

page en abandonnant seulement le produit de la vente du navire. Quant aux frets encaissés par l'armement, il soutenait qu'on ne pouvait le contraindre à les rapporter, les dépenses faites depuis que la *Gazelle* avait pris la mer l'ayant constitué en perte, ce dont il offrait de faire la preuve.

Mais, par un jugement en date du 31 décembre 1868, le tribunal jugeant commercialement :

« Attendu que pour rejeter ce système, il suffit de faire ressortir qu'il aurait pour conséquence de donner à l'armateur un véritable privilège sur le fret pour ses dépenses d'armement, privilège pour lequel il serait préféré aux matelots de l'équipage; que cette conséquence aussi étrange qu'inadmissible suffit à elle seule pour faire rejeter la prétention émise;

« Attendu qu'il est donc évident qu'en accordant aux matelots un privilège sur le navire et le fret, la loi a voulu parler du navire avec tous ses accessoires, et de l'universalité du bénéfice qu'il pourrait faire depuis le moment de son départ jusqu'au jour où les engagements réciproques des gens de l'équipage et de l'armateur se trouveraient rompus, soit par le désarmement du navire, soit par toute autre cause, mais n'a jamais subordonné ce privilège aux chances plus ou moins heureuses du voyage, et aux combinaisons plus ou moins habiles des armateurs;

« Attendu d'ailleurs et en fait que la *Gazelle* ayant quitté Saint-Nazaire avec un chargement de sel pour Saint-Pierre et Miquelon, d'où elle est repartie avec un chargement de morue pour la Martinique, il ne peut être douteux que les frets bruts produits par ces deux voyages ne soient supérieurs à la créance dont le recouvrement est poursuivi contre l'armateur;

« Par ces motifs, . . . . le condamne. . . . »

L'armateur de la *Gazelle* ayant interjeté appel, la cour de Rennes a confirmé ce jugement par un arrêt du 31 mai dernier, dont les considérants ci-après accentuent encore mieux la doctrine déjà adoptée par elle :

« Attendu (a dit la cour) que les conclusions de l'appelant consistent à soutenir que le décret du 7 avril 1860, en affectant au paiement des frais de rapatriement l'ensemble des frets gagnés depuis le départ du port d'armement, ne doit atteindre que le produit net de ces frets, déduction faite des frais d'armement et de mise dehors du navire;

« Attendu que cette prétention est inadmissible;

« Que, dans le langage ordinaire du droit maritime, le fret n'est autre chose que le prix même de la location du navire, c'est-à-dire la somme brute du nolissement, sans défalcation des dépenses d'armement et d'avitaillement;

« Que c'est en ce sens que cette expression est employée dans les articles 216, 259, 260 et 271 du Code de commerce, et qu'elle n'a pas une autre signification dans le décret du 7 avril 1860;

« Que l'armateur ne peut pas plus prélever les dépenses dont il s'agit, sur l'ensemble des frets de la campagne, au préjudice de la créance de l'État pour frais de rapatriement, qu'il ne pourrait le faire sur le fret du dernier voyage, au préjudice de la créance des matelots pour leurs loyers;

« Qu'il est irrecevable à retenir le montant de ces dépenses sur les frets, au détriment soit de l'État, soit des matelots, de même qu'il n'aurait pas le droit de répéter contre eux, sur le prix des débris ou de la coque, les sommes qu'il aurait déboursées pour l'achat ou la construction du bâtiment;