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route ou au lieu de sa décharge.

Code de commerce allemand ;

Art. 567. — En matière n'affrètement d'un navire entier, le capitaine doit aviser l'affréteur aussitôt qu'il est prêt à embarquer la cargaison.

Les estaries commencent le lendemain de cette notification.

Le fréteur doit attendre, même après cette notification, lorsque cela a été convenu (surestaries).

A moins de convention contraire, il ne peut être réclamé

aucune indemnité pour les estaries. Au contraire, l'affréteur en doit une au fréteur pour les surestaries.

Art. 569. — Si la convention mentionne la durée des estaries ou le jour où elles doivent prendre fin, les surestaries commenceront de plein droit à partir de l'achèvement des estaries.

A défaut d'une disposition conventionnelle de ce genre, les surestaries ne commenceront qu'à partir du moment où le fréteur aura notifié à l'affréteur la fin des estaries. Le fréteur a le droit, au cours des estaries, de notifier à l'affréteur le jour où il considérera celles-ci comme écoulées. Dans ce cas, une seconde notification est inutile pour mettre fin aux estaries, et les surestaries commenceront à courir de plein droit.

Art. 572. — L'indemnité de surestaries, quand elle n'est pas fixée par la convention, doit être arbitrée suivant l'équité.

Pour sa détermination, on aura égard aux circonstances particulières de l'espèce et notamment aux contrats de loyers et aux frais d'entretien de l'équipage, ainsi qu'au fret qui échappe au fréteur.

Code de commerce italien

Art. 547. — Le contrat d'affrètement. . . . . doit énoncer :

. . . 7° L'indemnité convenue en cas de retard.

Art. 549. — Si le délai du chargement et du déchargement n'a pas été déterminé par la convention, il se règle d'après l'usage du lieu.

Code de commerce espagnol :

Art. 652. — La police d'affrètement (charte-partie) contiendra . . . . . .

. . . 10° Les staries et surestaries qu'il y aura lieu de compter et ce qui devra être payé pour chacune d'elles.

Art. 656. — Si la charte-partie n'indique pas le délai dans lequel le chargement et le déchargement devront être effectués, on se conformera à l'usage du port dans lequel ces opérations doivent être faites. Lorsque le délai stipulé ou déterminé par l'usage est écoulé, et que le contrat d'affrètement ne contient aucune clause expresse fixant l'indemnité due pour le retard, le capitaine aura le droit d'exiger les staries et surestaries passées à charger et décharger.

Code de commerce portugais :

Art. 541. — Le contrat d'affrètement . . . . . devra indiquer :

. . . . 7° l'indemnité convenue pour le cas de retard.

Art. 545. — Si, dans la charte-partie, le temps accordé pour le chargement et le déchargement n'a pas été déterminé, il sera d'un jour par 120 tonnes de poids, si le navire est à vapeur, et par 60 tonnes si le navire est à voiles.

§ 1er. — En cas de retard, le temps employé en sus sera payé à raison de 100 reis par tonne de navire à vapeur et de 50 reis par tonne de navire à voiles.

§ 2. — Dans le délai fixé par cet article et le paragraphe 1er ne sont point compris les dimanches et jours fériés.

Art. 546. — Si le contrat d'affrètement est fait au mois ou pour une période de temps déterminée, la durée courra du jour où l'on se trouvera prêt à charger jusqu'à celui où se terminera le chargement.

Art. 551. — A défaut de fixation dans la charte-partie de l'époque où le navire doit être prêt à prendre charge, il est loisible au fréteur de la déterminer.

§ unique. — Le fréteur qui ne présentera pas le navire prêt à l'époque déterminée répondra des pertes et dommages.

Code de commerce néerlandais :

Art. 455. — (La charte-partie) énonce :

. . . . . .

. . . 7° L'indemnité convenue pour les cas de retard.

Art. 457. — Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est pas fixé par la charte-partie, elles doivent être faites, pour le royaume et les colonies de l'Etat, dans l'espace de quinze jours ouvrables consécutifs, après que le capitaine aura déclaré être prêt à effectuer la charge ou la décharge.

Ce délai est fixé pour les allèges à trois jours après leur arrivée.

Après ce délai, le capitaine ou le maître des allèges aura droit à des jours de planche contre les retardataires. Lorsqu'une partie de la cargaison d'un navire doit être chargée ou déchargée dans un lieu, et l'autre partie dans un autre lieu, le temps de la charge ou de la décharge est suspendu pendant la traversée d'un lieu à l'autre, sans que cet intervalle puisse être compté.

Art. 458. — Si l'époque du chargement et du déchargement n'est pas fixée par la charte-partie, elle est réglée à l'étranger, par la loi ou l'usage du lieu (1).

---

(1) La loi du 2 mai 1897 — (Staatsblad, n° 140 ; *Annuaire de législation étrangère*, t. XXVII, p. 574) — a soustrait les navires et vaisseaux dont fait mention l'article 748, à l'égard du temps de chargement et de déchargement, aux prescriptions de l'article 547, en décidant que le nombre de jours de chargement et de déchargement sera fixé (pour la navigation intérieure) d'après la capacité du navire, suivant une réglementation à fixer par règlement d'administration générale.

Ce règlement a été publié par arrêté royal du 3 janvier 1898 (Staatsblad, n° 4).

Code du commerce maritime scandinave :

Art. 118. — En cas de location partielle ou totale du navire, le capitaine est tenu d'attendre la livraison des marchandises pendant un certain nombre de jours (jours de planche), et ce sans indemnité. Le capitaine peut à l'expiration accorder prorogation de ce délai, mais alors moyennant indemnité (jours de surplanche). Ces jours forment ensemble le délai de chargement.

Le délai court du jour ouvrable, ce jour compris, qui suit celui où le navire se trouve prêt pour le chargement ; le capitaine doit en informer le chargeur. Il court du jour où le navire a été amené au lieu convenu, lorsque celui prévu par l'article 114 a été indiqué. Mais si l'avis a été donné un jour férié ou après quatre heures du soir un jour ouvrable, il est censé n'avoir eu lieu le jour ouvrable suivant. Dans le cas où le chargeur serait inconnu et où l'on ne pourrait le trouver, on devra informer par annonces dans un journal local ou par tout autre moyen.

Art. 121. — Il n'y a pas lieu d'appliquer aux navires chargés d'une traversée périodique de tel port à tel autre suivant un itinéraire rendu public les prescriptions relatives au délai de chargement.

Art. 123. — Lorsque des marchandises sont affrétées à la cueillette, elles doivent être livrées par le chargeur au capitaine sur l'avis de celui-ci et pour être chargées. Cet avis sera fait conformément à l'article 118, lorsque le chargeur est inconnu ou qu'on ne peut le trouver. Si cependant après l'avis donné la livraison des marchandises n'a pas eu lieu à temps pour qu'il soit facile de les embarquer et de les arrimer, le chargeur paie le fret entier, mais le capitaine ne sera pas obligé de les prendre.

Art. 137 et 138. — (Application des mêmes principes au déchargement).

Art. 154. — Par la réception des marchandises, le destinataire s'oblige au paiement du fret, et au remboursement de tout ce que le fréteur peut exiger de l'affréteur d'après le connaissement ou tout autre titre, cause de la livraison.

Art. 155. — Le destinataire doit, avant que le capitaine soit obligé de lui livrer les marchandises, payer, en plus les créances dont il a été question en l'article qui précède, les indemnités par jour de surplanche et les autres retards lors du déchargement, etc...

Code de commerce russe :

Art. 344. — Si le capitaine n'appareille pas le jour fixé par le contrat, sans pouvoir invoquer, comme cause du retard, un vent contraire ou le mauvais temps, il est tenu de payer à l'affréteur du navire une indemnité pour la starie, selon le taux fixé au contrat pour chaque journée.

Art. 353. — Si un ou plusieurs affréteurs ne livrent pas les marchandises destinées à être embarquées sur le navire à l'époque fixée par le contrat, ils sont obligés de payer au capitaine la prime fixée par le contrat pour chaque jour de retard.

Code de commerce de Roumanie :

Art. 557. — Le contrat d'affrètement doit contenir :

. . . . 7° L'indemnité due en cas de retard.

Art. 559. — L'époque du chargement ou du déchargement du navire est déterminée par la convention des parties ; à défaut de telles conventions, il est déterminé par le bureau maritime local.

Art. 578. — Si le navire est retardé au départ, pendant le voyage ou au lieu de déchargement, par le fait de l'affréteur, ce dernier est responsable des frais du retard.

Art. 579. — Le capitaine est tenu de dommages-intérêts

envers l'affréteur, si par son fait le navire est retardé au départ, pendant le voyage ou au lieu de déchargement.

Code de commerce maritime égyptien :

Art. 90. — Toute convention pour louage d'un navire. . . . . énonce :
. . . . . le lieu et le temps convenu pour la charge et la décharge ; . . . . . l'indemnité convenue pour les cas de retard du chargement ou du déchargement.

Art. 91. — Si les staries, c'est-à-dire le nombre de jours que doit durer la charge ou la décharge du navire, ne sont point fixées par les conventions des parties, elles sont réglées suivant l'usage des lieux, s'il y en a d'établi, et, à défaut, elles durent l'espace de quinze jours ouvrables consécutifs, après que le capitaine aura déclaré être prêt à charger ou à décharger.

Art. 92. — Si une partie de la cargaison doit être chargée ou déchargée dans un lieu, et l'autre partie dans un autre lieu, le temps de la charge ou de la décharge est suspendu pendant la traversée du navire d'un lieu à l'autre, sans que cet intervalle puisse être compté.

Art. 98. — Le navire, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises chargées sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties.

Art. 113. — Si le navire est arrêté au départ, pendant le voyage ou au lieu de sa décharge, par le fait ou la négligence de l'affréteur ou de l'un des chargeurs, l'affréteur ou le chargeur est tenu envers le fréteur, le capitaine ou les autres chargeurs, des frais et dommages-intérêts provenant du retardement.

Art. 114. — (Même prescription à l'égard du fréteur ou du capitaine).

Les dommages-intérêts mentionnés soit ici, soit dans l'article précédent, sont réglés par des experts.

Art. 126. — Le capitaine est préféré à tous les créanciers pour son fret, les avaries et les frais sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Art. 127. — En cas de faillite des chargeurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine conserve son privilège sur lesdites marchandises, contre tous les créanciers des faillis, pour le payement de son fret, des avaries et des frais qui lui sont dus.

Code de commerce mexicain :

Art. 727-11° et 731. — (Même texte que les articles 652 et 656 du Code de commerce espagnol).

Code de commerce argentin :

Art. 1020. — Il sera fait mention, dans la charte-partie, de chacune des circonstances suivantes :

. . . 5° Les jours convenus pour le chargement et le déchargement, les staries et les surestaries qui devront être comptées à l'expiration du dit délai, et la forme suivant laquelle elles doivent échoir et être comptées ;

. . . 7° La forme, l'époque et le lieu où doit être effectué le payement du fret, ce qui doit être donné au capitaine à titre de chapeau ou gratification, et pour les staries ou surestaries.

Art. 1028. — Le connaissement doit contenir :

. . . 6° Le prix du fret et la gratification, s'il en a été stipulé une, ainsi que le lieu et la forme du payement.

Art. 1048. — Si la charte-partie ne fixe pas le moment où le chargement doit être commencé, le délai est réputé courir du jour où le capitaine donne avis qu'il est prêt à recevoir des marchandises.

Si la charte-partie ne fixe pas le délai dans lequel le chargement ou le déchargement doit être effectué, le montant de la gratification, les staries ou surestaries, et l'époque et la forme du payement, tous ces points seront déterminés d'après l'usage du port où sont opérés respectivement le chargement et le déchargement.

Code de commerce chilien :

Art. 982. — L'acte d'affrètement doit énoncer :

. . . 8° Le nombre de jours convenus pour le chargement et le déchargement ;

9° Les staries et surestaries accordées pour le cas où le chargement n'est pas terminé dans le délai fixé à cet effet, et l'indemnité à payer pour chacune d'elles.

Art. 987. — Si la charte-partie ne fixe pas le délai pour le chargement et le déchargement, chacune de ces opérations se fera, dans les ports de la République, dans l'espace de quinze jours utiles et consécutifs, à compter du moment où le capitaine aura prévenu l'affréteur ou son consignataire qu'il est prêt à charger ou à décharger.

Dans le même cas, le chargement des navires de petit cabotage se fera dans le délai de trois jours utiles et consécutifs à compter de la date du contrat, et le déchargement, dans le même délai à partir de l'arrivée du navire.

Dans les ports étrangers, le chargement et le déchargement s'effectueront, à défaut de convention, dans le délai déterminé par les usages locaux.

Art. 988. — A défaut par la charte-partie de déterminer les staries ou les surestaries, leur durée sera fixée par les usages locaux.

Art. 1002. — Le fréteur dont le contrat porte qu'il prendra un chargement dans un port différent de celui de l'affrètement, qui ne recevra pas ledit chargement du consignataire

dans le délai désigné, devra aviser l'affréteur et attendre ses instructions, et, pendant l'intervalle, les staries et surestaries établies par le contrat ou l'usage local courront.

Art. 1036 — Le chargement est affecté par privilège au payement du fret, du chapeau et des indemnités dues par les chargeurs à raison de l'affrètement.

Code de commerce japonais :

Art. 591. — Dans le cas de l'affrètement d'un navire entier, l'armateur est obligé d'aviser l'affréteur, aussitôt que les préparatifs nécessaires au chargement des marchandises ont été faits.

Si un temps a été fixé pour effectuer le chargement, ce temps court du jour qui suit celui où l'avis susmentionné a été donné. Si le chargement a lieu après l'écoulement de ce temps, l'armateur peut, même à défaut de stipulation expresse, demander une compensation raisonnable.

Les jours durant lesquels le chargement est impossible par suite d'une force majeure, ne sont pas comptés dans le temps destiné au chargement.

Art. 592. — Lorsque le capitaine doit recevoir des marchandises d'un tiers, et que celui-ci ne peut être trouvé ou qu'il n'effectue pas le chargement, le capitaine doit sans retard en donner avis à l'affréteur. Dans ce cas, l'affréteur ne peut effectuer le chargement des marchandises que dans le délai fixé pour le faire.

Art. 599. — Dans le cas d'un affrètement à la cueillette, le chargeur est tenu de charger les marchandises sans retard selon les intructions du capitaine.

Si le chargeur omet de charger les marchandises, le capitaine peut néanmoins commencer le voyage. En ce cas le chargeur est tenu de payer la totalité du fret, mais il

pourra en déduire le fret que l'armateur a obtenu d'autres marchandises.

Art. 602. — Dans le cas d'un affrètement total ou partiel, le capitaine est tenu d'aviser le destinataire sitôt que les préparatifs nécessaires au chargement des marchandises sont faits.

Si un délai est fixé pour le déchargement, ce délai est computé du jour qui suit le jour de l'avis ci-dessus mentionné. Si le chargement des marchandises n'a lieu qu'après l'écoulement de ce délai, l'armateur a, même à défaut de stipulation spéciale, droit à une compensation convenable.

Ne sont pas computés dans ce délai, les jours où le déchargement ne pouvait s'effectuer pour des raisons de force majeure.

Dans le cas d'un affrètement à cueillette la destination est tenue de décharger les marchandises selon les intructions du capitaine.

Art. 603. — La réception des marchandises entraîne pour le destinataire l'obligation de payer, en conformité avec le contrat de transport ou avec la teneur du connaissement, le fret, les frais accessoires, les débours ainsi que le montant à supporter par lui proportionnellement à la valeur de ses marchandises, par suite d'avaries communes, d'assistance en cas de détresse ou de sauvetage.

Le capitaine ne doit délivrer les marchandises que contre le versement des montants ci-dessus mentionnés.

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DROIT MARITIME

Conflits de Loi en matière de Fret.

RAPPORT (1)

sur les Questions formulées par le Comité Maritime International en vue de la Conférence de Venise de 1907

par L. DENISSE

Docteur en droit, procureur de la république à Chateaubriant.

A. — Sur quel point conviendrait-il de régler internationalement les conflits de lois existant en matière de fret.

B. — Quelles sont, dans chaque cas, les meilleures solutions à préconiser ?

Une entente internationale, sur les questions relatives au fret, serait d'autant plus à désirer que ces questions sont du plus grand intérêt aussi bien pour l'armateur que

(1) Sur la matière du fret, l'Association française a été saisie du rapport ci-après reproduit de M. L. Denisse. Bien qu'elle n'ait pu délibérer sur le contenu de ce rapport dans sa dernière réunion, elle le présente au Comité maritime international comme l'expression de la pensée d'un rapporteur qui a fait une étude approfondie de la matière. Elle y joiut un important travail de droit comparé de M. Léon Adam.

pour le chargeur ; l'obligation de payer le fret est la plus lourde des charges qu'assume le négociant qui veut faire transporter ses marchandises, le coût du fret est le principal élément dont il ait à tenir compte pour les calculs qui le guideront dans ses opérations de commerce d'outre-mer ; l'espoir de toucher un fret est le seul but en vue duquel l'armateur fait naviguer ses bâtiments, le fret est le seul gain que rapportent les capitaux immenses qui sont engagés dans les entreprises d'armements maritimes.

Les questions fondamentales relatives au point de savoir quand le fret est dû ou non, se trouvent généralement résolues dans le même sens par les diverses législations ; les divergences se produisent dans le cas où le navire se trouve empêché de conduire son chargement jusqu'à destination.

La principale difficulté que l'on rencontre alors, est celle de savoir si, à raison du transport partiel que le bâtiment qui s'est trouvé arrêté en cours de route a fait effectuer aux marchandises, le chargeur doit ou non un fret de distance. Cette question est tant pour l'affréteur que pour l'armateur d'une importance capitale ; suivant les solutions qui lui sont données, elle est susceptible d'entraîner les conséquences les plus avantageuses ou les plus regrettables pour le développement du commerce. Cette importance se trouve encore augmentée par ce fait, que du parti adopté sur le principe de la créance du fret de distance, dépendent les solutions que devront recevoir la plupart des difficultés qui s'élèvent au cas où un navire ne peut achever sa traversée.

C'est ainsi que les divergences et les controverses que soulèvent les trois premières questions soumises à la Conférence, ne proviennent que des points de vue différents admis relativement au fret de distance.

Il importe ici de ne pas adopter une règle qui, par les trop grandes chances de perte qu'elle ferait peser sur les

chargeurs, pourrait entraver les transactions commerciales; aussi est-il remarquable que c'est notamment chez la plus grande puissance maritime, en Angleterre, que l'on voit suivre le système qui, au premier abord, pourrait paraître le plus désavantageux pour les armateurs.

Tous les efforts doivent donc tendre à faire adopter au moins sur ce principe du fret de distance, une convention internationale. Ce point seul serait résolu, qu'il n'en serait pas moins déjà accompli un très grand progrès, et l'accord serait d'autant plus facile sur les autres difficultés relatives au fret que, dans beaucoup de pays, ces difficultés n'ont pas été expressément tranchées par la loi.

On peut, en notre matière, espérer qu'un résultat sera atteint, car ce sujet a déjà fait l'objet des travaux de plusieurs congrès internationaux, qui tous ont toujours adopté le même principe. Ce principe qui se dégage de toutes les résolutions votées, est que le transport partiel des marchandises ne doit pas, par lui-même, faire naître la créance d'un fret proportionnel. Si ce principe venait encore, une fois de plus, à être consacré par la conférence internationale de Venise, il acquerrait une telle autorité que par la force des choses il parviendrait à s'imposer. Ce ne serait pas d'ailleurs seulement par les vœux des congrès internationaux qu'il se trouverait appuyé, il a également été admis par la commission nommée en France, en 1865, pour la revision du livre II du Code de commerce, et l'on connaît toute la valeur des travaux de cette commission.

La conférence de Venise ne pourra que tenir le plus grand compte des études qui ont déjà été faites sur ce sujet; nous renvoyons notamment à un excellent commentaire des règles adoptées par le congrès international de Sheffield, qui a été publié par M. Molengraaff (1), et où on

(1) *Etude sur le contrat d'affrètement. Principes fondamentaux d'une loi uniforme internationale Rev. de dr. int.* t. XIV, p. 39 et 297.

trouvera une étude très approfondie des questions que nous avons à examiner.

Première Question

I. — Fret « pro rata itineris »

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire se perd en cours de route, mais que les marchandises sont sauvées en tout ou en partie ? — Dans quelles proportions ou sur quelles bases ?

Les termes employés dans la rédaction de cette question, visant le cas où « le navire se perd », ne doivent pas être pris dans un sens restrictif, mais être considérés comme englobant toutes les hypothèses où, par suite de circonstances indépendantes de la volonté des parties, les marchandises se trouvent arrêtées en cours de route sans que le navire sur lequel elles étaient chargées puisse leur faire atteindre le port de destination. Ce n'est pas en effet seulement au cas de perte ou de déclaration d'innavigabilité de son navire, qu'un capitaine peut se trouver contraint de délivrer dans un port intermédiaire les marchandises qu'il s'était chargé de transporter, il peut en être encore ainsi notamment lorsque son bâtiment doit subir des réparations dont la durée est trop longue pour que le chargement puisse en attendre la fin.

Dans toutes ces hypothèses où les marchandises sont mises à la disposition de l'affréteur, non dans le port pour lequel elles avaient été chargées, mais dans un port intermédiaire, se pose la question de savoir si l'affréteur doit ou non payer un fret pour la portion de trajet qui a été effectué. C'est le fret qui peut être dû pour ce voyage partiel, que l'on désigne sous les noms de fret de distance, fret *pro rata itineris* ou proportionnel.

Il y a lieu d'observer que la question de savoir si un fret

de distance peut être dû, n'est jamais susceptible de se poser que dans les cas où l'arrêt des marchandises dans un port intermédiaire résulte d'événements complètement indépendants de la volonté du capitaine ou des chargeurs.

Les diverses législations ont donné à la question qui nous occupe trois solutions différentes : les unes décident qu'il n'est pas dû de fret de distance, les autres en font payer un, quelques-uns enfin, apportent ici une exception au principe qu'il ne peut être fait abandon des marchandises pour le fret, et décident que ce fret proportionnel ne pourra jamais excéder la valeur des marchandises.

Les législations qui admettent ce fret se divisent du reste sur le point de savoir comment il doit être calculé, certaines le déterminant d'après un calcul des distances purement mathématique, d'autres en tenant compte des difficultés du voyage et autres circonstances.

Pour rechercher quel parti il convient de prendre sur ce point, nous examinerons successivement : à quelle solution on se trouve juridiquement conduit si on ne s'attache qu'à la nature du contrat d'affrètement, puis quelle solution doivent faire prévaloir les considérations tirées de l'équité et des avantages que peuvent présenter pour le développement des transactions commerciales les divers systèmes en présence.

