

vaient été contractés en Angleterre. Ils n'avaient pas à redouter en France les conséquences d'un jugement qui n'y serait pas rendu exécutoire. Mais ils ne devaient pas moins être très-gravement lésés par une condamnation qui aurait eu pour effet de leur interdire le commerce du Royaume-Uni, où ils eussent été exposés à voir saisir leur propriété. Ils demandèrent à M. le Ministre des affaires étrangères de vouloir bien prévenir, par la voie diplomatique, les suites de la citation.

Mais la Cour du banc de la Reine était déjà saisie, par la réclamation du consignataire, de la question de savoir si le contrat en litige devait être régi par la loi française ou par la loi anglaise, d'après la nationalité du navire ou d'après celle du port d'arrivée où avait eu lieu l'abandon.

Selon que l'un ou l'autre de ces principes serait adopté, la responsabilité des armateurs devait être entendue d'une manière toute différente.

Si on jugeait d'après la loi en vigueur à Saint-Thomas, où le contrat entre le consignataire et le capitaine représentant l'armement avait été passé, — aux Açores, où le navire avait été cautionné, — à Liverpool, où le contrat avait dû recevoir son effet, les armateurs ne pouvaient se libérer par l'abandon du navire et du fret. La loi danoise, la loi portugaise, la loi anglaise refusent en effet cette faculté aux armateurs. C'était ce que réclamaient les demandeurs, se fondant sur cette concordance des lois de ces trois nations maritimes, qu'ils voulaient considérer comme une sorte de loi maritime universelle, régissant toutes hypothèques et cautions sur navires et chargements, en vertu de laquelle les armateurs seraient liés d'une manière absolue par les engagements du capitaine.

Si, au contraire, on appliquait la loi française, la responsabilité des armateurs était bien plus limitée. On ferait valoir que, d'après cette législation, ils ne sont engagés que jusqu'à concurrence du navire et du fret par ceux des actes du capitaine auxquels ils n'ont pas participé eux-mêmes. La défense ajoutait que les lois invoquées par le consignataire, qui se trouvaient semblables dans les ports où le navire avait relâché, loin de former une loi maritime générale, étaient des lois toutes locales, très-importantes à considérer sans doute s'il se fût agi de la validité du contrat (laquelle n'était pas en cause), mais nullement applicables du moment qu'il s'agissait de déterminer l'étendue des pouvoirs de l'agent qui avait passé le contrat, attendu qu'il est de principe que la responsabilité de l'armateur est réglée par la loi de son pays.