

voyages productifs de fret. L'administration de la Marine, ayant repatrié l'équipage dans ses quartiers, réclama à l'armateur diverses sommes, y compris celle de 244 fr. 75 pour frais de conduite. L'armateur, le sieur Flornoy, consentit à les payer toutes, sauf cette dernière.

L'administration de la Marine le cita alors, de ce chef, devant le tribunal de commerce de Nantes, qui repoussa la demande par le motif que les marins, en cas de naufrage, ne peuvent, aux termes des anciennes ordonnances et du Code de commerce, se payer de leurs frais de repatriement et de conduite que sur la valeur des débris du navire et le fret des marchandises sauvées; et que dès lors l'article 14 du décret du 7 avril 1860, qui impute ces frais sur l'ensemble des frets gagnés depuis que le navire a quitté son port d'armement, est illégal et non obligatoire.

Sur le pourvoi formé par l'administration de la Marine, la Cour de cassation condamna ces principes, en cassant le jugement par arrêt du 14 février 1870, qui renvoya les parties devant le tribunal de commerce de Rennes. Celui-ci, le 4 juin 1875, rejeta la demande de l'administration par les mêmes motifs que le tribunal de Nantes. Un nouveau pourvoi eut lieu et fut suivi d'une nouvelle cassation, prononcée cette fois par les chambres réunies, dont l'arrêt, en date du 6 février 1877, décida, par application du décret du 7 avril 1860, que les frais de repatriement en cas de naufrage sont dus, non-seulement sur les débris du navire et le fret des marchandises sauvées, mais encore sur l'ensemble des frets gagnés depuis que le navire a quitté le port d'armement. Les parties furent, en conséquence, renvoyées devant le tribunal de commerce de Brest, chargé de procéder conformément aux dispositions de l'article 2 de la loi du 1^{er} avril 1837.

Au cours de l'instance, le sieur Flornoy forma une demande reconventionnelle, et il conclut à ce qu'il fut fait compensation entre la somme de 244 fr. 75, qui lui était réclamée par la Marine pour frais de repatriement, et la valeur du canot qui avait servi au sauvetage, lequel aurait dû, d'après lui, être mis en lieu sûr, à son arrivée à Lorient, par l'inscription maritime de ce port, et avait disparu sans pouvoir être retrouvé.

L'administration de la Marine repoussa cette demande, en soutenant que le canot ne lui avait jamais été remis et que par conséquent elle ne pouvait être responsable de sa perte.

Statuant sur ces prétentions diverses, le tribunal décida que « quoique le capitaine du *Tristram* n'eût pas fait la remise du « canot à l'administration de la Marine, cette dernière connaissant « la présence dudit canot sauveté, qui était devenu une épave, par « suite de l'abandon qui en avait été fait dans le port de commerce « de Lorient, devait, dès la prise de possession, en faire l'inventaire « et que, ne s'étant pas conformée à ces prescriptions et n'ayant « pris aucune mesure pour la conservation de ce canot, elle devait « être déclarée responsable de sa perte ».

Le tribunal admit, en conséquence, la demande reconventionnelle, et ordonna qu'il serait fait compensation entre la somme de