A. — Toutes les législations ont confondu sous un même nom les divers contrats susceptibles d'être passés par l'armateur qui veut tirer profit de son navire, ces contrats peuvent cependant être de natures très différentes. Un armateur peut trouver quelqu'un qui lui demande son navire pour une durée déterminée, qui peut-être même se chargera lui-même du soin d'armer et d'équiper ce navire ; il y a alors, suivant les circonstances, un louage de chose, mélangé ou non d'un louage de services. Mais les termes mêmes de la question qui nous occupe montrent qu'elle ne

peut se poser dans l'hypothèse d'un affrètement à temps; nous n'avons, en effet, à nous occuper que du cas où des marchandises ont été remises à un armateur avec mission à cellui-ci de les transporter à un point déterminé moyennant un fret convenu; nous avons à rechercher si l'armateur qui n'a pu faire accomplir aux marchandises qu'une partie du voyage convenu, peut réclamer une partie proportionnelle du fret.

Si l'affrètement n'est que le louage du navire et des services du capitaine, l'affréteur dont les marchandises ont été déposées dans un port intermédiaire, ayant joui des choses louées jusqu'au moment du débarquement dans ce port, doit un fret proportionnel à la durée de la jouissance qu'il a eue. Si au contraire l'affrètement est un contrat de transport, contrat ayant pour objet une prestation indivisible, une exécution partielle de cette prestation ne peut rendre le chargeur débiteur d'aucun fret.

Nous allons examiner quelle est la nature du contrat d'affrètement dans tous les cas où ce contrat a pour objet le transport de marchandises, c'est-à-dire dans tous les cas d'affrètement au voyage. Nous nous placerons aussi bien dans l'hypothèse où les marchandises ont été confiées purement et simplement à l'armateur, que dans celles où il a été convenu qu'elles seraient transportées par tel navire désigné, ou que tel bâtiment serait exclusivement affecté à leur transport.

Les jurisconsultes du moyen-âge se sont bornés à voir dans le contrat d'affrètement un louage de chose, plus ou moins mélangé de louage de services et de louage d'ouvrage, et la plupart de nos Codes de commerce modernes ont reproduit leur doctrine sur ce point.

Dans toutes les législations continentales, nous voyons que l'affrètement, qu'il s'agisse d'affrètement à temps ou au

voyage, est pour le législateur le *louage du navire ;* l'idée dominante est que ce contrat est un louage de chose.

Les anciens jurisconsultes, qui voulaient faire rentrer tous les contrats dans les cadres du droit romain, ont un peu au hasard rangé l'affrètement sous l'une des classifications fournies par ce droit ; ils n'ont attaché à cette question théorique aucune importance. C'est ce dont on demeure convaincu quand on lit sur ce point Pothier, qui est cependant l'un des auteurs les plus attentifs et le plus sûrs, et qu'on le voit déclarer ouvertement ne s'être formé aucune opinion sur cette question : « Nous avons, dit-il, dans un passage de son *Traité de la Charte-partie* (1), considéré jusqu'à présent le contrat de charte-partie comme un contrat de louage de chose, par lequel le propriétaire du navire, ou le maître, son préposé, loue son navire au marchand, pour servir au transport de ses marchandises, et loue en même temps les services du maître pour faire ce transport ; *c'est locatio navis et operarum magistri ad transvehendas merces.*

Le contrat de charte-partie peut être considéré sous une autre vue, comme un louage d'ouvrage, *locatio operis*, par lequel le marchand loue l'ouvrage du transport qui est à faire de ses marchandises, au maître qui se charge de faire ce transport pour le prix convenu ; c'est *locatio operis transvehendarum mercium.* Cette différence n'est que dans la spéculation ».

L'affrètement est si peu un louage de chose ou un louage de services, que les législateurs qui sont partis de ce principe ont été contraints, pour ne pas aboutir à des résultats trop choquants, d'abandonner plusieurs des conséquences auxquelles il conduit. C'est ainsi notamment, qu'au cas de perte des marchandises, nous voyons que dans tous les pays on a

(1) N° 103, édit. Dupin, t. IV, p. 369.

toujours admis qu'il n'est dû aucun fret : en appliquant les règles du louage on devrait cependant décider qu'il est dû un fret proportionnel, calculé d'après le temps qui s'est écoulé entre le jour du départ et celui du naufrage, comparé à la durée totale qu'eût dû avoir la traversée; jusqu'au moment où les marchandises ont été perdues, l'affréteur a, en effet, joui du navire et des services du capitaine. Pothier, lui-même, fait remarquer qu'on doit ici s'écarter des règles du louage : « Si l'affréteur a eu la jouissance du navire, pendant le temps qu'il a été occupé par ses marchandises, c'est une jouissance qui, par la perte qui est arrivée, lui est devenu entièrement inutile, et qui ne l'aurait pas été moins à d'autres qu'à lui » (1).

En outre, nous voyons toutes les législations imposer au capitaine, sous peine de dommages-intérêts envers l'affréteur, l'obligation de se rendre en droiture et de transporter dans le plus bref délai possible les marchandises qui lui ont été confiées ; s'il s'agissait d'un louage de choses ou de services, comment comprendre que le locateur pût être tenu de dommages-intérêts envers le locataire, parce qu'il a prolongé la durée pendant laquelle celui-ci jouit de la chose louée.

On rencontre encore dans les codes de commerce qui ont considéré l'affrètement comme un louage, d'autres dispositions qui sont absolument en contradiction avec cette conception ; c'est ainsi, par exemple, qu'au cas où le navire ne peut conduire les marchandises jusqu'à destination, l'obligation imposée au capitaine de louer un autre navire pour leur faire achever le voyage, ne s'explique pas si on est en présence d'un contrat de louage, ce contrat se trouvant rompu du jour où la chose louée est venue à périr.

Cette obligation, où se sont trouvés les législateurs qui

(1) *Traité de la Charte-partie*, n° 63, édit. Dupin, t. IV, p. 356.

ont voulu voir un louage dans le contrat d'affrètement, d'écarter sur plusieurs points l'application des règles du louage, montre bien avec évidence qu'ils sont partis d'un principe erroné. Ils n'ont pu consacrer les conséquences de ce principe que dans les hypothèses, où comme celles dont nous nous occupons, ces conséquences n'ont au premier abord rien qui puisse paraître trop anormal.

Le fait que l'affrètement ne rentre pas dans le contrat de louage, ne résulte pas seulement de ce que dans plusieurs cas il est impossible de lui faire application des règles de ce contrat, mais est encore démontré par l'analyse de la volonté des parties.

Le négociant qui remet ses marchandises à un armateur ne le fait que dans un seul but : celui de voir transporter les dites marchandises. Réciproquement, le seul bénéfice que l'armateur compte retirer de son navire, est le prix qui lui sera payé pour le transport des marchandises qui lui sont remises. Au moment où ils concluent un affrètement, l'armateur aussi bien que le chargeur n'ont uniquement en vue que le tranport à effectuer. L'affrètement apparaît bien ainsi comme ne constituant qu'un contrat de transport.

« On ne dira jamais, observe M. de Courcy (1), et ce serait certainement une idée fausse, que celui qui remet quelques colis au bureau d'un chemin de fer fait un contrat de location du chemin de fer, il fait un simple contrat de transport. Il en est de même de celui qui remet des marchandises au bureau d'expédition d'une compagnie de bateaux à vapeur ou au capitaine d'un navire en charge. Ce n'est aussi qu'un simple contrat de transport, idée bien distincte de celle que présente à l'esprit le mot de location ».

La nature du contrat va-t-elle se trouver modifiée par ce

(1) *Quest, de dr. marit.* t. I, p. 124.

fait qu'il est convenu que l'expédition se fera par tel navire désigné, ou que l'affrètement a pour objet un navire entier ?

On l'a soutenu en prétendant que l'affrètement d'un navire entier, ou même la désignation d'un navire déterminé, donnent au contrat, au moins dans une certaine mesure, le caractère d'un louage de chose.

Cette interprétation nous paraît reposer sur une fausse analyse de la volonté des parties, le chargeur qui convient que ses marchandises seront transportées par tel navire déterminé ou feront l'objet exclusif du chargement de tel autre navire, n'a en vue que de s'assurer que l'expédition de ses marchandises se fera dans de bonnes conditions ; les clauses dont il s'agit ne sont que des modalités accessoires du transport. Dans les expéditions par chemin de fer, le chargeur peut également stipuler que ses marchandises seront prises par tel au tel train, par un train express ou par train de petite vitesse, il peut demander qu'elles soient chargées sur des wagons d'un type déterminé ; enfin souvent on voit un négociant demander pour le transport de ses marchandises un train spécial, qui est exclusivement affecté à ce transport ; dans toutes ces hypothèses on n'a jamais douté qu'on ne fût en présence d'un contrat de transport.

Certaines marchandises demandent à être transportées dans de très grandes conditions de célérité, d'autres sont susceptibles de se détériorer au contact de certains produits ; le négociant qui se bornerait à remettre ses marchandises à une compagnie de navigation, sans se soucier des conditions dans lesquelles elles doivent être transportées, s'exposerait à ce qu'à leur arrivée elles soient délivrées ayant perdu la plus grande partie ou même la totalité de leur valeur ; en s'assurant au contraire qu'elles seront embarquées sur un paquebot à marche rapide, qu'elles ne se trouveront pas à côté d'autres marchandises dont l'odeur ou les émanations puissent leur nuire, il s'entoure

de toutes les garanties possibles pour que le transport lui procure tous les avantages sur lesquels il est en droit de compter.

L'affrètement d'un navire entier peut encore procurer à un négociant cet avantage, non seulement que ses marchandises seront transportées plus promptement, qu'elles parviendront à destination avant celles de ses concurrents, qu'elles seront chargées dans de meilleures conditions, mais encore que l'armateur pourra lui consentir le transport à un prix plus réduit.

La preuve que les stipulations dont nous nous occupons ont uniquement pour but la recherche des garanties propres à assurer la bonne exécution du transport, c'est que très souvent on se borne à se référer aux classifications établies par le bureau *Veritas* ou autre, et à convenir que les marchandises seront transportées par un navire ayant telle côte.

L'affrètement constitue donc non un louage, mais un contrat de transport (1) ; or dans le contrat de transport, la prestation à effectuer par le transporteur a un caractère indivisible. C'est ce qu'a fort bien fait ressortir le très illustre professeur M. Labbé : « Un voyage commencé et inachevé ne représente aucun avantage, aucune valeur, aucun service rendu. Jusqu'à l'arrivée, il n'y a rien de fait, rien du résultat attendu par celui pour le compte duquel le voyage est entrepris ; on peut rappeler ici le proverbe chinois : quand on a dix pas à faire, neuf est la moitié du chemin. Nous allons même plus loin, nous disons que l'utilité du voyage est nulle jusqu'à sa fin » (2).

---

(1) Sur la nature du contrat de transport, voir Lyon-Caen et Renault, *Tr. de dr. com*, t. III, nos 549, 559 et suiv. ; Aubry et Rau, *Tr. de dr. civil*, t. IV, § 373 ; Sarrut, *Tr. de la législ. et de la jurispr. sur les transp. par ch. de fer*, nos 3 et suiv.

(2) *De la perte de la chose due*, no 107.

Si donc on ne s'attache qu'à l'application des règles découlant de la nature juridique du contrat d'affrètement, on est conduit à décider qu'il ne doit pas être dû de fret de distance.

B. — Est-on amené à une autre solution si on s'attache aux considérations tirées de l'équité et des convenances commerciales ?

On fait valoir en faveur du fret de distance les arguments suivants :

L'armateur perdant son navire, il n'est pas juste d'ajouter encore à cette perte en le privant de tout fret ; il doit pouvoir réclamer au chargeur qui lui n'a pas perdu ses marchandises, un fret proportionnel à la distance parcourue.

Cet argument est en réalité celui dont on a été le plus frappé, celui qui a empêché d'examiner de près quelle pouvait être la légitimité du fret de distance ; on a estimé que lorsqu'en présence du désastre qui atteignait l'expédition, le chargeur pouvait retirer ses marchandises, il n'était que juste qu'il ne les retirât qu'en payant une certaine somme à l'armateur ; il y a là une sorte de répartition des risques qui paraît faite d'après l'équité.

On ajoute que le capitaine qui aurait un droit au fret entier s'il avait trouvé un autre navire pour conduire les marchandises jusqu'à destination, ne peut être privé de toute rémunération par ce fait qu'il lui a été impossible de se procurer un autre bâtiment, alors qu'on ne peut lui reprocher aucune négligence dans les recherches qu'il a faites à cet effet : le capitaine se trouverait ainsi souffrir à raison d'une circonstance qui est indépendante de sa volonté et exclusive de toute faute de sa part.

Enfin on dit que le transport partiel des marchandises qui a été effectué, a dû procurer au chargeur un avantage dont celui-ci doit tenir compte à l'armateur ; sans doute

cet avantage ne correspondra pas toujours exactement à l'importance du trajet effectué, mais pour éviter les difficultés qui résulteraient de la nécessité de procéder dans chaque cas à des recherches et à des évaluations, il est préférable de poser une règle qui, déterminant à forfait le bénéfice procuré au chargeur, fixe en même temps le montant du fret qui sera dû par lui.

Tous ces arguments n'ont de portée qu'autant que le transport partiel est susceptible de procurer dans tous les cas, ou au moins dans la plus grande majorité des cas, un avantage au chargeur, or nous allons voir qu'il est loin d'en être ainsi.

Un transport partiel procurera un avantage au chargeur si, dans le port où elles ont été débarquées, les marchandises se vendent à un prix supérieur à celui qu'elles ont au port de départ, ou si de là elles peuvent être réexpédiées à leur point de destination, pour un prix moindre que le fret qui devait être payé du port de départ.

Les avantages résultant de ces différences de prix peuvent être très minimes, bien inférieurs à la valeur du fret de distance que le chargeur a à payer, si on le calcule proportionnellement à la route parcourue ; de sorte qu'après le paiement de ce fret, le chargeur peut se trouver dans une plus mauvaise situation que si ses marchandises étaient demeurées au port de départ.

Il se peut même que tout d'abord et indépendamment de tout fret à payer, le transport partiel des marchandises fasse subir une perte à leur propriétaire.

Le navire peut avoir échoué sur un point éloigné de tout grand centre et où il soit aussi impossible de trouver à vendre qu'a réexpédier les marchandises. Même lorsque la cargaison est débarquée dans un port, il se peut que ce soit dans une région où les produits dont elle est composée n'atteignent qu'un cours très bas ; les conditions désavan-

tageuses dans lesquelles s'opèrera la vente ne pourront encore que faire baisser les prix. D'un autre côté il pourra être très difficile, souvent même impossible, de faire parvenir les marchandises jusqu'au port pour lequel elles ont été expédiées, s'il n'existe pas de relations entre ce port et celui auquel elles ont été débarquées ; il faudra alors, en effet, les faire prendre par un navire qu'on devra peut-être faire venir de très loin, et si elles ne sont pas d'un prix très élevé il sera impossible de leur faire supporter ces frais de transport qui dépasseraient leur valeur.

Il y a en outre à tenir compte de cette circonstance, c'est qu'à moins d'être dans un port très fréquenté, les capitaines voyant des marchandises dans la nécessité d'être réexpédiées en profiteront pour demander un fret plus élevé.

Il faut du reste observer que si les marchandises s'arrêtent dans un port intermédiaire, c'est qu'on ne peut que très difficilement trouver à les réexpédier de ce port pour leur lieu de destination, puisque sinon le capitaine se serait lui-même chargé de faire cette réexpédition.

On voit donc qu'un transport partiel des marchandises peut faire subir à leur propriétaire un très grave préjudice, peut même le laisser dans la même situation que si elles avaient été perdues.

Si, dans ces conditions, le chargeur est en outre contraint de payer un fret de distance, il perdra plus que la valeur de ses marchandises; on violera à son encontre la règle que l'on ne doit pas par fortune de mer, perdre plus que ce qui a été exposé.

Aussi plusieurs législations, pour respecter ce principe, ont-elles du moins apporté à la disposition qui exige le paiement du fret de distance ce tempérament, que le

chargeur peut s'en libérer en faisant abandon des marchandises.

On se trouve ainsi bien loin de la prétendue idée d'équité qui veut que le chargeur, parce qu'il reçoit ses marchandises, contribue à la perte de l'armateur.

Le préjudice subi par le chargeur peut être supérieur à celui subi par l'armateur. Ce dernier, en effet, ne perd pas toujours son navire ; les marchandises peuvent se trouver empêchées de parvenir à destination, simplement parce qu'il leur est impossible d'attendre la fin des réparations que le navire doit subir dans un port de relâche.

L'argument invoqué par les partisans du fret de distance et disant que le capitaine ne doit pas être privé de sa rémunération parce qu'il n'a pas trouvé à réexpédier la marchandise, alors qu'il n'y a pas faute de sa part, ne porterait que si dans tous les cas il était avantageux de faire cette réexpédition, mais si le second fret à payer était excessif relativement à la valeur des marchandises, le capitaine ne pourrait évidemment faire une spéculation ruineuse. En outre, le fait qu'il n'y a pas eu faute de la part du part du capitaine, ne peut avoir aucune influence sur les conséquences devant résulter de l'inexécution du contrat par suite de force majeure ; il y a là deux idées absolument distinctes, l'existence d'une faute ne pourrait donner lieu qu'au paiement de dommages-intérêts, son absence ne peut créer une obligation à la charge de l'affréteur.

La plus grande puissance maritime : l'Angleterre, et aussi les Etats-Unis n'ont pas admis le fret de distance ; leur exemple a été suivi par la Belgique.

En France, la commission nommée en 1865 pour procéder à la revision de la législation relative au commerce maritime, et dont les travaux sont si remarquables, avait également décidé la suppression de ce fret ; l'article 298

du projet rédigé par elle en 1867 porte : « Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination ». « Je ne crains pas de le dire, déclare M. de Courcy en parlant de cette disposition, l'est l'équité, c'est le bon sens commercial..., malheureusement ce n'est pas la loi » (1).

L'abolition du fret de distance a encore été demandée par les congrès internationaux réunis à Sheffield, le 5 octobre 1865, sous les auspices de la *National Association for the Promotion of sociale science*, et par ceux réunis à Berne en 1880 et à Anvers en 1885 (2) sous les auspices de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens.

Les travaux préparatoires de la loi belge du 21 août 1879 motivent ainsi la décision qui a été adoptée relativement à la suppression du fret de distance : « Peut-on dire que lorsque la marchandise n'est pas perdue, l'affréteur aura tiré du transport partiel qui en aura été effectué, un profit dont il doit la rémunération ? C'est méconnaître, nous semble-t-il, l'intention qui préside au contrat de louage maritime.

« En effet, l'obligation consentie envers les chargeurs est de transporter la marchandise dans un endroit déterminé, dont l'indication est une condition *sine qua non* de la convention. Le transport, dans un lieu intermédiaire entre le point de départ et celui de la destination, met souvent le chargeur dans une situation plus onéreuse que si la marchandise n'avait point quitté le port de débarquement...

« Aussi proposons-nous, d'accord avec le projet français, de considérer l'exécution du contrat d'affrètement comme

(1) *Quiest. de dr. mart.*, t. I, p. 161.
(2) Voir *Rev. Int. de Dr. Marit.*, t. I. p. 429.

indivisible et ne s'accomplissant que par le transport de la marchandise à sa destination. Si le transport a lieu, tout le fret est dû ; si la marchandise reste en route, aucun fret n'est dû.

« Nous mettrons ainsi notre législation d'accord avec celles de l'Angleterre et des États-Unis qui, comme le fait remarquer la commission française, n'ont fait que suivre sur ce point la tradition du droit romain, dont notre Code actuel s'est écarté.

« Nous ferons droit aussi aux vœux exprimés à diverses reprises par des congrès internationaux. D'un autre côté nous donnerons une sanction sérieuse à l'obligation imposée au capitaine dont le navire est arrêté en route, d'en trouver un autre pour accomplir le contrat d'affrètement » (1).

Si les considérations qui précèdent conduisent à décider qu'on ne doit pas poser en principe l'obligation pour le chargeur de payer un fret de distance, elles montrent, en même temps, qu'il est cependant des cas où le chargeur doit payer une rémunération à l'armateur.

Les arguments que l'on peut faire valoir à l'encontre de l'admission du fret de distance, sont en effet tirés de ce qu'au point de vue de l'équité, il est inexact d'en imposer toujours le payement au chargeur, celui-ci pouvant ne retirer aucune utilité du transport partiel qui a été accompli, pouvant même en éprouver un très grave préjudice. Mais ces arguments amènent seulement à cette solution qu'on ne doit pas faire de l'obligation de payer un fret de distance une règle absolue, s'appliquant dans tous les cas.

Il est des hypothèses où le transport partiel peut procurer un très grand avantage à l'affréteur : les marchandises peuvent se vendre au port intermédiaire dans des conditions très avantageuses, aussi cher, peut-être même plus cher,

(1) Jacob, *Le dr. marit belge*, t. I, p. 415 et 426.

qu'au port de destination ; le port dans lequel les marchandises se trouvent arrêtées peut être très rapproché de leur point de destination, et s'il a été impossible au capitaine de trouver un navire pour les conduire jusque-là, du moins cependant sera-t-il possible, dans un certain délai, de les recharger sur un autre bâtiment, ou pourra-t-on leur faire effectuer par chemin de fer ou par canaux le trajet qui leur reste à parcourir.

Dans ces hypothèses, le transport partiel qui a été effectué ayant procuré un avantage au chargeur, celui-ci doit une rémunération à l'armateur ; le principe fondamental, admis dans toutes les législations, que nul ne doit s'enrichir aux dépens d'autrui, s'opposerait à ce que le chargeur pût profiter de ce transport sans dédommager le capitaine.

L'obligation de payer un fret de distance nous apparaît ainsi comme ne puisant uniquement sa source que dans la théorie de l'enrichissement sans cause ; par suite ce fret ne pourra jamais être réclamé que dans les cas où le chargeur aura retiré un avantage du transport partiel et que dans la mesure de cet avantage. L'affréteur pourra, par le paiement de ce fret, être ramené à la même situation que si ses marchandises n'avaient pas quitté le port de départ, il ne pourra jamais être placé dans une situation pire.

Bien que le capitaine n'ait pu lui-même trouver un autre navire pour conduire les marchandises jusqu'au port de destination, il se peut que quelque temps après l'affréteur réussisse à s'en procurer un. Lorsque les marchandises achèvent ainsi le voyage qu'elles avaient entrepris, les principes que nous venons de poser ne laissent place à aucune difficulté pour la détermination du fret de distance ; le prix payé pour le second voyage montrera, en effet, si le premier transport partiel a ou non procuré un avantage au chargeur, si ce prix est inférieur au montant du fret primitif, la différence représentera l'avantage procuré et par suite le chiffre

du fret de distance. Cette différence devra toujours, dans tous les cas, être intégralement payée à l'armateur primitif, sinon l'affréteur verrait ses marchandises transportées jusqu'à destination pour un fret moindre que celui qui avait été originairement stipulé, il réaliserait ainsi un bénéfice au détriment de l'armateur primitif, bénéfice qui serait d'autant moins justifié qu'il serait le contre-coup d'une fortune de mer qui a atteint celui-ci.

Dans les autres hypothèses comment doit être déterminé le montant du fret de distance ?

L'un des ouvrages les plus estimés, le savant *Traité de droit maritime* de notre très éminent collègue M. Lucien de Valroger, dit que la règle la plus sûre est de prendre pour base la différence reconnue au port de destination entre le taux du fret pour le lieu où la cargaison a été primitivement prise, et celui du fret pour le lieu où elle a été laissée en cours de transport (1) ; et cette doctrine a paru si juste que, même malgré les termes du Code de commerce, elle a été consacrée par la jurisprudence française (2).

Un autre système, qui est celui des codes de commerce allemand et scandinaves, décide que l'on doit tenir compte non seulement de la proportion existant entre la longueur du trajet parcouru et de celui restant à parcourir, mais encore des frais, des dangers, des efforts que supposent en moyenne chacun de ces trajets. Le reproche que l'on pourrait faire à ce système est que les éléments dont il tient compte n'intéressent uniquement que l'armateur, ils sont complètement étrangers à l'affréteur. La vérité est que ces éléments doivent normalement influer sur le taux des frets, et ainsi ce système arrive, dans une certaine

(1) T. II. nº 832, p. 340 ; voir dans le même sens : Cresp et Laurin *Cours de dr. marit.*, t. II, p. 177.

(2) Tr. com. Marseille, 9 nov. 1857, *Journ. de jur. de Marseille*, 1857. 1 294.

mesure, à se confondre avec le précédent. Enfin un troisième système ne s'attache qu'au calcul des distances ; on a ainsi, dit-on, l'avantage de n'avoir à faire qu'une simple opération mathématique, on évite toutes les difficultés ; les législations qui tiennent compte d'autres éléments sont immédiatement obligées de supposer qu'il va naître un litige, de prévoir la nomination d'experts.

Le mode de détermination du fret de distance n'a d'ailleurs qu'une importance très secondaire, il suffirait que l'on parvînt à s'entendre sur les cas dans lesquels il est dû et sur la limite maxima qu'il ne peut dépasser.

La solution que nous proposons n'est en réalité, sous une forme plus précise, que celle qui a été adoptée par le congrès de droit international de Bruxelles de 1888 (1), et qui est proposée par M. Jacobs dans son avant-projet de loi internationale, travail de la plus grande valeur (2); ces deux textes décident que le montant du fret de distance doit être fixé *ex æquo et bono*.

Dans le commentaire qu'il avait donné dans son rapport, de la proposition adoptée par le Congrès de Bruxelles, M. Jacobs avait expressément indiqué que l'affréteur qui ne retirerait aucun avantage du transport partiel ne devrait aucun fret : « Nous venons vous proposer, avait-il dit, d'accorder un fret proportionnel à l'utilité que le chargeur retire de ce voyage inachevé. Il peut arriver que le lieu où le capitaine débarque la marchandise soit tel qu'elle n'ait pas plus de valeur, peut-être moins qu'au point de départ ; dans ce cas, il serait inique de lui accorder un fret quelconque. Mais si, arrivé près du terme du voyage, il reste à peine quelques frais à faire pour parvenir à destination, n'est-il pas juste que le capitaine soit payé du service

(1) Voir *Rev. Int. de Dr. Marit.* t. IV, p. 375.
(2) Voir *Rev. Int. de Dr. Marit.* t. IV, p. 366.

rendu ? Nous proposons de fixer, en ce cas, le fret d'après les règles de l'équité : *ex æquo et bono* » (1).

Cette solution n'est pas en contradiction avec les résolutions des congrès de Sheffield, de Berne et d'Anvers. Comme elles, en effet, elle admet la suppression du fret de distance en tant qu'on fait découler du contrat d'affrètement l'obligation de payer ce fret ; elle ne laisse pas subsister la créance du fret de distance comme un droit que l'armateur puisse dans tous les cas invoquer, mais seulement comme un droit susceptible de naître dans certaines circonstances.

La doctrine admise en Angleterre conduit en pratique à un résultat analogue ; si elle décide, en effet, qu'en principe il n'est pas dû de fret de distance, elle veut cependant que ce fret soit payé toutes les fois que l'affréteur s'y est obligé expressément ou tacitement, et, sauf preuve contraire, le seul fait par l'affréteur d'accepter les marchandises au port intermédiaire, emporte de sa part obligation tacite.

---

(1) Voir *Rev. Int. de Dr. Marit.* t. I, p. 666.

Deuxième Question

Du fret en cas de vente de la cargaison

Est-ce que le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route : — 1° pour les besoins du navire ; 2° par suite de leur état d'avarie : a) *si celui-ci est dû au vice propre ;* b) *s'il est dû à une fortune de mer. — Dans quelles proportions ou sur quelles bases ?*

1° VENTE DES MARCHANDISES POUR LES BESOINS DU NAVIRE

Nous n'avons à nous occuper ici que du cas où le capitaine a, en cours de route, vendu une partie de la cargaison pour subvenir à des nécessités urgentes et alors qu'il lui était impossible de se procurer de l'argent autrement ; si le capitaine avait fait cette vente sans nécessité, le propriétaire des marchandises vendues, loin de devoir un fret, aurait droit à des dommages-intérêts.

Lorsque le capitaine, qui s'est ainsi procuré de l'argent pendant le voyage, conduit son navire à bon port, il est de toute justice qu'il place le propriétaire des marchandises dont il a disposé, dans la même situation où se trouverait celui-ci si les marchandises n'avaient pas quitté le navire, c'est-à-dire qu'il lui en rembourse le prix d'après leur valeur au port de destination.

Le chargeur touchant la même somme que si ses marchandises avaient achevé le voyage, doit également, comme il aurait à le faire si cette éventualité s'était réalisée, payer le fret entier. Il n'y a là que l'application du principe général, que le chargeur doit la totalité du fret, toutes les fois

qu'il reçoit la valeur de ses marchandises au port de destination ; principe qui se justifie aisément, car il repose sur cette idée que le chargeur ne peut s'enrichir aux dépens de l'armateur ; ayant les mêmes avantages que si ses marchandises lui avaient été délivrées au point pour lequel elles étaient expédiées, il doit avoir les mêmes charges.

En vertu de ce principe, l'armateur doit non seulement déduire de la somme qu'il a à verser au chargeur comme représentant la valeur des marchandises vendues, le prix de son fret, mais encore les droits de douane, les frais de déchargement et autres qui eussent été nécessités par l'arrivée des dites marchandises à destination ; tous ces divers débours sont des facteurs de la valeur des marchandises au port de destination, et le chargeur touchant cette valeur doit avoir à les supporter.

Il se peut que le prix auquel le capitaine a vendu les marchandises soit plus élevé que le cours qu'elles atteignent au port de destination, l'armateur doit-il en ce cas rembourser le chargeur en lui tenant compte du prix auquel les marchandises ont été vendues ou seulement de leur valeur au port de destination.

Cette dernière opinion a été soutenue ; lorsque le prix de vente des marchandises est inférieur à leur valeur à destination, l'armateur étant tenu de supporter cette différence en moins, par réciprocité il doit, a-t-on dit, profiter de la différence lorsqu'elle est en plus.

Il est aisé de voir qu'un tel système ne saurait être admis ; le pouvoir donné au capitaine de disposer du chargement en cours de route est déjà, en quelque sorte, une atteinte aux droits des propriétaires des marchandises embarquées, il est cependant nécessaire de reconnaître ce pouvoir au capitaine, qui sinon pourrait se trouver dans l'impossibilité de continuer le voyage, mais du moins il ne doit en user qu'avec la plus extrême réserve ; et il ne serait pas admis-

sible, si la vente qui a dû ainsi être faite est avantageuse, que le capitaine puisse s'en prévaloir pour en retirer un bénéfice.

Il nous paraît du reste impossible de refuser au propriétaire des marchandises le droit de ratifier la vente faite en cours de route par le capitaine et de prendre cette vente pour son compte, par suite d'en réclamer le prix. Mais bien évidemment le chargeur ne pourrait s'appuyer sur ce fait qu'il prend la vente pour son compte pour prétendre ne pas payer le fret entier, mais seulement un fret proportionnel jusqu'au port où les marchandises ont été vendues. Il serait en effet choquant que l'affréteur pût voir ses obligations diminuées à raison de ce fait qu'il touche plus que ce sur quoi il était en droit de compter; et d'autre part, sa ratification ne pourrait avoir pour effet que de le placer dans la même situation que s'il avait retiré volontairement ses marchandises; or en cas de retrait volontaire des marchandises en cours de route le fret entier est dû.

Le capitaine peut avoir embarqué de nouvelles marchandises pour remplacer la partie de la cargaison qu'il a vendue. Le fret payé par ce nouveau chargement profitera-t-il à l'armateur ou au propriétaire des marchandises vendues ?

On pourrait soutenir qu'il suffit à ce dernier de ne pas souffrir de préjudice à raison du fait que le capitaine a été obligé de disposer de ses marchandises; que si c'est grâce à la vente desdites marchandises que l'expédition à pu être continuée, l'armateur l'en indemnise suffisamment en le plaçant dans la même situation comme si elles étaient parvenues à destination ; mais que les bénéfices résultant de ce que de nouveaux contrats d'affrètement ont pu être conclus pour la partie du trajet restant à effectuer lui sont complètement étrangers.

Il nous paraît plus équitable de poser en principe absolu

que l'armateur ne peut jamais réaliser de bénéfice, à raison de cette circonstance qu'il a dû disposer en cours de route d'une partie de la cargaison. Outre que ce principe est de nature à sauvegarder les droits des chargeurs, en garantissant contre tout abus possible, il apporta un juste tempérament aux pouvoirs accordés au capitaine, en laissant au propriétaire des marchandises dont on a disposé, toutes les chances avantageuses susceptibles de résulter de l'opération

Envisageons maintenant l'hypothèse où le navire n'atteint pas le port de destination.

Deux conceptions sont ici possibles : on peut fictivement considérer les marchandises vendues comme continuant à voyager avec le navire, et par suite décider qu'au cas de perte du navire, ces marchandises devant être réputées péries, les parties n'ont réciproquement aucune action à exercer l'une contre l'autre; l'armateur n'a rien à rembourser du prix de vente, le chargeur n'a aucun fret a payer. Ce système était consacré par le projet de 1867 (art. 296); et sous l'empire de l'Ordonnance de 1681, qui était muette sur ce point, il était défendu par Emerigon.

On peut dire en faveur de cette doctrine, qu'elle place les parties dans la même situation que si les marchandises n'avaient pas été vendues. Il y a ainsi une concordance parfaite entre les deux hypothèses d'heureuse arrivée ou de perte du navire; dans les deux cas, le propriétaire des marchandises dont le capitaine a disposé est placé dans la même situation que si ces marchandises fussent demeurées à bord.

Ce système fait bénéficier l'armateur du produit de la vente des marchandises, mais n'est-il pas juste de laisser ce bénéfice à l'armateur alors qu'il n'y a aucune raison légitime d'en faire profiter le chargeur. Ce dernier, en effet, est complètement étranger à la vente, vente d'ailleurs qui

n'a pas été volontaire mais imposée par la nécessité ; la volonté de l'affréteur était que ses marchandises ne quittassent pas le navire ; or si elles ne l'avaient pas quitté elles eussent été perdues dans le naufrage. On peut ajouter qu'il est assez naturel que la créance de l'affréteur, qui est née à propos des besoins de l'expédition, soit liée au sort de cette expédition ; l'affréteur est en quelque sorte un prêteur à la grosse sur le navire.

Le principal défaut de ce système est de reposer sur une fiction, de supposer que les marchandises vendues si elles étaient demeurées à bord eussent péri avec le navire. Or, quelles que soient les circonstances du naufrage, il est toujours impossible d'affirmer que les marchandises, si elles avaient été à bord, n'auraient pas été sauvées.

Deux autres systèmes se trouvent en présence, qui tous deux sont d'accord pour admettre cette solution que l'armateur ne doit rembourser au propriétaire des marchandises vendues que le produit net de la vente ; le différend qui existe entre eux porte sur le point de savoir si le chargeur doit payer le fret entier ou un fret proportionnel jusqu'au port où a eu lieu la vente.

L'opinion qui veut que le fret entier soit payé ne nous paraît pas pouvoir se justifier ; la totalité du fret ne doit en effet être exigible, que lorsque les marchandises parviennent au port de destination, lorsque leur valeur à ce port est payé à leur propriétaire, ou lorsque ce dernier retire ses marchandises au cours du voyage ; or nous ne nous trouvons dans aucune de ces trois hypothèses, les marchandises n'ont été ici retirées ni par le fait ni dans l'intérêt de l'affréteur. Les législations qui exigent le fret entier apportent du reste à cette règle ce tempérament, que le capitaine ne peut se faire payer de ce fret que par voie de retenue sur le produit de la vente des marchandises ; ainsi

du moins le préjudice subi par le chargeur ne peut dépasser la perte de ses marchandises.

Si on décide qu'il doit être payé un fret proportionnel jusqu'au port où a eu lieu la vente, nous renverrons à ce sujet à ce qui a été dit plus haut sur le fret de distance. Ici encore il nous paraît logique de soutenir que ce fret de distance ne peut être exigé que si le transport partiel a procuré un avantage au chargeur, c'est-à-dire dans l'espèce, si les marchandises ont été vendues à un prix supérieur aux cours du port de départ ; et le montant de ce fret ne pourra jamais dépasser la différence entre ces deux prix, puisque sa créance n'a uniquement sa source que dans le profit retiré par l'affréteur.

Si donc les marchandises n'ont été vendues par le capitaine qu'à un prix égal ou inférieur à leur prix au port de départ, nous pensons que l'armateur doit être contraint de rembourser ce prix au chargeur, sans pouvoir lui réclamer aucun fret.

Pour le cas où les marchandises ont été mises en gage au lieu d'être vendues, l'armateur n'aura à remettre au chargeur que la somme prêtée sur la marchandise et le billet de gage, et pour savoir s'il doit ou non un fret de distance il n'y aura qu'à apprécier si le transport partiel lui a ou non procuré un avantage.

2° VENTE DE MARCHANDISES PAR SUITE DE LEUR ÉTAT D'AVARIE.

Si dans un port de relâche des marchandises sont vendues par le capitaine, parce que celui-ci constate qu'à raison de leur mauvais état, elles ne pourraient arriver au port de destination que complètement détériorées, ou parce qu'il voit que ces marchandises avariées abîmeraient le reste de la cargaison, l'armateur ne peut être redevable envers le

propriétaire de ces marchandises que du produit net de la vente. Le fret est-il dû relativement à ces marchandises ?

Pour répondre à cette question, il faut distinguer le cas où l'état d'avarie des marchandises est dû au vice propre, et celui où il est dû à une fortune de mer.

a) *Avaries dues au vice propre.* — Si le mauvais état des marchandises qui a nécessité leur vente ne provient que de leur vice propre, on doit, sans difficultés, décider que le fret entier est dû ; cette hypothèse doit, en effet, être assimilée à celle où il y a retrait volontaire des marchandises ; le chargeur ne peut se plaindre ; c'était à lui à ne mettre à bord qu'une cargaison en état de faire le voyage. Tout au contraire, les autres affréteurs ou l'armateur peuvent se trouver en droit de demander au propriétaire de ces marchandises des dommages-intérêts, s'ils ont subi un préjudice à raison de leur mauvais état.

L'armateur aurait le droit d'exiger son fret entier, alors même que le navire aurait été déclaré innavigable au port où ont été vendues les marchandises avariées, si le reste du chargemeut a continué le voyage sur un autre navire loué par le capitaine ; dans ce cas, en effet, ce n'est toujours que par suite d'une circonstance dont le chargeur est responsable, que ces marchandises ne sont pas conduites à destination.

b) *Avaries dues à une fortune de mer.* — Lorsque les marchandises vendues par le capitaine, à raison de leur état de détérioration, n'ont été avariées qu'à la suite d'une fortune de mer, y a-t-il lieu encore de décider que ces marchandises doivent le fret entier ?

Cette solution nous paraît être fondée, aussi bien au point de vue de l'équité, qu'à celui du droit.

Le capitaine, en vendant en cours de route les marchandises avariées qui ne pourraient supporter la fin de la traversée, agit uniquement dans l'intérêt des propriétaires

de ces marchandises ; il a, en effet, droit à son fret pour toutes les marchandises qu'il délivre à destination quel que soit leur état de détérioration ; si donc on le privait de son fret pour les marchandises qu'il a vendues durant le voyage, on le placerait entre son devoir et son intérêt, alors que son devoir lui commanderait de sauvegarder les droits des chargeurs, en faisant vendre leurs marchandises, son intérêt lui suggérerait de conserver ces marchandises à son bord jusqu'à destination pour pouvoir toucher son fret entier.

On peut assimiler notre hypothèse à celle où il y a retrait volontaire des marchandises, car en opérant la vente le capitaine ne fait qu'exécuter ce qu'il présume être la volonté tacite du chargeur ; certainement, celui-ci s'il était présent, n'hésiterait pas à prescrire la vente de marchandises dont la valeur va aller toujours en décroissant, qui, peut-être, ne seront plus susceptibles d'être vendues lorsqu'elles parviendront à destination.

Les chargeurs, s'ils étaient disposés de payer le fret, réaliseraient, par suite de l'opération faite pour leur compte par le capitaine, un double bénéfice : tout d'abord ils toucheraient le prix de la vente qui a été faite au port de relâche, alors qu'au port de destination ils n'auraient peut être pu retirer aucun profit de leurs marchandises ; en second lieu, ils seraient dispensés de payer le fret, alors qu'ils eussent dû l'acquitter, bien que recevant à destination des marchandises sans valeur.

Les affréteurs ne peuvent avoir à se plaindre d'être obligés de payer le fret convenu, car avant d'expédier leurs marchandises ils ont dû peser tous les risques de l'opération qu'ils entreprenaient, ils savaient que ces marcandises pourraient être détériorées par les risques de mer et que, lors de leur déchargement à destination, le fret entier devrait être payé quel que soit leur état de détério-

ration. En vendant en cours de route les marchandises détériorées, le capitaine a réduit leur perte autant qu'il était possible de le faire, il a été leur gérant d'affaires, et ce n'est pas sur un acte ainsi fait dans leur intérêt que les chargeurs pourraient s'appuyer pour prétendre échapper au paiement du fret.

D'ailleurs, quand bien même on voudrait décider que dans cette hypothèse le fret n'est pas dû en vertu des règles du contrat d'affrètement, les principes de la gestion d'affaires permettraient toujours au capitaine de réclamer au propriétaire des marchandises vendues, le fret dont il s'est privé en procédant à cette vente, et il arriverait ainsi à toucher son fret entier.

Dans les deux hypothèses que nous venons d'examiner d'avaries par vice propre ou d'avaries par fortune de mer, le capitaine doit déduire du fret qu'il réclame pour les marchandises vendues, tous les frais qui lui ont été épargnés par suite du retrait de ces marchandises, ainsi que le fret payé par les nouvelles marchandises qui ont pu être chargées en remplacement, pourvu qu'il s'agisse toujours de la continuation du même voyage. Si l'armateur ne doit pas subir de préjudice par suite du fait de la vente, il ne doit pas non plus réaliser de ce chef un bénéfice.

Troisième Question

Du fret au cas où le navire est condamné

Est-ce qu'un fret est dû quand le navire est condamné au port de refuge ou ne peut achever son voyage, mais que la cargaison, réexpédiée par un autre navire parvient à destination ? Sur quelles bases et dans quelles proportions ?

Le capitaine, lorsque le navire ne peut plus continuer à conduire les marchandises doit chercher un autre navire sur lequel il puisse les réexpédier à destination. En concluant cet affrètement, le capitaine n'agissant que dans l'intérêt des chargeurs, a à apprécier si l'opération doit ou non leur être avantageuse ; si le taux excessif réclamé pour le fret indiquait clairement que la spéculation ne peut qu'être ruineuse, il devrait s'abstenir ; il y aurait alors impossibilité morale de se procurer un autre bâtiment.

Le capitaine ayant trouvé à réexpédier les marchandises, la question se pose de savoir par qui doit être payé le fret du bâtiment nouvellement affrété et si l'armateur primitif a droit à un fret.

Pour étudier cette question on a, en France, l'habitude de distinguer trois hypothèses, suivant que les deux frets sont proportionnellement égaux, ou que le fret du second navire est proportionnellement inférieur ou supérieur au fret primitivement stipulé.

Nous croyons que la solution à donner à cette question est dominée par celle que l'on adopte sur le principe de la créance du fret de distance, et il nous semble qu'il suffit de distinguer suivant que le chiffre du second fret est inférieur ou supérieur au chiffre du fret primitif.

Si on fait ici application du principe qui nous a paru devoir prévaloir relativement au fret de distance, et suivant lequel ce fret a sa source dans l'avantage procuré au chargeur, on verra que l'hypothèse dont nous nous occupons présente précisément le moyen le plus sûr d'apprécier cet avantage. La différence entre le fret primitif et le fret du second navire qui a conduit les marchandises à destination, représente, en effet, exactement le profit qui a été retiré par l'affréteur du transport partiel exécuté par le premier armateur ; il est par conséquent juste que cet armateur touche le montant de cette différence, il ne pourra

réclamer une somme plus élevée, et si le second fret n'est pas inférieur au premier, il ne pourra rien demander, car nous avons vu que le fret de distance ne peut être réclamé que dans la mesure de l'avantage résultant du transport partiel.

L'armateur primitif doit toucher toute la différence entre les deux frets, alors même que le nouveau fret est proportionnellement inférieur à celui stipulé dans le premier affrètement ; il reçoit en ce cas, à raison du transport partiel qu'il a affectué, un fret qui est supérieur à ce qu'il serait, si on ne le calculait que proportionnellement à la distance parcourue, mais nous avons vu, que c'est non d'après le trajet affectué, mais d'après le service rendu, que doit être apprécié le fret de distance, et que ce fret ne doit jamais être inférieur à la différence entre le fret primitif et le fret du bâtiment nouvellement affrété.

Lorsque les deux frets sont proportionnellement égaux, il se trouve que l'avantage procuré par le premier transport partiel correspond exactement à la proportion existant entre la distance parcourue et celle restant à parcourir. Cet avantage est au contraire plus faible, lorsque le second fret est proportionnellement supérieur au premier, mais si la somme revenant alors au premier armateur ne correspond plus au trajet qu'il a fait effectuer aux marchandises, il ne peut s'en plaindre, puisqu'il n'a droit à un fret de distance que dans la mesure de l'avantage procuré ; et si cet avantage est nul, c'est-à-dire si le montant du second fret n'est pas inférieur au chiffre du fret primitif, il ne peut prétendre à rien.

Le second fret peut être non seulement proportionnellement plus élevé, mais même d'un chiffre supérieur au fret primitif ; le surplus de la différence entre les deux frets nous paraît alors devoir être supporté par le chargeur ; la perte de l'armateur doit être limitée à la privation de toute

rémunération pour le transport partiel qu'il a effectué, il ne saurait en outre être contraint de débourser de l'argent pour permettre aux marchandises d'arriver à destination ; ce supplément de fret constitue une fortune de mer qui est à la charge des affréteurs.

Les solutions que nous venons d'exposer sont celles qui ont été adoptées par le projet de revision de 1867 et par la loi belge de 1879, dont l'article 97, reproduisant les termes de l'article 294 du projet de 1867, s'exprime ainsi..... « Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire naufragé ou déclaré innavigable, la différence en moins entre les deux frets doit être payée à ce capitaine. Mais il ne lui est rien dû si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui ; et si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur ».

Ce sont également les solutions qui ont été adoptées par les congrès internationaux de Sheffield, de 1865, d'Anvers de 1885, et de Bruxelles de 1888 et qui ont été présentées dans l'avant-projet de loi internationale rédigé par M. Jacobs (1). Ce sont aussi celles pui sont suivies aux États-Unis et en Angleterre, sauf controverse pour ce dernier pays.

Dans d'autres pays, notamment en Allemagne, on admet que l'armateur primitif a droit au fret de distance jusqu'au port auquel il a conduit les marchandises et que le second affrètement est réputé fait pour le compte des chargeurs.

Le système qui prévaut en France décide, que dès que le second fret est proportionnellement supérieur au premier, la différence doit être supportée par le chargeur. Ce systême revient à dire que l'armateur primitif a toujours

(1) *Rev. int. de dr. marit.*, t. I, p. 666

droit à un fret de distance calculé d'après le nombre de milles parcourus. Cette solution est en concordance logique avec celle qui est admise en ce pays relativement au fret de distance ; pour la justifier on fait valoir que le capitaine en contractant un second affrêtement ne peut empirer sa situation.

On a reproché le défaut d'harmonie qu'il y aurait à faire supporter par le chargeur l'excédent du fret, lorsque le second fret est supérieur au fret primitif, alors qu'on ne le fait pas profiter de la différence lorsqu'il lui est inférieur ; l'affréteur, a-t-on dit, ne peut pas être rivé d'un côté à son contrat et ne pas l'être de l'autre, cette situation en partie double n'a aucue raison d'être, elle est aussi contraire à la logique qu'à l'équité.

Cette objection a été victorieusement réfutée ; l'armateur ne peut être, par suite des fortunes de mer, ni privé du fret auquel il a droit, ni contraint de débourser de l'argent pour faire parvenir les marchandises jusqu'à destination ; de plus, a-t-on dit, il faut distinguer entre le voyage du navire et celui des marchandises ; l'innavigabilité termine le premier, mais le second continue par la location d'un nouveau bâtiment, sur lequel le fret primitif, les assurances antérieures, les ventes à livrer déjà conclues, suivent les marchandises (1).

Nous nous sommes jusqu'ici placés dans l'hypothèse où le second navire a conduit les marchandises à destination. Il se peut que ce navire se perde ; la question se pose dans ce cas de savoir si, par suite de la perte de ses marchandises, le chargeur sera dispensé de tout paiement, ou s'il devra payer à l'armateur primitif la différence entre les deux frets qui devait revenir à celui-ci.

(1) Lyon-Caen et Renault, *Tr. de dr. com.*, 3e éd., t V, n° 679, p. 477.

L'armateur primitif pourrait dire qu'il a un droit acquis à son fret de distance, qu'il peut donc toujours le réclamer.

Il nous paraît préférable de ne pas considérer les deux affrètements successifs comme deux contrats distincts et indépendants ; pour le chargeur c'est toujours le même voyage qui continue, et il n'y a pas de raison pour déroger ici à la règle que le chargeur qui ne reçoit pas ses marchandises ne doit pas de fret. Si on admet que le fret de distance n'est dû que jusqu'à concurrence de l'utilité procurée, on arrive d'ailleurs à la même solution, puisqu'ici l'événement a démontré que le transport partiel n'a été d'aucune utilité.

Quatrième Question

Question du demi-fret et du fret sur le vide

Dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant tout chargement ou ne charge qu'une partie de la marchandise engagée,— convient-il de fixer législativement l'indemnité due (demi-fret et fret sur le vide), ou convient-il de s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts ?

Nous examinerons successivement le cas où l'affréteur ne fournit pas le chargement promis et celui où il ne fournit qu'un chargement incomplet.

a) *Rupture avant le chargement.* — Le négociant qui ayant conclu un contrat d'affrètement ne met pas ce contrat à exécution, cause évidemment un préjudice à l'armateur, puisque celui-ci, comptant sur les marchandises qui devaient lui être fournies, ne s'est pas préoccupé de chercher un autre chargement.

En Angleterre la réparation du préjudice qui est ainsi

subi par l'armateur est poursuivie d'après les règles du droit commun, l'armateur ayant dans chaque espèce à justifier de l'importance du dommage qu'il éprouve.

La plupart des législations continentales ont cru préférable d'établir ici un forfait déterminant le montant des dommages-intérêts dus à l'armateur et ont décidé que si l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il doit payer en indemnité au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait fournir.

Comme tous les forfaits relatifs à des dommages-intérêts, cette règle présente l'avantage d'éviter les lenteurs et les difficultés d'une action en justice, et il nous semble que pour le commerce maritime cet avantage est tout particulièrement appréciable. Les actions en justice seraient, en notre matière, d'autant plus difficiles, que le chargeur et l'armateur ne sont souvent pas de la même nationalité. Il nous paraît donc absolument désirable que toutes les nations s'entendent pour établir ici un forfait, de telle sorte que le capitaine puisse toujours se faire payer sans retard l'indemnité qui lui est due.

La fixation de cette indemnité à la moitié du fret est très ancienne, elle se retrouvait déjà dans le statut suédois de Birca de 1254, dans le statut de Flensbourg de 1284, et dans les anciennes lois de l'Islande et de la Norvège (1). Elle a été conservée par les législations modernes qui ont admis le principe d'un forfait et il ne paraît pas qu'il y ait de motifs pour le modifier.

Nous croyons qu'on ne peut hésiter qu'entre ces deux solutions : s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts ou adopter un forfait, et qu'il est inutile d'examiner les autres systèmes, par exemple celui consacré

(1) Desjardins, *Tr. de dr. marit.*, t III, a° 821, p. 596.

par le code de commerce néerlandais, qui, sous certaines conditions de sommation, autorise le capitaine à effectuer le voyage convenu et à réclamer le fret entier. Nous croyons, également, qu'il n'y a pas à s'arrêter à certaines distinctions qui n'admettent le paiement du demi-fret que lorsqu'il s'agit ou non d'affrètement à cueillette, ou lorsque le délai des surestaries n'est pas écoulé ; ces distinctions n'ayant aucun fondement rationnel.

Il est une hypothèse pour laquelle l'indemnité du demi-fret peut n'être plus suffisante, et qui a été spécialement prévue par quelques législations, c'est celle où le navire a fait une traversée sur lest pour venir prendre le chargement qui lui était promis. On peut considérer qu'ici le contrat a commencé à recevoir un commencement d'exécution et que par conséquent le fret entier est dû (1). On a aussi proposé de distinguer suivant que, d'après son importance, cette traversée sur lest peut être considérée comme un préliminaire du voyage projeté ou comme un voyage distinct ; au premier cas l'affréteur ne drevrait que le demi-fret, au second cas il devrait le fret entier (2) ; mais ce système a l'inconvénient de laisser place à l'arbitraire, car comment apprécier si le trajet fait par le navire pour se rendre au port où devrait être livré le chargement doit ou non être considéré comme un préliminaire du voyage.

Le système admis par plusieurs législations, et surtout en Allemagne et dans les pays Scandinaves, établissant un forfait distinct pour notre hypothèse, soit des deux tiers soit des trois quarts du fret, ne nous paraît pas non plus possible à cause de la trop grande diversité dans l'importance des voyages qui peuvent être faits sur lest pour venir chercher la cargaison; il nous paraît préférable de décider

(1) Voir code de comm. espagnol, art. 675.
(2) Jacobs, *op. cit.*, n° 329, p. 360.

que le fret entier sera dû au capitaine, déduction faite des dépenses qui lui sont épargnées et sans que jamais l'indemnité puisse être inférieure au demi-fret.

Malgré son nom, le demi-fret dont nous venons de nons occuper n'est pas un fret, mais simplement des dommages-intérêts dont le chiffre est fixé à l'avance; il résulte de là, notamment, que le montant en est toujours intégralement dû, sans qu'on ait à s'inquiéter de l'importance du préjudice subi par l'armateur.

Ne conviendrait-il pas également de fixer à forfait le chiffre d'une indemnité qui serait due dans tous les cas ou l'affréteur résilie le contrat après avoir commencé à charger ?

Dans cette hypothèse, le contrat ayant reçu un commencement d'exécution, le fret entier est dû, mais il n'est dû que déduction faite des frais épagnés au capitaine et du fret qui lui est payé par les marchandises qu'il a embarquées en remplacement du chargement qui ne lui a pas été fourni ; il peut arriver ainsi que l'affréteur qui a commencé à charger, puisqu'il ne donne pas suite à son contrat, n'ait presque rien ou même rien à payer. Sans doute les principes du droit commun permettent au capitaine de réclamer des dommages-intérêts à raison du préjudice qu'il a subi, mais on se trouve alors exposé aux lenteurs et aux inconvénients des demandes en justice. Le projet de 1867 avait, dans notre cas, donné le caractère d'indemnité à forfait au paiement du fret, en décidant qu'il ne serait pas fait de déductions, alors même que le capitaine aurait trouvé à compléter son chargement. Le montant de l'indemnité ainsi fixé paraît cependant trop élevé, et il semble qu'il serait suffisant de décider, comme on le fait en quelques pays, que la somme à payer par l'affréteur qui résilie son contrat ne pourra jamais être inférieure au demi-fret.

Si on se prononce en faveur de la fixation des dommages-

intérêts au demi-fret, devra-t-on dire que cette indemnité sera due dans tous les cas ; ou, au contraire, décider que cette règle ne s'appliquera que lorsque l'affréteur aura prévenu le capitaine de son intention de rompre le contrat, réservant au capitaine dans le cas contraire le droit de demander des dommages-intérêts supérieurs, ou même de réclamer son fret entier ?

La solution à donner à cette question dépend du parti que l'on prend sur le point de savoir si le seul fait de l'expiration des jours de planche et des surestaries doit ou non être considéré comme emportant de plein droit résiliation du contrat d'affrètement. Si, comme cela a lieu notamment en Angleterre, on se prononce pour l'affirmative, on devra décider qu'il ne sera jamais dû que le demi-fret; dans le cas contraire on devra décider que l'affréteur sera débiteur du fret entier ; en l'absence de dénonciation de la part de l'affréteur le contrat ne peut, en effet, être considéré comme ayant été résilié.

B. — *Chargement incomplet.* — L'affréteur qui ne fournit pas tout le chargement convenu n'en doit pas moins payer le fret entier qui eût été dû si le contrat avait été exactement exécuté. Cette obligation se comprend aisément : l'affréteur peut ne pas user des droits que le contrat lui confère, mais l'armateur ne doit pas subir de préjudice de ce chef.

Le fret qui est ainsi payé sur le vide n'a pas le caractère de dommages-intérêts, c'est un véritable fret; il n'y a pas lieu d'édicter de pénalité contre l'affréteur qui ne charge pas toutes les marchandises promises; en agissant ainsi il se borne à ne pas profiter des avantages que lui confère le contrat. Il suffit qu'il ne puisse invoquer cette circonstance pour prétendre échapper à une partie de ses obligations.

Le fret sur le vide n'étant exigé que pour que l'armateur puisse toucher le fret sur lequel il était en droit de compter, on doit déduire du montant de ce fret les dépenses qui

sont épargnées à l'armateur par le fait du chargement incomplet.

De même, on ne doit calculer ce fret que sur le vide existant dans le navire au moment du départ et non sur la quantité de marchandises fournies en moins par l'affréteur, ce dernier profite donc du fret payé par les marchandises que le capitaine a embarquées à la place de celles qu'il n'a pas chargées, mais bien évidemment si ce fret était supérieur à celui qu'il doit payer, il ne pourrait profiter de la différence, il ne doit pas pouvoir trouver une source de bénéfice dans l'inexécution de son contrat.

Si le vide avait occasionné des frais de lestage ou autres (1), l'affréteur devrait rembouser ces frais au capitaine. L'armateur ne doit ni subir de préjudice ni s'enrichir par suite du fait que l'affréteur n'a pas fourni tout le chargement convenu.

La seule difficulté sérieuse qui se présente sur ce point est de savoir à quelles conditions sera dû le fret sur le vide.

Il ne semble pas qu'il y ait lieu d'exiger ici des formalités spéciales si l'affréteur a reconnu l'existence du vide et si, par suite, il ne peut y avoir de contestations à ce sujet entre les parties ; si, par exemple, le chargeur a lui-même mentionné sur le connaissement l'existence du vide.

En dehors d'une reconnaissance formelle du chargeur il est au moins nécessaire que l'importance du vide soit exactement établie avant le départ par une constatation

(1) Le fait d'un chargement incomplet pourrait encore entraîner des frais pour l'armateur au cas où il y aurait lieu de procéder à un règlement d'avaries communes, en lui faisant supporter une part plus considérable pour la contribution du corps du navire. Quelques législations, notamment le code de commerce néerlandais, décident expressément que l'armateur pourra en ce cas se faire rembourser par l'affréteur (art. 466).

qui, autant que possible, doit-être contradictoire; et il semble bien aussi qu'il faille exiger que le capitaine ait mis l'affréteur en demeure de compléter le chargement.

Cinquième Question

Retard au chargement et au déchargement

Doit-on considérer les surestaries comme un supplément de fret ou comme une indemnité ?

Convient-il de subordonner leur débition à une protestation écrite, tout au moins par correspondance ?

I. — Les intérêts de cette question sont nombreux. Si les surestaries ne sont qu'un accessoire du fret elles devront être comprises dans l'abandon du navire et du fret, elles suivront en tout le sort de la créance du fret, c'est-à-dire ne seront pas dues si cette créance ne devient pas exigible ou est prescrite, seront garanties par le même privilège ; elles courront de plein droit, en vertu du contrat, sans mise en demeure préalable, seront suspendues les jours fériés dans les cas où elles ne se calculent que par jours ouvrables, et seront également suspendues par les événements de force majeure. Si elles ne sont que des dommages-intérêts, toutes les solutions inverses doivent être admises.

La solution à donner à cette question dépend du parti que l'on prend sur le point de savoir quelle est la nature du contrat d'affrétement. Si ce contrat est un louage de chose et de services, on est conduit à dire que l'affréteur en apportant des retards dans le chargement ou le déchargement du navire ne fait que prolonger la durée de jouissance de la chose louée, il use plus longtemps du navire, la somme

due pour cette prolongation de jouissance n'est qu'un loyer supplémentaire, loyer venant s'ajouter au loyer principal qui est le fret. Ce système est celui qui est admis par la doctrine et la jurisprudence françaises qui considèrent le contrat d'affrètement comme un louage.

Si, au contraire, on pense que l'affrètement doit, ainsi que nous nous sommes efforcé de le montrer plus haut, être considéré comme un contrat de transport, les retards apportés par l'affréteur dans le chargement ou le déchargement n'apparaissent plus comme une prolongation de jouissance, mais comme une inexécution des obligations que lui impose le contrat ; un transport doit être effectué avec le plus de rapidité possible. En cette matière chacun des contractants compte sur la célérité de son cocontractant, celui d'entre eux qui occasionne des lenteurs contrevient à la loi du contrat et par suite la somme qu'il doit de ce chef constitue bien des dommages-intérêts.

Les surestaries ne paraissent donc être que le règlement à forfait des dommages-intérêts dus à l'armateur à raison des retards occasionnés par l'affréteur.

II. — La multiplicité des questions qui s'élèvent relativement aux surestaries, le fait que cette matière est le plus souvent prévue, au moins en partie par les conventions des parties, qu'en outre presque partout il existe sur ce point des usages locaux, ont amené la plupart des législations à n'édicter en cette matière que des dispositions assez brèves. La diversité des cas qui peuvent se présenter en pratique est telle qu'il semble que les textes les plus étudiés ne puissent arriver à prévoir toutes les difficultés de détail susceptibles de se produire ; l'interprétation des clauses insérées par les parties dans leurs conventions, même des clauses d'un usage courant, soulève tous les ans un grand nombre de procès.

Quelques codes de commerce contiennent cependant sur ce sujet de très nombreuses dispositions.

Malgré tout l'intérêt qu'il y aurait à faire disparaître le grand nombre de litiges qui s'élèvent sur ces questions, il paraît bien difficile d'arriver à régler cette matière par une convention internationale.

Ce qui serait à désirer, c'est que, d'une part, il existe pour tous les ports des règlements très précis sur la détermination de la durée et le calcul des jours de planche, surestaries, sur le taux des sommes à payer, etc. et que, d'autre part, il soit admis que ces questions doivent toujours être règlées par les usages du port où se sont produits les retards. Quelques codes de commerce contiennent des règlementations très précises. Il serait souvent difficile que ces dispositions fussent générales pour tout un pays, car les ports d'un même pays peuvent avoir sur ces points des usages différents, usages bien établis et qu'il serait presque impossible de modifier ; mais il serait suffisant que dans chaque port ces questions fussent réglementées d'une façon complète de manière à éviter les difficultés et les litiges qui s'élèvent tous les jours.

Une entente internationale pourrait cependant s'établir sur un point qui paraît capital, celui de savoir si l'accomplissement d'une formalité quelconque doit être considéré comme nécessaire pour que les surestaries puissent commencer à courir.

En faveur de la négative on peut dire que toute formalité est inutile, les surestaries courant de plein droit à l'expiration des jours de planche ; mais les incertitudes qui règnent sur la durée de ceux-ci et surtout sur leur mode de calcul sont telles qu'il paraît bien préférable de décider que les surestaries ne pourront commencer à courir qu'après une protestation du capitaine.

Cette nécessité pour le capitaine d'adresser une protes-

tation ne peut créer aucune gêne pour lui, surtout si on décide qu'il suffira d'une protestation écrite sans qu'aucune forme spéciale ne soit exigée ; il semble donc que l'adoption de cette règle ne pourrait présenter aucun inconvénient. Plusieurs législations décident déjà qu'une protestation est nécessaire, mais ne sont pas d'accord sur les formes dans lesquelles elle doit être faite ; d'une façon générale, il n'y a jamais intérêt à imposer des formalités de procédure, et ces formalités sont surtout inutiles en notre matière où la célérité est une des premières conditions nécessaires.

Peut-être aussi pourrait-on s'occuper d'une autre hypothèse qui soulève d'assez grandes difficultés, c'est celle où il y a plusieurs chargeurs ou plusieurs destinataires ; dans quelle mesure les surestaries sont-elles alors dues par les divers intéressés ? Il semble qu'on puisse décider que s'il apparaît que le retard est imputable à l'un d'eux, celui-ci doit être condamné au paiement des surestaries ; que sinon la charge des surestaries doit être répartie entre eux au prorata de leurs marchandises.

ALLEMAGNE

ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME

REMARQUES

par le Dr SCHAPS
Juge près le Tribunal (Hambourg)

Sur l'initiative du Comité Néerlandais de Droit Maritime, la question des Conflits de lois en matière de Fret avait été inscrite à l'ordre du jour de la Conférence de Liverpool, en 1905. On n'y a pu aborder cette question, au sujet de laquelle on avait reçu de courts rapports des Associations danoise et hongroise (Conf. de Liverpool, pages 36/37 et 40/41) mais le compte-rendu de la réunion de Liverpool (pages 11 et suivantes) contient un « Questionnaire sur le Fret » rédigé par le Comité Maritime International, et suivi de quelques notes explicatives.

Ce qui suit est une réponse aux questions ainsi posées.

Tout d'abord, il y a lieu de se demander si une réglementation internationale des conflits de lois en matière de fret est nécessaire, ou recommandable, et dans quelle mesure.

Ce qui est vrai, c'est qu'il s'agit d'une matière pour laquelle les parties peuvent stipuler contractuellement la solution (Note, page 12) : ils peuvent se soumettre expressément ou tacitement à une loi déterminée, ou inscrire,

indépendamment de toutes lois, les stipulations qui leur conviennent. Mais généralement, tout au moins très souvent, les intéressés n'usent pas, ou n'usent que fort imparfaitement de cette faculté. S'ils se soumettent à une loi déterminée, il peut encore arriver que cette loi contienne des dispositions incomplètes ou contraires à leur interprétation, ou encore qu'elle laisse la solution du point en question à une autre loi, la *lex loci* qui n'est évidemment pas encore connue au moment de la convention. Enfin, comme il est dit avec justesse dans les « Notes » (page 12) certaines difficultés se représentent si fréquemment que par elles seules, elles justifient la recherche d'une solution uniforme.

Pareille solution est désirable en premier lieu lorsque la cargaison et le navire se séparent avant l'arrivée au lieu de destination, parce qu'il n'est pas possible de déterminer d'avance où cette séparation s'opérera. Or, c'est précisément la loi de ce lieu qui a été considérée en général comme applicable aux droits et obligations résultant, pour les parties, de cette séparation. C'est notamment le cas pour la plus récente jurisprudence allemande (Haute Cour hanséatique. Hanseatische Gerichtszeitung, page 1896, n° 73 : décisions du Tribunal de l'Empire en matière civile, 38, n° 38). Ici viennent se placer les questions : si un fret proportionnel est dû, pour compte de qui se fait la réexpédition et si un fret est dû lorsque la cargaison est vendue en cours de route.

Mais une réglementation internationale ne paraît pas aussi nécessaire quant à la question de savoir si le demi-fret est dû. Si, avant le commencement du voyage, l'affréteur résilie la convention, ses rapports avec le fréteur sont déjà terminés au port de charge et la question du demi-fret se règlera suivant le contrat, éventuellement d'après la loi qui régit la convention; il ne serait d'ailleurs pas possible

de faire intervenir une autre loi. Dans l'intérêt de l'unification générale, on pourrait recommander une solution uniforme; mais celle-ci ne s'impose pas. Il en est de même du cas d'un chargement incomplet, du fret sur le vide. Il est vrai que pour celui-ci, ce n'est pas seulement l'affréteur qui répond, mais aussi le réceptionnaire, pour autant que cette obligation résulte immédiatement ou médiatement du connaissement (1) de sorte que les stipulations de ce document suffisent.

Enfin, quant à la question des surestaries, les « Notes » (page 14) considèrent à juste titre qu'une solution uniforme est exclue. Les charte-parties et les connaissements s'en occupent généralement, et lorsque tel n'est pas le cas, la décision dépend des lois, où bien encore des usages aux ports de charge et de décharge. Il n'y a donc pas d'intérêt direct à réglementer cette matière; il faut laisser aux capitaines qui ont à charger ou à décharger dans des ports étrangers, le soin de se renseigner sur les dispositions qui y sont en vigueur.

QUESTIONS DE DÉTAIL.

Pour l'examen des diverses questions séparément, il ne m'est pas possible de suivre strictement l'ordre du questionnaire. Les questions 1 et 3 demandent une réponse commune, puisque dans les deux cas, il s'agit de traiter et le fret de distance et le fret du navire en remplacement. C'est pourquoi aussi, dans les « Notes », la question 3 est traitée en second lieu.

(1) Par exemple en stipulant la clause « un privilège absolu sur la cargaison pour tous fret, fret sur le vide, surestaries et avaries ». Il ne faut pas s'occuper du cas, sans importance pratique, où aucun connaissement n'est signé.

I. — Fret pro rata itineris.

II. — Du fret en cas où le navire est condamné.

A. — *Fret pro rata itineris.*

D'après le droit allemand (Code de commerce, §§ 630, 631) la convention d'affrètement se résilie dans chaque cas de perte accidentelle du navire après le commencement du voyage. Toutefois, pour autant que des marchandises ont été transbordées ou sauvées, l'affréteur doit le fret à concurrence de la valeur sauvée, et en proportion de la distance parcourue. Pour le calcul du fret de distance on ne tient pas seulement compte de la distance proportionnelle parcourue, mais on considère également la proportion des pertes de temps et d'argent, des dangers et des fatigues se rapportant en moyenne à la partie du voyage accomplie, eu égard à ceux du voyage entier. Ceci ne concorde pas avec les dispositions du droit civil allemand au sujet du contrat du travail, car ici c'est l'entrepreneur qui est responsable au cas où l'exécution du travail est impossible (Code civil, art. 644 (1), à moins que cette inexécution ne soit imputable au cocontractant (art. 324) — dans ce dernier cas, l'entrepreneur a droit au prix total convenu —

(1) Suivant le droit romain, le conductor operis répond également du résultat. En vertu de l'unité de l'entreprise, la rémunération ne lui revient que pour le travail achevé conformément au contrat. Ce n'est que lorsque le travail à fournir par lui ne présente pas ce caractère qu'il peut demander déjà pour l'achèvement d'une partie de l'entreprise, conformément au contrat, lorsque ce travail a le caractère d'une entreprise indépendante du reste, une rémunération proportionnelle, alors même que l'entreprise toute entière ne serait pas achevée sans faute du « Conductor ». En ce sens, Goldschmidt, *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht*, 16, p. 362. Voir également Décisions de la Cour Supérieure de l'Empire 4, p. 178 et suivantes. Au sujet des opinions diverses, comparez « Motive zum Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuchs », 2, p. 497.

ou simplement à une indication donnée par le cocontractant pour l'exécution du travail (art. 645) — dans ce cas, l'entrepreneur a droit à une rémunération partielle et au remboursement de ses débours.

Aux dispositions du droit maritime allemand correspondent celles des trois législations maritimes scandinaves (art. 160, 161) et celles du code finlandais (art. 102).

Abstraction faite du cas de l'article 234, alinéa 3, qui n'est pas discuté ici, le droit français accorde le fret pro rata itineris :

1) lorsque, en cours de route, le navire devient irréparable et que le capitaine ne parvient pas à louer un autre navire pour compléter le voyage. (Code de commerce, art. 296, alinéa 3) ;

2) lorsqu'en cas de naufrage ou de perte du navire, les marchandises sont sauvées ou rachetées (art. 303) mais non pas avec la limitation à la valeur des marchandises sauvées (Lyon-Caen & Renault. Traité de droit commercial, 3 éd. 5, page 557, note 3). Dans les deux cas, le fret pro rata itinerais est calculé mathématiquement sur la distance parcourue en proportion du voyage total.

La loi néerlandaise (art. 478, 483) et le droit turc (code maritime, art. 118, 125) suivant la loi française.

D'après la loi italienne (art. 570 al. 2, 578) le fret de distance est toujours dû lorsqu'en cours de route le navire est devenu irréparable, ou lorsque, en cas de condamnation du navire, la cargaison est rachetée, ou bien encore si le navire fait naufrage et que la cargaison est sauvée. (Voyez Pipia, Trattato di diritto marittimo 1, N° 1023).

Suivant la loi espagnole, le fret proportionnel est dû sur la base de la distance parcourue, en dehors des deux cas prévus dans la loi française (art. 657 al. 4, 662, lorsque le navire se rend, pour répérations urgentes, dans un port de refuge, que par suite de cela l'affréteur résilie

la convention et que le délai ainsi occasionné est de plus de 30 jours (art. 688 n° 5).

La loi portugaise (art. 548) accorde le fret pro rata itineris chaque fois qu'en cours de route il se présente un obstacle de longue durée qui empêche la continuation du voyage.

Quant au droit anglais, il se place à un point de vue tout à fait différent. Tout d'abord, il considère l'exécution de la convention d'affrètement comme indivisible. Si le transporteur n'amène pas la marchandise jusqu'au lieu de destination, il n'a droit à aucun fret, à moins que le navire n'ait été empêché de parfaire le voyage par suite d'un acte ou d'une faute de l'affréteur ou du propriétaire de la marchandise (Carver, Carriage of goods by Sea, 2 édition, sect. 554). En droit anglais, il n'y a donc pas de fret de distance. En pratique un fret « pro rata itineris peracti » n'est accordé qu'en cas d'accord expres ou tacite à ce sujet. Dans l'interprétation de la volonté des parties, cet accord tacite a été très souvent admis dans des cas où il paraissait équitable d'accorder une indemnité au transporteur, quoique le voyage convenu ne fût pas effectué (Carver, sect. 557 et suiv. Leggett, Bills of lading, 2 édit. page 261 ; Scrutton, Charter-parties and Bills-of-lading, 3 édit. Art. 143).

Suivant la pratique du droit nord américain, le fréteur est tenu de réexpédier la marchandise par d'autres navires à partir du lieu où le voyage a été interrompu; s'il ne le peut ou s'il ne le veut faire, il n'a pas droit à un fret quelconque. Si au contraire il présente les marchandises à l'affréteur au lieu de l'interruption du voyage, et si l'affréteur les y accepte, ce dernier doit le fret pro rata itineris. Pour calculer ce fret, on s'en rapporte aux conditions spéciales de l'affaire (« the equity of the case »). Parsons, Law of Shipping 1869. — 1, page 239 et suiv.)

Bruxelles de 1888, page 358 et suiv., 417). Cette solution s'adapterait aux circonstances spéciales de chaque espèce.

Elle répond en même temps à la question : quels sont les éléments dont il y a lieu de tenir compte pour le calcul du « fret d'équité ». Ce n'est pas la proportion mathématique entre la distance parcourue et le voyage entier, qui est admise exclusivement par le droit français, et que le droit allemand admet au premier rang (un procédé très commode, mais bien vicieux » dit de Courcy, l. c.) Ce n'est pas davantage « la proportion moyenne du temps, des frais, des dangers et des fatigues occasionnés par la partie du voyage accomplie mise en regard du voyage entier » : comme nous l'avons démontré au début de nos explications, les services que le fréteur a prêtés ne doivent pas être pris en considération; ce qui importe, c'est le résultat de ces services au point de vue des intéressés à la cargaison. Il en résulte qu'on doit uniquement considérer le résultat pratique obtenu pour la cargaison, et qu'à ce point de vue, la seule question décisive est celle de savoir si et dans quelle proportion l'intéressé à la cargaison se serait enrichi s'il ne payait pas pour la partie du voyage accomplie. (Comparez Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, page 2397). Dans certains cas, ceci reviendrait à un fret de distance calculée mathématiquement. Mais il n'en serait pas nécessairement ainsi chaque fois. Dans l'hypothèse que nous avons traitée en premier lieu (le voyage Gênes-Port-Said-Bombay) un « fret d'équité » pour le montant du fret de distance Gênes-Port Said ne devrait être alloué que pour autant qu'il ne fût pas supérieur à la différence entre les frets Gênes-Bombay et Port Said-Bombay pour laquelle différence l'intéressé à la cargaison se trouve enrichi (1). Pour cette question de

(1) Parsons, page 243 dit que le fret est payable non pas pour une

l'enrichissement, il faudra dans certaines conditions, tenir compte de l'augmentation de la valeur et de la possibilité de réaliser la marchandise au port intermédiaire où elle a été séparée du navire. Mais encore faut-il ici tenir compte de cet élément nouveau qu'un négociant expédiant des marchandises en pays étrangers peut compter normalement sur une augmentation de valeur en dehors de celle que constitue le fret, de sorte que toute augmentation de valeur quelconque ne pourrait pas être absorbée par le « fret d'équité ».

Enfin, l'équité commande que le fréteur n'obtienne pas plus pour la distance parcourue que le fret ordinaire pour ce parcours, même si par suite de circonstances spéciales, le bénéfice réalisé par l'intéressé à la cargaison était supérieur. *Pour la fixation du « fret d'équité » le fret ordinairement pratiqué pour le port intermédiaire devrait donc constituer la limite maxima.*

B. *Fret du navire en remplacement.*

La question de savoir pour compte de qui le capitaine d'un navire perdu ou déclaré innavigable doit réexpédier la cargaison par un autre navire vers sa destination, est résolue de façons différentes par les diverses législations.

1. Certaines lois, comme la loi espagnole (art. 657) la loi hollandaise (art. 478, al. 3) la loi turque (art. 118) imposent au capitaine l'obligation d'effectuer la réexpédition pour compte du fréteur : ce n'est que lorsque, malgré tous ses efforts, le capitaine ne parvient pas à trouver un autre

---

partie géographique du voyage, mais pour la partie accomplie au point de vue commercial « The simplest method of applying it would be for the shipper to pay the whole freight, deducting what would be the ordinary or usual cost of carrying the cargo from the port at which he received it, to that of its original destination ».

navire, que le fret de distance est dû pour la partie du voyage effectuée.

Les dispositions de la loi française (Code de commerce, art. 296, al. 2, 3) : « Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre ; Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé » semblent devoir s'interpréter à peu près dans le même sens, c'est-à-dire que dans le cas de l'alinéa 2 le frêteur touche le fret entier, mais doit prendre les mesures nécessaires pour la réexpédition, tandis qu'au cas de l'alinéa 3, l'obligation de réexpédier tombe et en conséquence il n'est dû qu'un fret prorata itineris. Mais presque toute la doctrine française interprète la loi en sens contraire. (Voir plus loin sub. 2).

2. Une autre catégorie de législations oblige le batelier à réexpédier la cargaison par un autre navire pour compte des propriétaires, lorsque dans les circonstances spéciales de chaque cas, cette mesure est la plus appropriée à leurs intérêts ; telle la loi allemande. (Art. 632), les lois maritimes scandinaves (art. 160, 57), la loi maritime de Finlande (art. 103) et le droit italien (art. 514, 570, al. 3. Voir à ce sujet Vidari, Il nuovo Codice di commercio, à l'art. 570).

De même, la loi française (plus haut, sub. 1) (1) est interprétée généralement en ce sens que la réexpédition doit se faire pour compte de l'affréteur ; (2) que tout au moins

(1) L'article 296 ne parle de la situation d'un navire en remplacement qu'en cas d'innavigabilité du premier navire. Les mêmes principes doivent s'appliquer lorsque le premier navire est naufragé ou a été capturé : Lyon-Caen et Renault, Traité 5, n° 772.

(2) Lyon-Caen et Renault, Traité 5, n° 674 : « Le capitaine est ici considéré par la loi, moins comme représentant du frêteur que comme représentant des affréteurs, chargé comme tel de prendre les mesures les plus conformes à leur intérêt... » N° 678 : « Si le capitaine est tenu de louer un autre bâtiment, c'est comme représentant des chargeurs ». Comparez aussi Desjardins, Traité de droit commercial maritime 3, n° 795 ; Pardessus, Cours de droit commercial 2, n° 715.

lorsque le fret de distance et le fret du navire en remplacement, additionnés, sont supérieurs au fret prévu dans le contrat, l'excédent doit être remboursé par l'affréteur au fréteur.

Mais il y a controverse sur la question de savoir si dans le cas contraire, lorsque le fret du navire remplaçant est inférieur au fret du contrat moins le fret de distance, l'affréteur est néanmoins obligé de payer le fret entier, ou si la différence lui est bonifiée. La première solution est préconisée par Bédarride (Du Commerce Maritime, 2e édit. n° 773), Dalloz (Répertoire de jurisprudence, s. v. Droit Maritime, n° 580), Lyon-Caen et Renault (Précis de Droit Commercial, n° 1873 ; Traité 5, n° 679) tandis que la seconde solution est défendue par Desjardins (Traité de Droit Commercial Maritime, n° 795), Cresp et Laurin (Cours de droit maritime, 2e page 114), de Valroger (Droit Maritime, n° 829) et Alauzet (Commentaire, n° 1271). Au sujet des cas traités séparément, voir Lyon-Caen et Renault. Traité 5, n° 676 et suivants.

Au droit français correspond la loi belge (art. 94, 97 : voir à ce sujet Jacobs 1, n° 390 et suiv.) ; il n'y a de différence qu'en ce que la loi belge ne connaît pas de fret de distance. L'article 97, auquel l'article 94 se rapporte, (à ce sujet voir Jacobs 1, p. 415) distingue entre trois cas : celui où le fret du navire en remplacement est inférieur à celui du contrat ; celui où il lui est égal, et celui où il lui est supérieur : dans les deux premiers cas, le capitaine a droit au fret prévu par le contrat, et dans le dernier cas, on lui doit en outre l'excédent.

Le Congrès de droit Commercial, de Bruxelles (Actes, p. 417) arrive au même résultat.

Dans la pratique du droit américain on s'en tient à la règle : le capitaine doit transborder si cela lui est possible, et il peut alors porter en compte au propriétaire des mar-

chandises le montant des frais de transbordement excédant son fret. (Parsons 1, p. 235 et suiv)

3. D'après le droit anglais, le capitaine n'est pas obligé, mais il a la faculté de faire réexpédier par un autre navire les marchandises qu'il ne peut pas amener à destination avec son propre navire. Si de cette façon les marchandises parviennent à leur destination, il a le droit de réclamer le fret en entier, même si le fret du navire en remplacement est inférieur (Carver, sect. 304; Abbott, 13 édit. pages 411, 414 et suiv.)

4. Enfin, en droit russe, lorsque le navire subit des avaries en cours de route et ne peut donc en dû temps poursuivre son voyage de façon à ce que la cargaison arrive à destination sans perte pour le propriétaire, le capitaine a le droit (il ne lui est « pas défendu ») de louer pour le transport un autre navire, dont le fret est payé comme suit : deux tiers par le fréteur et un tiers par le propriétaire de la cargaison.

La solution adoptée par le droit allemand et par le droit français me paraît le mieux en rapport avec les nécessités de la pratique et plus conforme à la logique du droit.

Lorsque la navire se perd, ou qu'il ne peut plus poursuivre son voyage, le contrat d'affrètement tombe par suite de l'impossibilité pour le fréteur d'exécuter ses obligations.

On peut concilier avec ce système le principe que le capitaine ait, au-delà de la durée du contrat, l'obligation de prendre des mesures de précaution, — ce qui comporte dans certains cas le devoir de réexpédier la cargaison pour compte de son propriétaire, — mais on ne conçoit pas une obligation pour le fréteur d'effectuer la réexpédition pour son propre compte.

Si l'on part de ce principe, l'intéressé à la cargaison aurait à payer en dehors du «fret d'équité» (voir plus haut)

jusqu'au lieu d'interruption du voyage, le nouveau fret jusqu'à destination, peu importe que ces deux sommes soient supérieures, égales ou inférieures au fret du contrat.

Pour des raisons pratiques, il faudrait de plus accorder au fréteur le droit d'entreprendre la réexpédition au prix du contrat, moyennant de renoncer au « fret d'équité ». Cela pourrait présenter un avantage pour le fréteur notamment au cas où il a plusieurs navires desservant la même ligne et qu'un navire suivant passe à l'endroit où le voyage précédent a été interrompu. Si le fréteur fait usage de ce droit, l'intéressé à la cargaison n'a devant lui qu'un seul fréteur, ce qui évite déjà des comptes compliqués; dans certaines circonstances, il paie peut-être un peu plus, mais il court la chance de ne devoir payer aucun fret si les marchandises se perdent pendant la seconde partie du voyage, tandis que dans l'autre cas il devrait en toute hypothèse payer déjà le « fret d'équité dû pour le transport jusqu'au lieu de l'interruption du voyage.

Pratiquement, ce serait le rétablissement de la solution du droit français.

III. — **Du fret en cas de vente de la cargaison.**

Les législations continentales sont d'accord en réalité sur la solution de ces questions.

1re question. — En droit allemand, le capitaine ne peut vendre des parties de la cargaison que pour autant que cela soit nécessaire pour continuer le voyage (Art. 538) : il ne peut recourir à cette mesure extrême que lorsqu'il ne peut pas d'une autre façon faire face à la nécessité, ou si le choix d'un autre moyen doit entraîner pour l'armateur un dommage hors de toute proportion (Art. 540). Dans les cas prévus par l'article 540, la vente de partie de la cargaison est considérée comme un emprunt conclu pour compte de

l'armateur (Art. 541) ; conformément à l'article 611, l'armateur en doit réparation (Art. 612). Il en résulte qu'il a droit au fret entier (Boyens, Seerecht, 2, p. 258). Il est vrai que si la vente d'une partie de la cargaison revêt le caractère d'une mesure d'avarie commune (Art 539 : comp. art 706, N° 7) le fret n'est pas payable (§§ 618, paragr. 2, 715) : mais le fréteur a droit à une indemnité pour le fret qu'il a ainsi « perdu ».

Les lois maritimes scandinaves permettent au capitaine, lorsqu'il n'est pas en son port d'attache, de vendre partie de sa cargaison pour pouvoir achever le voyage, et ce pour compte de l'armateur (§§ 48, 49) de sorte que ce dernier doit restitution (§ 149). Comme cette réclamation en compensation remplace les marchandises elles-mêmes, la disposition du § 151 portant que pour des marchandises qui ne sont plus à bord à la fin du voyage, aucun fret n'est dû, ne peut trouver ici son application.

Le droit français (art. 298) de même que les législations italienne (art. 575) belge (art. 93), néerlandaise (art. 480), espagnole (art. 659), portugaise (art. 555, § 2), turque (art. 120) et russe (§ 399) promulgent l'obligation de payer le fret pour des marchandises vendues pour les besoins du navire. Cette disposition s'étend également, d'après le code de commerce français et les législations qui l'ont imité, au cas où la vente d'une partie de la cargaison est motivée par un cas d'avarie commune. (Lyon-Caen et Renault, Traité 5, n° 776, B. b.)

Suivant toutes ces législations, le fret entier est dû ; seules les lois néerlandaise, espagnole et turque disposent que si plus tard le navire se perd, on ne paye que le fret de distance, sur la base du trajet accompli.

Question 2, A et B.

Dans les deux cas, le capitaine vend comme représen-

tant des intéressés à la cargaison : il en résulte que le fret entier est dû. C'est ce qui est admis par la jurisprudence allemande (Cour d'Appel supérieure Lübeck par Kierulff 6, n° 57 ; Décisions du Tribunal supérieur de l'Empire 25, p. 10 et suiv.; Décisions du Tribunal de l'Empire en matière civile, 13, p. 123 ; 14, p. 37), tandis que les législations scandinaves (§ 151) et le code portugais (art. 555, § 1) le stipulent en termes exprès.

En droit français, cela résulte de la disposition de l'article 293 (1), puisque vendre, c'est en somme « retirer les marchandises pendant le voyage » ; il en est de même en droit belge (Art. 89 : comparez Jacobs 1 : page 398) en droit italien (art. 567) et en droit espagnol (art. 684). Le droit portugais déduit de ce fret les frais épargnés.

En opposition avec les législations continentales, le droit anglais, considère qu'en dehors de conventions contraires et des cas de faute de la part du chargeur, le fret n'est payable que lorsque la cargaison est délivrée à destination, au consignataire. On ne peut donc exiger aucun fret lorsque les marchandises sont vendues en cours de route, que cette vente ait lieu dans l'intérêt du navire ou des chargeurs (Carver, sect. 307 ; Scrutton, Art. 136 ; Leggett, page 272).

La solution de cette question contenue dans les lois continentales est la plus équitable et la plus pratique.

En ce qui concerne la question I, également d'après le droit anglais, l'armateur dont le capitaine a vendu une

(1) « Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier.... . »

partie de sa cargaison pour les besoins du navire, est pleinement tenu de payer des dommages-intérêts (Hopper v/ Burness dans Carver, sect. 561 ; Maclachlan, 4e édit. page 160) : si au lieu de destination, le chargeur reçoit le montant de cette indemnité comme « pretium succedens in locum rei », il se trouverait enrichi d'une manière injuste s'il n'avait pas de fret à payer.

En ce qui concerne les cas 2 A et B, lorsque les intéressés à la cargaison, ou leur représentant, le capitaine, retirent du transport des marchandises uniquement dans leur propre intérêt, il serait contraire à toute équité d'imposer pour cela des pertes pécuniaires au fréteur prêt à continuer le transport.

Si l'on n'accorde aucun droit au fret dans ces conditions, la conséquence en sera que le capitaine (lequel en cas de conflit entre les intérêts de ses armateurs et ceux des intéressés à la cargaison, doit avant tout protéger ses armateurs (comparez : Décisions du Tribunal civil en matière civile, 14, page 40 : 15, p. 159 et suiv.) sera tenté de laisser des marchandises avariées se perdre complètement, plutôt que de les réaliser pour compte des intéressés à la cargaison ; dans le premier cas en effet, pour autant qu'il les délivre au port de destination, il toucherait le fret, tandis que dans la seconde hypothèse, il ne toucherait rien.

Il en résulte donc que le système continental doit être préféré au système anglais. Quant à la distinction établie par le droit allemand, s'il y a un cas d'avarie commune ou non, elle n'est pas suffisamment justifiée, puisqu'en remplacement des marchandises sacrifiées, il y a le droit à indemnité (Voir Jacobs, 1, n° 396 ; Lyon-Caen et Renault. Traité 5, n° 776 B.)

Si les marchandises sont vendues, il y a d'une part, le recours des chargeurs contre le transporteur — portant,

dans le premier cas sur une indemnité, dans le second cas sur la délivrance du prix de la réalisation —; d'autre part il y a son obligation de payer le fret. Il n'y a pas davantage un motif quelconque pour réduire à une fraction proportionnelle le droit au fret en cas de perte subséquente du navire, comme le font les lois néerlandaise, turque et espagnole, dans le cas I.

La déduction des frais épargnés, accordée par le droit portugais, est fondée en principe ; mais en pratique, elle a si peu d'importance qu'en vue d'éviter des difficultés il est préférable d'y renoncer.

IV. — **Demi-Fret et fret sur le vide.**

En cette matière, la grande majorité des législations continentales adopte des principes unanimes qui sont à l'encontre des principes de la loi anglaise et, au moins en partie, de ceux de la loi russe.

Lorsque l'affréteur rompt le voyage avant qu'il n'ait commencé, ou avant le commencement du chargement, ou avant le commencement des jours de surestarie (ici, les diverses législations se divisent) les législations continentales accordent au fréteur un droit au demi-fret : il en est ainsi en Allemagne (§ 580; Modification pour affrétement partiel ou par lots de marchandises diverses, § 588) les pays scandinaves (§ 126 par. 1) en France (art. 288), en Italie (art. 564), en Belgique (art. 75), en Espagne (art. 688, 685), au Portugal (art. 553), aux Pays-Bas (art. 464, 467 : au cas prévu par l'art. 464 il y a alternative d'autres recours), la Turquie (art. 108, 113 : au cas prévu par l'article 108, il y a alternative de pénalité contractuelle, ou de dommages-intérêts à fixer par experts). Au point de vue du résultat, il importe peu que certaines de ces législations accordent à l'affréteur la faculté de rompre le contrat, de sorte que le fret

sur le vide constitue une indemnité de résiliation fixée par la loi, tandis que d'autres considèrent qu'il y a là une rupture du contrat pour laquelle le montant des dommages-intérêts est fixé législativement.

Ensuite, suivant les législations continentales, l'affréteur qui ne fournit pas la quantité totale pour laquelle il a contracté, est tenu de payer le fret entier (fret sur le vide) telle l'Allemagne (§§ 578, 579), la Scandinavie § 126. par. 2, 130), la France (art. 287, 288), la Belgique (art. 72, 75), l'Italie (art. 563, 564), les Pays-Bas (art. 465, 464), l'Espagne (art. 680), le Portugal (art. 553), la Russie (art. 402), la Finlande (art. 96), la Turquie (art. 107, 108). Il n'y a de divergence que sur les points suivants :

a. que certaines législations laissent au fréteur l'alternative de demander la résiliation du contrat avec dommages-intérêts (Pays-Bas, Turquie, comparez aussi Finlande);

b. que la plupart des législations permettant au fréteur, soit avec l'autorisation de l'affréteur (comme la France, la Belgique, l'Italie, le Portugal, la Finlande, la Turquie) soit sans cette autorisation (Scandinavie, Espagne, Pays-Bas) de prendre d'autres marchandises en remplacement ; le fret de ces marchandises (ou, suivant les lois maritimes scandinaves : le demi-fret) doit bénéficier à l'affréteur, de même que les frais épargnés.

Le droit anglais dispose tout autrement. Il n'accorde ni le demi-fret, ni le fret sur le vide dans le sens décrit plus haut. L'affréteur qui ne fournit pas de cargaison, ou qui ne fournit pas la cargaison complête, est passible de dommages-intérêts ; le montant de ces dommages n'est pas fixé par la loi, mais à défaut de stipulations y relatives dans le contrat, le tribunal le détermine, après examen de toutes les circonstances de la cause (Maclachlan, p. 472: Carver, sect. 711 et suiv., 666; Scrutton, art. 160, 161 ; Abbott, page 547, 553). Dans le premier cas. il s'agit de « *damages*

for failure to load under charter « ; dans le second cas, il est parlé de *dead-freight* ; (1) cette dernière expression n'est le plus souvent employée que pour désigner l'indemnité conventionnelle pour non livraison de la cargaison entière (Scrutton, art. 161, note).

« La Penalty-clause » qui se trouve dans beaucoup de charte-parties (« penalty for non-performance estimated amount freight » ou d'autres clauses de ce genre) n'a plus de valeur, actuellement, comme clause pénale. (Carver, sect. 722 ; Maclachlan, page 405), Par contre, il est loisible de stipuler à l'avance dans le contrat l'intérêt à l'exécution de la convention (« liquidated damages »). Quant à savoir si les parties ont entendu stipuler une « penalty » ou des « liquitated damages » cela doit résulter des circonstances, sans que l'expression employée (« penalty » ou « indemnity ») soit décisive à cet égard.

(En ce sens la jurisprudence recueillie par Foard, à la page 456 de son Law of Merchant Shipping and Freight ; comp. Décisions du Tribunal de l'Empire en matière civile, 39, p. 69).

La fixation contractuelle du *dead-freight* se fait d'après le nombre de tonnes non embarquées contrairement au contrat (« for each ton short-shipped » : Carver, sect. 722 ; Scrutton, Art. 167).

Le droit russe ne connaît pas davantage le demi-fret. Il est loisible de stipuler une pénalité pour le cas où l'affré-

---

(1) Parsons, 1, page 289, se réfère à la pratique américaine : For if he (the charterer) hires the whole burden or the whole ship by any words which express or imply that he is to fill her and pay for all she carries, then if he fails to provide a full cargo, he is liable as if a whole cargo had been provided ». Suivant ce qui précède, elle suit donc le système continental du fret sur le vide. Parsons (page 292) définit le « dead-freight » comme « that part of the freight-money which is paid for the space or burden thas is unoccupied ».

teur se retire (§ 378) : cette pénalité pour l'affréteur d'un navire ne peut pas excéder le montant du fret ou de l'amende stipulée au contrat (§ 379).

Déjà au début de ces observations, nous avons démontré que les questions du demi-fret et du fret sur le vide n'exigent pas absolument une solution internationale. Mais s'il fallait en arriver à pareil accord, il me semble que pour des raisons pratiques, l'adoption du système continental est à recommander.

1. *Demi-fret.* — Le dommage réel pour le fréteur consistera le plus souvent dans le fret net, sous déduction du fret obtenu pour des marchandises engagées éventuellement en remplacement. La question juridique qui se pose donc tout d'abord est de savoir si le fréteur à l'obligation de chercher un fret de remplacement (Scrutton, Art. 160. Note 2) et dans l'affirmative, se présente cette question de fait : a-t-il pu en trouver ? C'est pour trancher de pareilles controverses et de pareilles questions de preuve que servirait la fixation par la loi du demi-fret. Des « liquidated damages » du droit anglais à cette indemnité légale forfaitaire, il n'y a qu'un pas. La fixation de son montant à la moitié du fret prévu au contrat, est équitable au point de vue des intérêts des deux parties : d'une part, l'affréteur est protégé contre des réclamations de dommages-intérêts illimités, tandis que de son côté, le fréteur peut disposer de son navire comme il l'entend.

2. *Fret sur le vide.* — Il ne serait pas équitable d'accorder au fréteur, qui n'a pas reçu toute la quantité contractée, un droit à des dommages-intérêts, dans tous les cas indistinctement, sans examiner si la non livraison du solde est due à une faute ou non. Mais comme l'armateur a dû tenir son navire prêt à recevoir toute la cargaison engagée, il serait

plus juste de lui donner dans tous les cas le droit à toute la contre prestation, comme le font les diverses législations continentales et la pratique anglaise. A ce point de vue, l'allocation du fret sur le vide se justifie. Le règlement des intérêts serait rendu parfait si, conformément au droit français on accordait la faculté au fréteur (mais sans lui en imposer l'obligation) de prendre, avec l'autorisation de l'affréteur, d'autres marchandises en remplacement, moyennant d'en créditer le fret à l'affréteur.

V. — Retard dans le chargement et le déchargement

Le caractère juridique des surestaries est contesté.

En Allemagne, on a abandonné les vieilles théories qui caractérisaient les surestaries comme des dommages-intérêts ou une pénalité conventionnelle ; généralement, on les considère comme une indemnité pour la détention prolongée du navire, c'est-à-dire donc comme un prix de location (Décisions de la Cour supérieure de l'Empire 19, p. 93 et suiv. ; Cour supérieure hanséatique, dans la Hanseatischen Gerichtszeitung, Chapitre 1890, n°93, 1906, n° 18 et dans la Revue internationale du Droit maritime, 15, page 181 et suiv. ; Cour de l'Empire, dans Seufferts Archiv 48, n° 200 ; Mittelstein, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht 40, page 37 et suiv. ; Boyens, 2, p. 133 ; Schaps, Das Deutsche Seerecht, Remarque 11 au § 567). Le droit aux surestaries n'implique donc ni une faute, ni un retard dans la prise en réception ; il est accordé même alors que le fréteur n'a pas subi de dommage ; l'utilisation de la période de surestarie n'est pas une contravention ou une rupture du contrat, mais elle constitue un droit de l'affréteur ou du réceptionnaire ; ces derniers ne sont donc pas responsables envers le fréteur des dommages

qu'il subit par suite de l'utilisation de la période de surestarie. (1)

En droit anglais également, le « demurrage » est, au sens strict, une indemnité pour des « additional days » qui, expressément ou tacitement, sont accordés à l'affréteur ou au réceptionnaire, en dehors du délai prévu par le contrat pour le chargement ou le déchargement (Carver, sect. 609; Scrutton Art. 54; Abbott, page 243, 244) (2).

Dans la doctrine et la pratique françaises, la controverse — si les surestaries constituent des « dommages-intérêts », ou un accessoire du fret, " un " « supplément de loyer du navire » — a été résolue d'une façon prépondérante dans le dernier sens (Lyon-Caen et Renault, Traité, N° 797 et les décisions y citées; ensuite, Tribunal de Commerce de la Seine, dans la Revue du Droit Maritime 12, p. 703 et suiv.; 14. p. 354 suiv.)

La jurisprudence belge est en sens contraire (Jacobs 1. n° 301, 403). Elle exige pour que le recours pour surestaries puisse être admis, une mise en demeure, même alors lorsque la durée du délai de chargement ou de déchargement est fixée dans le contrat (Jacobs 1, p. 331).

Comme je l'ai démontré plus haut, il me semble que la question n'exige pas une solution internationale. La question de savoir s'il existe un droit à des surestaries doit dépendre de la loi du port de charge, ou éventuellement du port de décharge, — en vertu du principe « locus regit actum ». (Comp. Lyon-Caen et Renault, Traité 5, n° 851;

(1) En sens contraire, la pratique considère comme « surestaries » l'indemnité que des tiers ont à payer à l'armateur pour tout retard dans l'exploitation du navire qu'ils ont causé par leur faute. Il s'agit donc là de purs dommages-intérêts. Mais ce n'est pas de ces surestaries qu'il s'agit ici.

(2) L'expression « demurrage » est également employée ici, mais à tort, pour des « damages for detention of the ship ».

Cour supérieure hanséatique, dans la Hanseatische Gerichtszeitung, chapitre 1889, n° 103, 119; Tribunal de l'Empire de Hambourg, 1892, n° 47). Il peut arriver, il est vrai que ce n'est pas le tribunal du lieu d'origine de la réclamation qui doit en connaître, par exemple lorsque, en vertu du connaissement, les surestaries encourues lors du chargement, sont à recouvrer du destinataire ; de même, il est possible que le tribunal devant lequel l'action se plaide, rejette celle-ci par le motif qu'il n'a pas été satisfait à certaines prescriptions de la *lex fori* (Comparez « Notes », p. 15) ; mais ces faits isolés ne justifient pas la nécessité d'unification du droit quant aux surestaries.

Pour remédier à ces inconvénients, on pourrait tout au plus recommander une convention de droit international privé, portant que la loi du lieu de chargement régira tous les rapports juridiques se rapportant au chargement du navire, et à la lieu du lieu de déchargement tout ce qui se rapporte à cette dernière opération.

PAYS-BAS

ASSOCIATION NÉERLANDAISE DE DROIT MARITIME

SOUS-COMMISSION
composée de MM. B. C. J. Loder, W. L. P. A. Molengraaff, A. C. Visser Van IJzendoorn, C. D. Asser, Rapporteur.

RAPPORT
contenant les réponses au questionnaire sur le Fret

A. — « **Sur quels points conviendrait-il de régler » internationalement les conflits de lois existant en » matière de fret** » ? (1)

Le Bureau du Comité Maritime International, en posant cette question, a compris avec raison que le contrat d'affrètement, dans toute son étendue, ne pourrait, dès à présent, être soumis à un règlement international uniforme.

D'ailleurs la nécessité d'un tel règlement ne s'impose pas au même degré qu'à l'égard des abordages et du sauvetage qui font l'objet de deux codes, plus ou moins complets, préparés, discutés et arrêtés par les conférences précédentes du Comité Maritime.

---

(1) Nous nous permettons d'observer que la rédaction de cette question ne paraît pas tout-à-fait exacte. Il ne s'agit pas de *régler* des conflits de loi, ce qui appartient au droit international privé en sens restreint, mais bien plutôt de faire disparaître lesdits conflits par l'adoption de certaines règles uniformes.

Là, il s'agit d'obligations, naissant de la *loi*, tandis qu'ici on se trouve en présence d'une relation *conventionnelle*, qui pour la plus grande partie peut être réglée par les intéressés de la manière dont ils l'entendent, témoins les nombreux types de chartes-parties avec leur variété de stipulations.

Pour commencer il faudra donc se borner à chercher d'établir quelques *principes* de nature à être introduits dans les législations nationales et d'y régir le contrat d'affrètement pour autant que les parties n'y auront pas dérogé et, dans certains cas, nonobstant des stipulations contraires.

Il est incontestable que dans la présente matière, les questions, qui se rattachent au *paiement du fret*, occupent une première place.

Cependant, avant de répondre à ces questions, nous croyons devoir faire une observation générale.

Quand on se rend compte de la nature du transport par mer tel qu'il se présente aujourd'hui, avec tous les changements qu'il a subis dans la seconde moitié du siècle dernier, il faudra reconnaître que, dans plusieurs cas, les règles d'autrefois, qui sont encore la base de la plupart des codes maritimes européens, ne peuvent être appliquées ni adaptées aux institutions nouvelles.

Nous pensons en premier lieu aux « time-charters » et autres contrats, où le paiement fait à l'armateur pour l'emploi du navire est *indépendant* du transport.

Sous l'empire de pareils contrats, où le fret est représenté par une somme fixe, proportionnée le plus souvent à la durée du contrat, il n'y a plus question, par exemple, de fret *pro rata itineris*, ni de fret sur le vide, ni de surestaries.

Nous ne voulons pas dire que ces contrats ne méritent pas l'attention du législateur.

Au contraire, nous sommes persuadés que les questions,

souvent épineuses, qu'ils font naître demandent une solution par la loi, et, si possible, une solution uniforme, comme, par exemple, celle de savoir si, en présence d'un « time-charter », l'armateur doit répondre des obligations résultant du transport, d'un abordage etc.

Mais nous tenons à constater que les questions, formulées par le Bureau du Comité Maritime, ne peuvent se rapporter qu'à l'affrètement tel qu'on le trouve dans les législations actuelles et que, par conséquent, en y répondant, nous avons écarté les modifications et les changements que les exigences de la navigation moderne y ont apportés.

Ensuite, il nous semble que les transports, effectués par les vapeurs desservant des lignes régulières, ont un caractère trop spécial pour que les principes du contrat d'affrètement y puissent être appliqués dans toute leur étendue.

Il s'agit ici d'un contrat de transport, par lequel la Compagnie s'engage à transporter ou à faire transporter la marchandise de tel endroit à un autre, sans que le navire, dans lequel elle a été chargée, ait la moindre importance. Inutile d'ajouter que ces transports ont lieu sans charte-partie, et qu'à présent la plupart des affrètements à cueillette doivent être rangés sous cette rubrique. Le plus souvent les connaissements de ces compagnies contiennent la clause, qu'elles se réservent la faculté de faire transporter la marchandise par un steamer autre que celui énoncé dans le connaissement, tandis qu'il n'est pas rare qu'aucun navire n'a été indiqué. Enfin, il ne faut pas oublier que plusieurs compagnies, qui exploitent des lignes régulières, exigent que le fret soit payé d'avance à tout évènement.

Nous pensons également aux « through-bills of lading », qui comprennent le transport par *terre* ou dans les *eaux intérieures* avant le chargement dans le navire de mer ou après le déchargement de ce navire, et qui d'un point de

vue juridique sont de nature à créer des difficultés presqu'inextricables.

De jure constituendo nous sommes d'avis que tous ces transports, dont le caractère diffère tellement du contrat ordinaire d'affrètement, doivent être soumis à des règles spéciales.

Ayant ainsi limité le terrain, nous procédons à l'examen des questions énumérées sous :

B. — « **Quelles sont, dans chaque cas, les meilleures » solutions à préconiser ? »**

I. — Fret pro rata itineris.

» **Est-ce qu'un fret est dû, quand le navire se perd » en cours de route, mais que les marchandises sont » sauvées en tout ou en partie ? Dans quelles propor- » tions ou sur quelles bases ? »**

Les législations et la jurisprudence actuelles suivent des systèmes plus ou moins différents.

Le code de commerce néerlandais distingue entre les cas suivants :

a. Perte des marchandises par naufrage, échouement ou autre force majeure, et prise par des pirates ou des ennemis : *aucun fret n'est dû.*

b. Jet des marchandises pour le salut commun : le *fret entier* est dû à la charge de la contribution dans les cas, où celle-ci doit avoir lieu suivant les dispositions du code de commerce.

c. Rachat des marchandises ou leur sauvetage par le capitaine ; le fret est dû *jusqu'au lieu de la prise* et *du sauvetage en proportion de la distance parcourue,* si le voyage ne peut être continué ; le fret *entier* est dû, si les marchandises

sont transportées par le capitaine au lieu de leur destination.

d. Sauvetage des marchandises en mer ou sur le rivage sans coopération du capitaine : *aucun fret n'est dû*.

A peu près les mêmes règles ont été adoptées par le code de commerce français et par la loi belge du 21 août 1879, à l'exception de la disposition concernant le cas, visé sous *d*, qui ne se trouve pas dans ces deux législations.

Le droit allemand fait *cesser* le contrat d'affrètement en cas de naufrage, tout en accordant au capitaine le fret pro rata itineris en ce qui concerne les marchandises sauvées, lequel fret ne peut, cependant, jamais dépasser la valeur sauvée de ces marchandises. Pour calculer ce fret on ne doit pas seulement tenir compte de la distance parcourue, mais aussi des frais, de la durée et des dangers de la traversée en proportion de ceux du voyage entier. Toutefois, la cessation du contrat d'affrètement n'exempte pas le capitaine de l'obligation de faire transporter les marchandises à leur destination par un autre navire, si cela est possible, ou de les vendre, l'un ou l'autre pour le compte de l'affréteur.

Enfin, le droit anglais diffère essentiellement du droit continental.

La jurisprudence du Royaume-Uni n'accorde, en général, au capitaine *aucune* action en paiement de fret, lorsque les marchandises n'arrivent pas à destination. Dans les cas, où la Cour a alloué un fret pro rata itineris, ces décisions ont été fondées sur le motif, qu'*en fait* un nouveau contrat était né entre le capitaine et l'affréteur, soit qu'il avait été expressément conclu, soit qu'il résultait de leurs agissements, par exemple quand l'affréteur s'est fait délivrer les marchandises sauvées dans un autre port que celui de destination. Les juges anglais ont admis que, dans ce cas,

le fret pro rata itineris était dû *en vertu de ce nouveau contrat*, qui avait remplacé le premier.

De ces trois systèmes, celui du droit anglais nous paraît le plus logique et le plus juste.

Il s'agit dans l'espèce d'un contrat synallagmatique, qui ne diffère pas, en principe, des autres contrats de cette nature.

Le fréteur ou le capitaine s'engagent à transporter les marchandises *à leur destination ;* comme prix de ce transport l'affréteur paiera le fret convenu.

Si l'une des parties ne peut pas satisfaire à son engagement, l'autre doit, selon la règle générale, être également libérée.

Nous ne voyons pas de raison suffisante pour laquelle l'affréteur serait tenu de payer une partie du fret.

Il est vrai, que le fréteur a fait des frais, parfois même considérables; qu'il a couru des risques, dont il ne recevra pas de compensation.

Mais cela s'applique également aux autres contrats synallagmatiques, quand l'une des parties est empêchée de remplir ses obligations, même à la suite d'un cas fortuit ; par exemple, quand il s'agit d'une vente de choses déterminées *in genere*, venues de loin ou fabriquées avec de grands frais, qui périssent avant d'être livrées à l'acheteur.

On ne pourrait non plus soutenir que l'affréteur a *gagné* par le transport de sa marchandise à un endroit autre que le port de destination; au contraire, il peut arriver que dans cet endroit la marchandise ait une moindre valeur qu'au lieu de départ.

Enfin, la manière de calculer le fret pro rata itineris est toujours plus ou moins arbitraire, même si l'on tient compte des éléments, énumérés par le code allemand.

Nous croyons dons que, comme règle de droit uniforme, il faudra *supprimer* le *fret pro rata itineris*, en refusant au

capitaine le droit au fret, quand les marchandises à la suite d'un naufrage ou autre cas fortuit n'arrivent pas à destination, sauf les cas, où l'affréteur est indemnisé au moyen d'une répartition comme avarie commune de la valeur intégrale des marchandises au lieu de leur destination. (1)

II. — Du fret en cas de vente de la cargaison

« Est-ce que le fret est dû pour les marchandises » vendues en cours de route ? »

a. Pour les besoins du navire.

Remarquons d'abord que cette question ne présente que peu d'intérêt pratique, parceque, grâce aux moyens rapides de communication, le capitaine sera très rarement obligé de recourir à une vente de marchandises pour se procurer l'argent nécessaire aux réparations du navire.

Si, cependant une telle vente a eu lieu et que l'affréteur ait été indemnisé, soit par l'armateur, soit au moyen d'une répartition comme avarie-commune, de la valeur *intégrale* des marchandises au lieu de leur destination — le fret doit être dû en entier.

Lorsqu'au contraire la valeur des marchandises n'est remboursée *qu'après déduction du fret et des autres dépenses*, aucun fret ne doit être dû par l'affréteur, tandis que l'armateur pourra en réclamer le montant comme avarie-commune (2).

---

(1) L'Association néerlandaise de Droit Maritime, réunie en assemblée générale, s'est ralliée à cette opinion.

(2) L'association néerlandaise s'est ralliée à cette opinion.

b. par suite de leur état d'avarie,
si celui-ci est dû au vice propre;
s'il est dû à une fortune de mer.

La jurisprudence néerlandaise a décidé que le capitaine, en vendant les marchandises à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause, a agi en qualité de « negotiorum gestor » de l'affréteur; que, par conséquent, ce dernier doit être considéré comme ayant retiré les marchandises et qu'ainsi il est tenu de payer le *fret entier* et *l'avarie-commune*.

En ce qui concerne le « jus constituendum », les membres de notre commission ne sont pas unanimes.

La moitié de la commission s'est ralliée à ce système; aussi, elle ne voit pas qu'il y ait lieu de distinguer entre les causes de l'avarie, pourvu que la vente ait été faite uniquement dans l'intérêt de la cargaison. Toutefois, dans les cas, où les marchandises vendues ont été remplacées par d'autres, le fret de ces dernières doit être déduit du montant à payer par l'affréteur à l'armateur.

L'autre moitié de notre commission s'est prononcée en faveur du système anglais, d'après lequel aucun fret n'est dû tandis que le fréteur a droit au fret intégral des marchandises qui remplacent la cargaison vendue (1).

III. — Du fret au cas, où le navire est condamné.

« Est-ce qu'un fret est dû quand le navire est » condamné au port de refuge ou ne peut achever » son voyage, mais que la cargaison, réexpédiée par » un autre navire, parvient à destination? Sur quelles » bases et dans quelles proportions ? »

(1) L'assemblée générale de l'Association néerlandaise s'est prononcée en faveur du système selon lequel le fret entier est dû.

Le code de commerce néerlandais contient la règle que, dans les cas où le navire ne peut être radoubé, le contrat d'affrètement ne finit pas, mais que le capitaine est tenu de louer pour son compte et sans pouvoir exiger une augmentation de fret, un ou plusieurs autres navires à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination. C'est dans le cas seulement, où le capitaine n'a pu louer un tel navire sur le lieu même ou dans un port voisin, que ses obligations cessent, tandis qu'il n'a droit qu'au fret pro rata intineris.

Ce système est à peu près celui du code français.

D'après le droit allemand le contrat d'affrètement est considéré comme fini, mais le capitaine est néanmoins tenu de prendre les mesures nécessaires pour que les marchandises soient réexpédiées à leur destination aux frais de l'affréteur.

Notre commission recommande de donner au capitaine un *droit d'option*, en lui accordant la faculté de faire cesser le contrat de transport sans percevoir aucun fret ou bien de réexpédier la cargaison à ses frais en réclamant de l'affréteur le fret convenu.

IV. — Question du demi-fret et du fret sur le vide

« Dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant » tout chargement ou ne charge qu'une partie de la » marchandise engagée, — convient-il de fixer légis- » lativement l'indemnité due (demi-fret et fret sur le » vide) ou convient-il de s'en référer au droit com- » mun en matière de dommages-intérêts ? »

Il est généralement reconnu que dans les cas visés par cet article, le fréteur a droit à une indemnité.

Quant à la manière de fixer cette indemnité, nous en

croyons pas qu'un règlement uniforme soit bien nécessaire.

S'il fallait choisir entre les deux systèmes, nous donnerions la préférence au dernier, qui est celui du droit anglais, d'après lequel le capitaine n'a droit qu'à une compensation équivalente au dommage réel, causé par le non-chargement des marchandises.

Ledit dommage doit être calculé en prenant pour base le fret convenu moins les dépenses et le fret que le capitaine a gagné en prenant une autre cargaison.

Même on peut exiger que le capitaine prenne les mesures nécessaires pour restreindre le dommage autant que possible, en cherchant à remplacer les marchandises non chargées par une autre cargaison.

V. — **Retard du chargement et du déchargement.**

« Doit-on considérer les surestaries comme un » supplément de fret ou comme une indemnité ?

» Convient-il de subordonner leur débition à une » protestation écrite, tout au moins par correspon- » dance ? »

Tout en laissant de côté la controverse si les surestaries doivent être considérées comme un supplément de fret ou comme une indemnité et en envisageant la question du point de vue de la pratique, nous croyons que dans le règlement international il faudra reconnaître le droit du capitaine de se dessaisir de la cargaison, si le consignataire ne la reçoit pas avec diligence raisonnable, par où l'on arrivera à supprimer les surestaries en général, tout en ne gardant que les *surestaries convenues,* ou le « demurrage proper ».

Quant à ces dernières nous sommes d'avis :

a Que la protestation, visée par l'alinéa 2 de la question, ne doit pas être requise ;

b. Que les surestaries doivent être dues, alors même que le retard dans le chargement ou dans le déchargement aurait été causé par un cas fortuit ou de force majeure.

c. Qu'il faudra établir le principe que dans les cas où il y a plusieurs chargeurs ou plusieurs consignataires, ceux-ci seront solidairement responsables des surestaries envers le fréteur, sauf leur recours contre ceux d'entre eux, qui auront causé la détention du navire.

Dans tous les cas où le capitaine, en vertu d'une convention entre les parties, est tenu d'attendre l'expiration des jours de planche, il est évident que le consignataire doit répondre du dommage, causé par la détention du navire.

Nous ne voyons pas d'inconvénient à ce que les principes mentionnés ci-dessus sub *a* et *c* soient applicables à cette dernière responsabilité (1).

Dans les lignes précédentes nous avons brièvement exposé notre opinion au sujet des questions formulées par le Comité Maritime International.

Nous répétons qu'il reste beaucoup d'autres questions relatives au contrat de transport, qui méritent d'être étudiées, par exemple — à côté des questions indiquées ci-dessus — celles concernant la forme des charte-parties, l'abandon de la cargaison en paiement du fret, l'obligation de l'affréteur dans les cas où les marchandises ne sont pas reçues par le consignataire etc. Quant à ces questions, nous émettons le vœu qu'elles soient portées à l'ordre du

(1) L'Association néerlandaise, réunie en assemblée générale, a adopté le système de la Sous-Commission en ce qui concerne le retard causé par un cas fortuit, ou par un cas de force majeure

Par contre. elle a rejeté l'avis de la Commission quant à la responsabilité solidaire des consignataires.

jour des conférences prochaines, afin qu'il puisse en résulter un projet de loi uniforme, supprimant d'une part les divergences les plus marquées des législations nationales et d'autre part adaptant ces législations aux exigences de la navigation et du commerce modernes.

SUÈDE

ASSOCIATION SUÉDOISE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

sur les conflits de lois en matière de fret

A. — Les questions relatives au fret, se produisant entre des parties qui ont conclu une charte-partie, ne doivent pas absolument faire l'objet d'une convention internationale, au même titre que d'autres questions du droit maritime. Généralement, en effet, il suffit, pour les résoudre, de s'en rapporter au contrat lui-même et aux législations existantes. Mais comme pour les questions d'avarie commune et autres, des tiers peuvent avoir un intérêt dans le fret, il serait important au point de vue du commerce international, d'avoir des prescriptions législatives internationales uniformes pour le fret. C'est pourquoi notre Association pense qu'il est désirable d'arriver à une entente internationale quant au fret, spécialement sur les questions posées par le Comité Maritime International.

B. — Quant au meilleur mode de résoudre les questions spéciales, l'Association suédoise se réfère principalement à la loi suédoise. Là ou elle s'en écarte, mention en est faite en note.

I. — Fret pro rata itineris

D'après l'article 160 de la Loi maritime suédoise, le fret doit être payé par la cargaison, même si le navire se perd en cours de voyage.

En pareil cas, le fret se calcule suivant la distance parcourue en proportion du voyage entier prévu par la charte-partie; il y a lieu cependant de prendre en considération le temps requis pour le voyage, les difficultés spéciales et les dépenses se rapportant à la distance parcourue, en comparaison du voyage complet.

Si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur le fret qui est ainsi dû, ce montant doit être fixé par arbitrage; mais le propriétaire de la cargaison a le droit d'abandonner ce qui reste des marchandises en lieu et place du fret.

Au besoin, l'Association suédoise serait d'accord pour supprimer le droit au fret pro rata itineris.

II. — Du fret en cas de vente de la cargaison.

a) Lorsque la cargaison est vendue en cours de route pour compte du navire, le fret n'est pas dû (Art. 151 de la loi mar. suéd.).

b) Lorsque des marchandises sont vendues à raison de leur état avarié, pour compte de leur propriétaire, le fret est toujours dû.

Dans ces cas, le montant du fret doit se calculer : pro rata itineris (voyez plus haut) si la charte-partie a cessé d'être en vigueur conformément aux articles 160, 161 ou 164 de la loi mar. suédoise; mais dans les autres cas c'est le montant intégral du fret stipulé.

III. — Du fret au cas où le navire est condamné.

En pareil cas, la loi suédoise dispose que le fret est dû pro rata itineris.

IV. — Du demi-fret et du fret sur le vide.

Le montant en est fixé par la loi; c'est du reste néces-

saire parce que le droit commun en Suède quant aux dommages-intérêts est défectueux.

V. — **Retard dans le chargement et dans le déchargement.**

Les surestaries sont considérées comme constituant une indemnité, dont le montant est fixé par la loi, si la charte-partie ne contient pas de clauses spéciales à ce sujet.

Pour y avoir droit, il ne faut pas de protêt par écrit. Il y a exception à cette règle pour les surestaries encourues au port de charge : celles-ci doivent être mentionnées au connaissement pour être recouvrées contre le porteur du connaissement, comme tel.

En conclusion, l'Association suédoise pense que des règles internationales quant au fret sont désirables pour les navires naviguant en *time-charter*,

---

Extrait de la Loi Maritime de Suède

Art. 160. — Lorsqu'un navire se perd en cours de route, ou est déclaré comme perte totale, la charte-partie cessera ses effets. Il appartiendra cependant au capitaine de prendre, pour compte des propriétaires de la cargaison, les mesures édictées à l'article 57.

En pareils cas, le fret sera calculé en proportion de la distance parcourue comparée au voyage entier prévu par la charte-partie : il sera cependant tenu compte du délai nécessaire au voyage effectué et des difficultés et dépenses particulières y relatives, comparées à celles du voyage complet (Fret de distance). Si les parties ne peuvent se mettre d'accord quant au fret dû, le montant en sera fixé par arbitrage.

Le propriétaire de la cargaison aura la faculté d'aban-

donner ce qui reste des marchandises, en lieu et place du fret.

Article 161. — S'il se présentait un des obstacles mentionnés à l'article 159 après que le navire a quitté le port où commence le voyage, chaque partie aura néanmoins la faculté de résilier la charte-partie, mais l'affréteur payera le fret de distance sur la partie du voyage accomplie au moment où la charte-partie est résiliée, comme il est prévu à l'article 160. Si la convention est annulée, le capitaine aura à prendre pour compte du propriétaire de la cargaison, les mesures édictées à l'article 57.

Si par suite d'un de ces obstacles le navire est retenu, soit au port de charge, soit à un port d'escale quelconque pendant le voyage, postérieurement au chargement de la cargaison, le coût du délai sera réparti entre le navire, la cargaison et le fret de la même manière que pour l'avarie commune ; toutefois, lorsque la convention est annulée, pareille répartition n'aura pas lieu en ce qui concerne les frais encourus postérieurement.

Article 164. — Si, par suite d'avarie, un navire doit se rendre dans un port de refuge et si une expertise de la cargaison, faite conformément aux prescriptions de l'article 41, démontre que toute la cargaison, ou une partie considérable de celle-ci, était susceptible de se détériorer par suite du délai occasionné par les réparations au navire, l'affréteur aura le droit d'annuler la convention, moyennant payement du fret de distance, comme il est prévu à l'article 160 ; toutefois, si le navire a été affrété par plusieurs personnes, il ne pourra être fait usage de ce droit si l'un des autres affréteurs insiste sur la continuation du voyage.

NORVÈGE

ASSOCIATION NORVÉGIENNE DE DROIT MARITIME

Conflits de lois en matière de Fret

La section norvégienne du Comité Maritime International a décidé de répondre comme suit aux questions posées par la section néerlandaise :

Toutes ces questions ont trouvé une solution dans la loi maritime norvégienne de 1893.

En ce qui concerne le calcul du fret de distance, les remarques suivantes sont spécialement faites :

Les règles devraient être identiques dans ces deux cas.

Quelques doutes subsistent quant à l'opportunité d'abandonner l'ancienne règle du droit norvégien au sujet du fret de distance, accordé suivant la distance parcourue en proportion du voyage entier, en tenant cependant compte de la durée du trajet accompli et des difficultés et dépenses spéciales y afférentes, mis en regard de la partie du voyage non accomplie. On ne peut assimiler dans ces cas un contrat de transport à une *locatio operis* et dire que si le but final n'est pas atteint — si les marchandises ne sont pas directement amenées au lieu de destination — il ne sera fait aucun payement. Il faut plutôt tâcher de résoudre le problème d'après les circonstances particulières des cas, et ne pas faire supporter tous les risques par une seule des parties. C'est cependant à cela que l'on aboutit non seulement en suivant la règle suivie en Angleterre et en Amérique qui n'admet pas le fret de distance, mais égale-

ment lorsqu'on n'accorde au navire sous forme de fret que ce que le négociant épargne (ou peut épargner) sur le fret en réexpédiant la cargaison par un autre navire vers le lieu de destination, ce qui signifie qu'il est décidé d'avance que si quelque chose tourne mal, c'est le navire seul qui supportera la perte toute entière.

Mais une application raisonnable de la règle admise en droit norvégien pourrait permettre de répartir équitablement la perte entre les deux parties. Ils ont du reste entrepris ensemble l'aventure.

Il n'est pas exact de dire que les armateurs norvégiens sont indifférents à la question, parce qu'éventuellement, ils seraient remboursés du dommage par leurs assureurs. Le fret est régulièrement assuré par les Associations Mutuelles d'Armateurs ; ce sont donc en réalité les armateurs eux-mêmes qui supporteront la perte si le fret *pro rata itineris* n'est pas accordé.

La question n'est d'ailleurs pas entièrement vidée en n'accordant pas le fret de distance, ou en allouant la différence entre le fret prévu au contrat et le fret à payer pour réexpédier la cargaison à destination. Il se pose encore la question de savoir si le chargeur lui-même pourra opérer la réexpédition ? Ou bien le capitaine est-il en droit de dire qu'il s'en occupera lui-même ? Est-il obligé de s'en occuper ? Si le fret à partir du port de refuge jusqu'au port de destination était supérieur au fret primitivement stipulé pour le voyage entier, le navire doit-il dans ce cas payer la différence ? (La loi maritime belge, art. 97, dit que non). Si le chargeur ne veut pas attendre jusqu'à ce que le navire ait été réparé, ou s'il ne veut pas permettre au capitaine de réexpédier la cargaison, mais entend la reprendre lui-même, ne doit-il pas alors payer le fret entier ?

Un des membres du Comité a fait les observations personnelles suivantes au sujet du fret de distance :

« Lorsque, par suite de circonstances qui ne lui sont pas imputables, un navire ne peut pas transporter la cargaison jusqu'au bout, il est un fait que le contrat qu'on a accepté n'est pas exécuté. A mon avis, la conséquence logique en est que du chef du contrat, le navire n'a pas droit à une rémunération. Mais comme l'affréteur de son côté ne doit pas tirer profit de cette circonstance fortuite qui a empêché l'accomplissement du voyage, il devrait payer au premier navire la différence entre le fret convenu et le fret qu'il doit payer pour transporter la cargaison depuis le port intermédiaire jusqu'au lieu de destination, c'est-à-dire l'avantage qu'il en retire.

Question I.

N° 1. — Au cas où une partie de la cargaison a été vendue pour les besoins du navire, aucun fret ne devrait être dû.

Question II.

A. Si la cargaison est vendue en cours de voyage pour cause d'avarie par « vice propre », le fret entier doit être payé.

B. Pour les marchandises vendues en cours de route à raison de leur état avarié, le fret de distance est dû.

La règle ordinaire, selon laquelle le navire ne touche pas de fret pour les marchandises qui ne sont pas à bord au moment de l'arrivée au lieu de destination, paraît injuste dans le présent cas. L'affréteur ne doit pas avoir droit au prix de vente tout entier de la cargaison, sans que le fret de distance en soit déduit, puisque de cette façon, le navire devrait supporter en partie les risques d'un accident qui survient à la cargaison.

Question III.

(Voir question I).

Question IV.

Certaines législations maritimes ont introduit des règles spéciales au sujet du demi-fret et du fret sur le vide pour deux motifs — d'une part, pour éviter des procès (qui, fréquemment, ne sont pas évités pour cela) mais surtout parce qu'elles veulent donner aux affréteurs, en présence d'une situation modifiée du marché, la faculté de résilier l'expédition et la charte-partie, ou de ne pas délivrer toute la cargaison convenue, quand ils savent d'avance quelle sera l'importance de l'indemnité qu'il y aura à payer. Il nous semble qu'il ne faut pas abandonner ce système.

Question V.

Les surestaries ne peuvent être considérées comme un supplément du fret, puisqu'elles sont proméritées définitivement et indépendamment, sans égard au résultat ultérieur du voyage auquel elles se rapportent, qu'un fret soit gagné ou non. Les surestaries ne contribuent pas d'avantage en avarie commune. Elles doivent être considérées comme une rémunération pour le fret et mises sur le même pied que celui-ci — puisqu'en somme, le navire est mis à disposition pendant un délai prolongé, pour les opérations de chargement et de déchargement.

La loi maritime norvégienne, (art. 119) fixe un certain nombre de jours de planche par tonne de jauge (qui diffèrent pour les voiliers et les vapeurs), et l'article 120 arrête le délai des surestaries à la moitié des jours de planche, à moins de stipulation contraire dans la charte-partie.

Les lois maritimes du Nord ont repris ce système de la loi maritime de Norvège de 1860; ce système est recommandable puisqu'une règle est insérée ainsi dans la loi pour le cas où la charte-partie est résiliée et qu'on évite de devoir se rejeter sur les « usages du port » qui très souvent tournent au détriment du navire.

Dans les lois maritimes du Nord, il est de plus prévu que les jours de planche commencent à compter *ipso jure* à partir du jour fixé par la loi, sans qu'aucune formalité doive être observée de la part du navire. On peut du reste affirmer qu'il n'y a aucune raison d'exiger pareille formalité, dont l'unique résultat serait d'occasionner des dépenses inutiles.

ESPAGNE

Son Excellence Monsieur le Ministre de la Marine
Madrid.

Par arrêté royal du 23 juillet 1906, le soussigné a été désigné pour représenter le Ministère de la Marine espagnol à la Conférence internationale qui doit se réunir au cours de cette année dans un port italien pour approuver les avant-projets de traités relatifs à la Limitation de la Responsabilité des propriétaires de navires, les Hypothèques et Privilèges Maritimes et tout spécialement, pour discuter le questionnaire formulé par le Comité Maritime International au sujet des Conflits de lois en matière de fret, et pour rédiger l'avant-projet qui doit servir de base à l'unification du Droit maritime en une matière aussi importante.

Par le même arrêté royal, il m'était enjoint de commencer les travaux nécessaires pour l'étude et la solution de questions aussi importantes et de rédiger à cet effet, un rapport. Comme suite à cette mission aussi flatteuse, le soussigné a l'honneur de formuler les conclusions suivantes, dont les motifs tout en étant exposés d'une façon aussi concise que possible, comme il convient pour des conférences de ce genre, peuvent cependant être développés.

I.

Quant à la question de savoir si le fret est dû quand le navire se perd mais que les marchandises sont sauvées, en

tout ou en partie, notre Code de commerce dispose, dans son article 662 que « si la cargaison est sauvée du naufrage, il sera dû le fret correspondant à la distance parcourue par le navire portant la cargaison ; et si après réparation du navire, elle arrive jusqu'au lieu de destination, le fret se payera en entier, sans préjudice quant aux sommes dues pour avaries communes. »

Cette disposition, copiée littéralement de l'article 788 du Code de commerce de 1829, est absolument conforme à l'article 303 du code français.

Une disposition analogue est inscrite dans la loi belge du 21 août 1879, dont l'article 98 alloue une indemnité au capitaine, s'il a coopéré au sauvetage des marchandises qui n'ont pas atteint leur destination.

Le Code italien contient les deux dispositions dont question, mais en outre, l'article 578, paragraphe premier, accorde le droit au fret promérité jusqu'au lieu du naufrage, et dispose dans le § 2 que le capitaine touchera le fret tout entier du voyage s'il contribue au rachat.

Conformément au code allemand (art. 632), le fret *pro rata itineris* est dû également par les marchandises sauvées, sans que ce fret puisse toutefois excéder la valeur des marchandises sauvées. « Dans le calcul du fret *pro rata itineris*, — dit l'article 633, — il ne faut pas seulement tenir compte de la distance parcourue en proportion de la distance totale du voyage, mais il convient également de prendre en considération la proportion des frais, des périls et des efforts qui s'attachent en moyenne à la partie du voyage achevée et à celle qu'il reste à faire ».

Le code turc (art. 125) est conforme au texte de la loi italienne, mais il ajoute que les marchandises sauvées et délivrées aux intéressés sans l'intervention du capitaine ne doivent aucun fret.

Au Pays-Bas (art. 483 du Code de commerce), en

Roumanie (art. 588) et dans les Républiques hispano-américaines, on suit les règles promulguées par le code espagnol.

Des dispositions qui précèdent, il résule que les législations maritimes commerciales de tous les pays s'accordent à imposer le fret pro rata itineris depuis le port de charge jusqu'au lieu du naufrage pour les marchandises sauvées en cas de perte du navire. Aucun système ne pourrait être plus équitable ni plus logique, spécialement à notre époque; en présence de l'extension considérable qu'a prise l'assurance maritime, on peut affirmer qu'il ne se fait plus aucune expédition maritime, qui ne soit assurée contre les risques des transports par mer; dans ces conditions, et considérant qu'en cas de naufrage l'affréteur ne perd pas ses marchandises, puisque l'assureur lui en rembourse la valeur, il n'est que juste que l'armarteur lui aussi, ne perde pas le prix du transport interrompu par un accident fortuit.

Les divergences qui existent à ce sujet ne se présentent que dans la façon d'établir le quantum du fret.

Notre code, comme presque tous les codes étrangers, ne détermine pas avec netteté comment doit se calculer le fret *pro rata itineris*. Cependant, la loi espagnole présente un avantage sur la plupart des législations étrangères en vigueur en Europe et en Amérique : c'est l'obligation pour les contractants, contenue dans l'article 652, de stipuler dans la charte-partie. rédigée en double et signée par tous deux, les conditions dans lesquelles le fret est convenu ; de cette façon il devient aisé de résoudre la question ici posée puisqu'il est prévu dans le contrat quelle est la loi qui le régit.

Mais lorsque cette précaution n'a pas été prise, ni le

paragraphe huitième de cet article, ni les règles d'interprétation prescrites par l'article 658, ne donnent une solution absolument équitable pour les cas dont s'agit, parce que l'on prévoit uniquement le prix convenu, aussi bien pour des mois que pour des jours ou pour un laps de temps déterminé, mais on ne tient aucun compte de la valeur des marchandises sauvées ou des frais que le capitaine a exposés pour le sauvetage.

Pour ces motifs, nous pensons qu'il y a lieu d'adopter le système du code allemand : En premier lieu parce que s'il est bien évident que le chargeur s'est couvert par assurance (et nous partons de cette hypothèse, parce qu'actuellement, pour la navigation transocéanique, le contraire est inadmissible) et qu'il faut donc admettre qu'il ne perd rien, on porterait préjudice aux droits de l'assureur et par conséquent à ceux du chargeur, si on ne donnait pas au capitaine un stimulant pour qu'il sauve la plus grande quantité possible de marchandises, spécialement lorsque, comme il est d'usage, il a été stipulé un certain montant à titre de chapeau, au profit du capitaine. En second lieu, parce que dans le fret de distance, on n'indemnise pas l'armateur du prix du transport, si pour le sauvetage il a fallu d'autres frais.

Pour les diverses raisons expliquées ci-dessus, le soussigné croit que l'article premier de l'avant-projet de traité doit être conçu comme suit :

Article Premier.

« En cas de perte du navire, les marchandises sauvées
» doivent le fret pour la distance parcourue, pour autant
» que le capitaine ait concouru au sauvetage.

» En ce cas le fret consistera en une indemnité qui sera
» déterminée en tenant compte, en dehors de la distance
» parcourue et du trajet restant à effectuer, des frais

» occasionnés, du temps perdu, des périls courus par » l'équipage et de ses efforts.

II

La seconde question porte sur le point de savoir si le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de route pour subvenir aux besoins du navire, ou à raison d'avaries, que celles-ci soient dues à un vice propre ou à une fortune de mer.

Le code espagnol répond à cette question dans deux articles : par l'article 659, il autorise le capitaine à vendre une partie de la cargaison dans le but de réparer des détériorations subies par le navire, ou afin de faire face à des « nécessités impérieuses et urgentes ». Dans ce cas, si le chargeur est d'accord sur le prix des marchandises vendues, le fret est dû en entier si le navire arrive au port de destination, et en proportion de la distance parcourue s'il se perd avant d'y arriver. Dans son article 640, il prévoit le cas où le navire n'est pas en état de naviguer ; si cela est établi, il ne sera dû aucun fret et les chargeurs devront être indemnisés.

Les articles 479 et 480 du code hollandais concordent absolument avec ces dispositions de la loi espagnole.

On trouve des dispositions analogues dans le code portugais (art. 556 et 567) qui détermine en outre, que si par suite d'un cas fortuit il devient nécessaire de réparer le navire, et si le chargeur décharge ses marchandises pour ne pas devoir attendre la fin des réparations, il sera dû le fret en entier.

Le code allemand, dans son article 640 prévoit le cas où il devient nécessaire, en cours de route, de radouber le navire ; dans ce cas, il accorde au fréteur la faculté de décharger les marchandises avant la fin des travaux de

radoub, en payant le fret en entier. Si on attend la fin des réparations, le temps que durent celles-ci ne compte pas pour le payement du fret. Il n'est pas dû davantage lorsque le navire redevient innavigable ; en ce cas, l'armateur est seul responsable des détériorations et des préjudices causés. (art. 560).

Entre notre code et le code italien (art. 570, 571 et 572) il n'y a qu'une seule différence, c'est qu'il dispose expressément que lorsqu'il est nécessaire de réparer des avaries encourues par suite d'un cas de force majeure, les chargeurs doivent supporter le retard, ou payer le fret en entier. Disposent dans le même sens: les articles 296, 297 et 298 du code français, les art. 119 et 120 du code turc et les lois de la plupart des Républiques hispano-américaines.

Il n'existe donc pas de bien grandes différences entre les divers codes et il ne saurait en être autrement, puisque toutes doivent reconnaître au capitaine le droit de vendre des marchandises dans l'intérêt commun : dans l'intérêt des affréteurs, parce que sans cette ressource, le voyage ne pourrait se continuer, ou s'il était continué sans que les avaries fussent réparées, le navire naviguerait dans des conditions très dangereuses et il serait pour le moins exposé à arriver à destination à une époque où les marchandises ne produiraient plus au marché le prix qu'on en avait attendu; et dans l'intérêt des armateurs qui en bénéficient de même, car si les avaries sont réparées à temps, ils ne s'exposent pas à des maux plus grands.

Il n'est guère probable que l'on prétende toucher le fret convenu, pour les jours occupés aux réparations; mais pour éviter la possibilité de pareille prétention, il y aurait lieu d'adopter ce que le code allemand dispose à cet égard.

En conséquence, il faudrait insérer dans l'avant-projet de traité un article comme suit :

Article Deuxième

« Si, au cours du voyage, il était nécessaire par suite d'un » cas fortuit, de réparer ou de ravitailler le navire, le capi- » taine aura le droit de vendre les marchandises néces- » saires à couvrir ces frais ; en pareil cas, le fret sera dû en » entier si le navire arrive à destination ; au cas contraire, » il sera dû en proportion du trajet accompli, et l'indemnité » se calculera de la façon prévue dans l'article précédent. »

« Il ne sera pas dû de fret pour les jours employés aux » réparations ou au ravitaillement.

» L'armateur perdra également tout droit au fret, et » devra indemniser les chargeurs, chaque fois que ceux-ci » établiront que le navire n'était pas en état de naviguer » lorsqu'il a quitté le port de charge ; cette preuve peut se » faire même à l'encontre du certificat de navigabilité, si le » navire s'en est fait remettre. »

III

La troisième question traite du cas ou le navire est détenu au port d'escale et ne peut continuer le voyage, mais où les marchandises, embarquées à bord d'un autre navire, arrivent à destination.

Dans son article 567, notre code oblige le capitaine à engager, à ses frais, un autre navire en bonnes conditions, pour y transborder la cargaison et l'envoyer à destination ; dans ce but, il doit faire les démarches nécessaires dans le port où il est arrivé et dans les ports voisins, dans un rayon de 150 kilomètres. S'il ne trouve pas un autre navire, il déposera la cargaison et la mettra à la disposition des chargeurs, auquel il rendra compte de ce qui s'est passé, dans le plus bref délai ; en pareil cas, le fret se réglera suivant la distance parcourue.

Le code français (art. 296) oblige les chargeurs à

attendre jusqu'à ce que les avaries soient réparées, ou bien à payer le fret entier. Si les réparations ne peuvent s'y faire, le capitaine doit affréter un autre navire, et si cela ne lui est pas possible, il n'a droit qu'au fret de distance.

Le code italien (art. 570) contient la même disposition; mais il ajoute que si le capitaine affrète un autre navire, ce second affrètement doit être considéré comme étant fait pour compte du chargeur.

Le code hollandais (art. 578) résout la question de la même façon, mais il oblige le capitaine à affréter pour son compte, sans qu'il puisse exiger une augmentation de fret pour le ou les autres navires qui conduisent la cargaison à destination. Une disposition identique est insérée dans le code turc (art. 118).

La loi belge diffère de toutes ces législations citées en ce que, d'après ses articles 94 et 97, s'il est payé pour la réexpédition un fret inférieur au fret convenu pour le premier navire, celui-ci doit bénéficier de cette différence; il ne touchera rien si ce fret est égal au fret du contrat; mais s'il est supérieur au fret convenu, la différence sera à sa charge.

Conformément au code allemand (art. 634) le capitaine peut affréter un autre navire pour compte des chargeurs, mais seulement après que ceux-ci auront payé le fret de distance et les autres frais y relatifs.

Comme on le voit, toutes ces législations admettent que l'obligation contractée par le capitaine envers l'affréteur ne s'éteint pas par la survenance de l'accident, mais qu'il doit affréter un autre navire, s'il est possible, pour conduire la cargaison à sa destination.

Le doute qui surgit dans ce cas porte sur le point de savoir qui doit supporter la différence du fret pour le nou-

veau navire ; mais la loi belge tranche équitablement cette question en disposant que si le fret du navire en remplacement est inférieur au fret du contrat, les chargeurs doivent la différence au premier navire ; ils payeront ainsi le fret convenu ; mais s'il est supérieur au fret du contrat, la différence sera pour compte de l'armateur qui s'est engagé à conduire les marchandises à leur destination.

Nous croyons donc que la question doit se résoudre dans la forme suivante :

Article Troisième

« Si, au cours du voyage, le navire devient innavigable, » le capitaine sera tenu d'en affréter un autre en bonne » condition, qui recevra la cargaison et la conduira à sa » destination ; à cet effet, il sera tenu de chercher un navire, » non seulement dans le port où il est arrivé, mais également dans les ports voisins, dans un rayon de 150 kilo- » mètres.

» Si le fret par ce second navire est inférieur au fret con- » venu pour le premier, les chargeurs payeront à ce dernier » la différence ; mais si ce fret est supérieur, la différence » sera à charge du navire devenu innavigable. »

IV

La question qui est posée ensuite est celle de savoir si, — dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant tout chargement, ou ne charge qu'une partie de la marchandise engagée, il convient à l'affréteur de s'en référer au droit commun en matière de dommages-intérêts, s'il y a lieu de fixer législativement l'indemnité due de ce chef.

En pareil cas, que l'on détermine dans la pratique maritime comme « faux-fret », le code espagnol (art. 688) autorise l'affréteur à résilier le contrat avant tout chargement, moyennant de payer la moitié du fret convenu.

La même disposition se retrouve dans la loi belge (art. 75) qui ajoute que lorsqu'une partie de la cargaison est chargée, l'affréteur ne peut plus rompre le contrat, et que s'il le fait nonobstant, il doit le fret intégral, à moins que le capitaine n'accepte d'autres marchandises pour compléter la quantité prévue au contrat.

Le code français (art. 288) lui aussi établit la débition du demi-fret si le contrat est dénoncé avant le départ; mais si une partie des marchandises est chargée et que le navire part ainsi, le fret entier est dû. Une pareille disposition se trouve dans le code italien (art. 564), dans le code roumain (art. 574) et dans le code brésilien (art. 594), mais ce dernier ajoute que pour que seul le demi-fret soit dû il faut que la dénonciation des conventions ait eu lieu avant le commencement des opérations de chargement.

D'après le code turc (art. 108), la renonciation au contrat doit avoir lieu avant que les staries n'aient pris cours; et le code allemand exige que la dénonciation se fasse avant le commencement du voyage; celui-ci est considéré comme commencé lorsque l'affréteur a autorisé le capitaine à partir ou si toute ou partie de la cargaison est livrée et que les jours de planche sont expirés.

Il est hors de doute qu'à partir du moment où le navire est mis à la disposition de l'affréteur, des frais d'approvisionnement sont exposés et que d'autre part, l'armateur a pu être obligé de refuser des propositions plus avantageuses, puisqu'il est tenu d'exécuter le contrat. Dans ces conditions, il est tout naturel que si le contrat est résilié, le fréteur soit indemnisé, à moins qu'il ne parvienne à se procurer facilement une cargaison pour le même voyage et aux mêmes conditions.

A ce sujet, toutes les législations sont d'accord, tout en différant sur les détails.

Il convient donc de se mettre d'accord sur le délai pendant lequel peut se faire la renonciation au contrat pour que seul le demi-fret soit dû; et parmi les divers systèmes exposés ci-dessus, le meilleur nous semble être celui du code brésilien, c'est-à-dire que la dénonciation doit se faire avant le commencement des opérations de chargement, parce que de cette manière, on évite au navire les plus grands frais et il a d'autant plus tôt la faculté de chercher un autre fret.

Pour ces motifs, on pourraît, à notre avis, formuler comme suit un

ARTICLE QUATRE

« L'affréteur pourra renoncer aux conventions d'affrète-
» ment, moyennant de payer le demi-fret, à condition que
» cette renonciation se fasse avant le jour fixé pour com-
» mencer les opérations de chargement. Après cette date,
» le fret prévu au contrat est dû en entier ».

V.

Enfin, la dernière question porte sur le point de savoir s'il faut considérer les surestaries comme un supplément du fret, ou comme une indemnité, et s'il convient d'en subordonner la débition à une protestation écrite.

Nous pensons que l'on ne peut pas considérer les surestaries comme un supplément du fret, parce que le navire est affrété en vue du transport, c'est-à-dire pour le temps nécessaire au transport de la cargaison depuis le port de charge jusqu'au port de destination. Si le navire est retenu au delà du temps normal, soit pendant des jours, soit pendant des heures supplémentaires dans l'un ou dans l'autre

port, pour le chargement ou pour le déchargement, ce fait constitue pour lui un préjudice, et il a par conséquent droit à une indemnité sous la forme stipulée au contrat d'affrètement ou dans la charte-partie. C'est pourquoi, d'après notre code (art. 652, all. 11) ces documents doivent mentionner « la starie et les surestaries qui doivent entrer en ligne de compte, et ce qui est dû pour chacune d'elles ».

Afin de connaître avec exactitude le moment ou la starie et les surestaries commencent à courir, et pour éviter des litiges à ce sujet, il convient de subordonner la débition de ces indemnités à une protestation écrite.

Nous concluons donc, en proposant un

ARTICLE CINQUIÈME

« La starie et les surestaries sont considérées comme » une indemnité due pour le délai et pour la quantité et » prévus aux conventions d'affrètement ; pour que la réclamation du chef de pareil retard soit recevable, il faudra » une protestation par écrit ».

Voilà, Monsieur le Ministre de quelle manière les questions posées doivent être résolues, d'après l'avis du soussigné, et c'est dans ce sens que j'ai rédigé les conclusions ci-jointes, destinées à être remises au Comité Maritime International, afin qu'il puisse en être tenu compte à la prochaine Conférence. L'auteur pourra y défendre sa manière de voir, à moins que votre Excellence ne veuille donner d'autres instructions.

L'avant-projet de traité sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires a été discuté et voté à la Conférence tenue à Liverpool au mois de juin 1905 ; si l'Espagne n'était pas représentée à cette réunion, on y a néanmoins tenu compte des dispositions de notre

code de commerce, et les articles de l'avant-projet ne sont pas en contradiction avec le principe général selon lequel notre législation règle la responsabilité civile des armateurs, limitée à la valeur du navire.

Comme moyen transactionnel fort pratique et sans aucun doute bienfaisant pour le commerce maritime, on a inséré dans l'article 4° le système établi et toujours appliqué par les tribunaux anglais, de substituer à la responsabilité dont s'agit le payement d'un forfait de 8 £ par tonne de jauge brute.

Par suite de cette faculté, il ne peut y avoir des divergences, puisque la jauge dans tous les pays a été arrêtée d'une manière uniforme conformément aux formules convenues dans le traité de Constantinople, en 1873.

Le soussigné est donc d'avis que l'avant-projet à examiner en dernière lecture, et qui est le résultat de longues études, doit être approuvé, puisqu'il ne s'agit pas d'introduire des réformes incompatibles avec notre législation ou préjudiciables à nos intérêts.

Il en est de même de l'avant-projet de traité sur les Hypothèques et les Privilèges maritimes, abordé à la Conférence d'Amsterdam, discuté et rédigé par celle de Liverpool.

Le résultat auquel on est arrivé ne diffère pas sensiblement du système établi par l'article 580 de notre code, et nous pensons qu'il peut être adopté tel quel.

Le soussigné se bornera donc pour le moment, à approuver l'avant-projet, avec la réserve déjà exprimée antérieurement quant à des modifications possibles.

JUAN SPOTTERNO.

Madrid, le 14 mars 1907.

HONGRIE

ASSOCIATION HONGROISE DE DROIT MARITIME

Conflits de lois en matière de Fret

CONCLUSIONS FINALES

I. — Fret pro rata itineris

II. — Du fret en cas de vente de la cargaison

1. En cas de vente de marchandises pour les besoins du navire, il revient à l'armateur le fret en entier; il en est de même lorsque la vente a lieu dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison (mais dans ce cas on applique les règles de l'avarie commune) comme aussi au cas où la vente se fait uniquement dans l'intérêt du navire, parce que dans l'un comme dans l'autre de ces cas, le propriétaire de la marchandise touche, au lieu de destination, la valeur de la marchandise vendue en cours de route, et il est donc naturel qu'il en paye le fret.

2. Il en est de même en cas de vente, en cours de route, de marchandises avariées par suite d'une fortune de mer.

Quant à la question de savoir s'il est dû un fret au capitaine pour les marchandises vendues en cours de route à raison de leur état d'avarie par vice propre, la direction de l'Association hongroise ne croit pas opportun de se prononcer, parce qu'à son avis il doit tout d'abord être examiné si le capitaine aura le droit, et éventuellement

l'obligation de procéder à la vente de pareilles marchandises en cours de route et quelles précautions doivent être prises en vue de protéger les intérêts du chargeur.

Vote séparé du Dr Darday

Au paragraphe A, 2. de la deuxième question, il y aurait lieu de répondre que le règlement de cet objet ne rentra pas dans le cadre du droit maritime.

Motifs

Puisque le capitaine doit être soumis aux mêmes règles que le voiturier ou le transporteur et puisque la règle du droit est que le voiturier et le transporteur ne sont pas responsables pour les avaries survenues à la marchandise par vice propre, mais seulement pour les avaries survenues par suite du transport ; considérant enfin que le capitaine n'est pas négociant et qu'il n'a donc pas les connaissances spéciales nécessaires pour pouvoir être autorisé ou obligé d'apprécier l'état d'une marchandise au point de vue de son conditionnement interne, il n'y a pas lieu d'autoriser le capitaine à vendre la marchandise en cours de route à raison de son état d'avarie lorsque celle-ci est due au vice propre.

S'il le faisait quand même, sans une autorisation spéciale du propriétaire de la marchandise, il agirait uniquement comme un *negociorum gestor*, et dans ce cas il y aurait lieu simplement à application des règles du droit commun.

III. — Du fret au cas où le navire est condamné

Le fret est dû quand le navire est condamné au port de détresse et la cargaison réexpédiée par un autre navire.

Si le nouvel affrètement est moins avantageux que le

premier, la différence est à charge du propriétaire de la marchandise, mais autant que possible, le capitaine est tenu de demander au préalable l'autorisation du propriétaire de la marchandise avant de conclure pareil affrètement.

IV. — Question du demi-fret et du fret sur le vide

S'il était jugé opportun de fixer l'indemnité due au capitaine en cas de non-chargement de toute ou partie de la cargaison, nous proposons la règle suivante :

Si avant le terme fixé au contrat pour le chargement, l'affréteur déclare expressément renoncer au voyage, pourvu que le chargement n'ait pas déjà commencé, ou que le navire n'ait pas entrepris le voyage au port de charge — en ce cas il n'est dû que le demi-fret.

2. Si l'affréteur renonce au contrat, mais sans l'avoir expressément déclaré dans le délai fixé aux conventions pour le chargement, non seulement quand le navire a déjà commencé le chargement, mais même quand le navire a déjà commencé le voyage vers le port de charge, le fret entier sera dû.

V. — Retard au chargement et au déchargement

Sauf dans le cas où le contrat d'affrètement est muet sur le délai de starie, la débition des surestaries n'est pas subordonnée à une mise en demeure spéciale, mais le capitaine est en tout cas tenu d'aviser les parties quand commence le chargement ou le déchargement, de façon que les parties peuvent savoir de par le contrat même, quand le délai de starie commence à courir, et éventuellement quand les surestaries prennent cours.

DANEMARK

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

Conflits de lois en matière de Fret

(L'Association danoise a fait parvenir, pour la Conférence de Liverpool, les réponses suivantes au questionnaire) (1).

I.

C'est un principe dans notre loi maritime du 1 avril 1892, qu'aucun fret n'est dû, si la marchandise n'est pas délivrée au port de destination (*Art.* 151).

En conséquence aucun fret n'est dû pour marchandises vendues au port de refuge pour couvrir des dépenses d'avarie grosse.

L'armateur cependant a le droit d'être dédommagé en avarie grosse du fret perdu. Les frais épargnés sont déduits (*Art.* 204).

Si les marchandises sont vendues au port de refuge pour le compte du propriétaire, le fret est dû en entier (*Art.* 131).

Si les marchandises sont vendues au port de refuge dans l'intérêt du navire, le propriétaire a le choix : 1° il peut réclamer la valeur de la marchandise au port de destination sous déduction du fret (*Art.* 200) ; 2° ou récla-

(1) Les questions sont reproduites dans le rapport de l'Association hongroise.

clamer le produit de la vente des marchandises au port de refuge sans déduction du fret (*Art.* 149 *et* 200).

II

Si le navire est perdu ou déclaré irréparable, le fret est dû *pro rata itineris*. L'art. 160 dit cependant, que ce n'est pas seulement la longueur de la distance parcourue qui doit être prise en considération, mais aussi le temps qu'a duré le voyage, les difficultés partioulières et les frais. Si les parties ne peuvent s'accorder, le fret de distance sera fixé par experts. Si le navire est perdu ou déclaré irréparable, le chargeur a le droit d'abandonner la marchandise en entier pour se libérer du fret de distance (*Art.* 160).

III

Oui (*Art.* 230).

IV.

Quand au fret de distance voir sub. II.

Si le navire est perdu ou condamné, l'armateur n'a pas le droit de réexpédier la marchandise pour son propre compte pour pouvoir réclamer le fret en entier. Mais il a le devoir de soigner les intérêts du chargeur et d'agir comme *negotiarum gestor* pour celui-ci. Il peut suivant les circonstances avoir le devoir de réexpédier la marchandise pour le compte du chargeur.