

300/2

S



INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION.
THE COURT BUILDINGS, TEMPLE, LONDON, E.C.

BUDAPEST CONFERENCE, 1908.

PAPER ON

LES SURESTARIES SONT-ELLES DUES EN TEMPS DE GREVE ?

READ AT BUDAPEST ON SEPTEMBER 24th, 1908,

AT A CONFERENCE OF THE

INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION

BY

GEORGES BARBEY,

Avocat à la Cour d'Appel de Paris.

DR. POLMER ÖDÖN
KÖNYVTÁRA



LONDON:

PRINTED BY WEST, NEWMAN & CO., 54, HATTON GARDEN.

1908.

II. d. 4

~~SEGEDI FUDOMÁNYÉNYET
ÁLLAM ÉS JOGTUDOMÁNYI N.E.
Leit.napló sz. 10 259/8~~

LES SURESTARIES SONT-ELLES DUES EN TEMPS DE GREVE ?

PAR GEORGES BARBEY.

LE temps est passé où les poètes pouvaient se complaire à opposer en antithèses colorées la sécurité du rivage à l'agitation des flots. La métaphore du fameux "*Dulce mari magno . . .*" est aussi démodée qu'elle est ancienne. La rentrée au port n'apporte plus au navigateur la fin certaine de ses tribulations. Parfois, la grève désole la place où il aborde. Dans le silence inquiétant des docks désertés, résonne un grondement d'orage. L'émeute peut-être y est déjà déchaînée. Le spectacle des passions humaines impressionne ce marin plus que ne l'avait fait la fureur des flots, "*more than the washing of ten tides,*" et en regardant passer du pont de son navire les bandes de grévistes qui parcourent les quais, il se répèterait volontiers à lui-même le mot du personnage de Shakespeare : "*If you can command these elements to silence and work the peace of the present, we will not hand a rope more !*"

Mais ce voeu reste sans effet. Pendant de longs jours,—quelquefois des semaines et des mois—le navire chargé du blé de la Mer Noire ou des épices de l'Orient s'attarde dans le bassin où l'affluence des nouveaux venus va bientôt créer l'encombrement et la confusion. Cependant les arrivages de l'intérieur s'amoncellent dans les gares et, entre les quais et les vaisseaux, ne se produit plus l'actif et nécessaire échange. Le pays ne respire plus.

Ce temps perdu représente des fortunes. Qui cette perte va-t-elle atteindre ? Entre les intérêts de la navigation et ceux du commerce, comment le Tribunal qui sera bientôt saisi pourra-t-il répartir le dommage ? La ventilation en est difficile et si les stipulations des parties n'ont pas fixé par

avance la décision du Juge, celui-ci hésite souvent entre des solutions contraires. C'est dire que la jurisprudence en matière de grève n'est pas sans avoir subi des variations. On a même pu dire qu'à considérer ses arrêts dans leur ensemble, ils paraissent à première vue comme un "chaos de décisions d'espèces,"* où l'on chercherait en vain les éléments d'une classification rationnelle. Peu à peu cependant, un effort d'analyse permet de rattacher à quelques idées directrices les solutions adoptées et s'il n'en supprime pas les contradictions, du moins il les éclaire.

I. — EXAMEN DE LA JURISPRUDENCE EN MATIÈRE DE GRÈVE.

A. Premier Systeme.

La Grève n'est pas un Cas de Force Majeure et ne libère pas l'Affrèteur du Paiement des Surestaries.

Les premières grèves maritimes prirent armateurs et affrèteurs par surprise. Aucune clause des chartes-parties n'avait prévu une éventualité encore inconnue ou peu fréquente. Aussi l'impuissance de l'affrèteur à embarquer ou à recevoir la marchandise dans les délais fixés apparaît elle au Juge comme un risque dont il doit seul porter le poids. En vain oppose-t-il le caractère fortuit des événements dont il est victime, les Tribunaux lui répondent que cet aléa est inhérent à son industrie et n'en supprime pas les obligations. "La grève n'est pas un cas de force majeure" disait déjà un jugement de Nantes en 1858.† Le Tribunal de Marseille (en 1882 et 1889)‡ a repris le même principe. Celui du Havre en 1891 § l'a affirmé dans des considérants particulièrement rigoureux :—

"Attendu que W. oppose un empêchement de force majeure résultant pour lui du refus de travailleur de ses ouvriers; que les différends survenus relativement à une question de salaires entre W. et les ouvriers qu'il cherchait à embaucher ne sauraient avoir le caractère de la force majeure qu'il prétend leur attribuer.

* M. Ambroise Colin.

† Nantes, 3 Mars 1858; Rec. Nantes, 1859, 1, 18.

‡ Marseille, 9 Mars 1882; Rec. Marseille, 1882, 1, 162. 27 Juin 1889, *Revue Internationale de Droit Maritime*, v. 245.

§ Havre, 15 Déc. 1891, *Rev. Cit.* viii. 72.

“ Que le taux variable de la main d'œuvre n'est pas une condition imprévue des rapports entre employeurs et employés.

“ Que les effets plus ou moins onéreux qui en peuvent résulter ne sont pas une cause de rupture des engagements contractés vis-à-vis des tiers. . . . ”

Même Système de Jurisprudence à l'Étranger.

A l'étranger, la même norme est adoptée. La cour Suprême de Judicature en 1890 * décide qu'en l'absence d'une convention contraire, la grève n'interrompt pas le cours des surestaries. Le affréteurs s'étaient engagés à décharger dans le temps convenu, ils n'ont aucune faute à articuler contre le navire, donc ils doivent payer. Pourtant il faut qu'une limite de temps ait été précisée. Si le déchargement devait s'opérer dans un temps raisonnable (*within a reasonable time*) l'obligation ne serait plus stricte et la survenance d'une grève en affranchirait le réclamateur. †

En Danemark, nous voyons à la même époque s'affirmer la même règle. A deux reprises, le Tribunal Commercial et Maritime de Copenhague déclare que la grève même générale et absolue de tous les ouvriers d'un port ne doit pas être considérée comme un événement imprévu et impossible à prévoir. Le réclamateur devrait être protégé par une clause ; faute de l'avoir fait, il doit subir seul le poids des événements. ‡

Tout récemment encore, le Tribunal d'Anvers § adoptait le même thèse, en déclarant “ que la grève des ouvriers des ports n'est pas un cas de force majeure et qu'il appartient aux entrepreneurs de débarquement de la faire cesser en faisant des concessions aux ouvriers.”

Transition.

Nous nous réservons d'apprécier par ailleurs cette jurisprudence. Il semble qu'elle ait quelquefois paru rigoureuse aux Tribunaux français qui l'appliquaient. Témoins ocu-

* Cour Suprême de Judicature, par arrêt de MM. les Juges Lindley et Lopes, 31 Oct. 1890, *Rev. Cit.* vi. 463.

† Cour Suprême de Judicature, par arrêt de MM. les Juges Lindley et Fry, 31 Juillet 1891, *Rev. Cit.* vii. 329. Confirmé par arrêt de la Chambre des Lords, 10 Déc. 1892, *Rev. Cit.* viii. 703.

‡ Tribunal Commercial et Maritime de Copenhague :—11 Décembre 1892, *Rev. Cit.* ix. 772 ; 22 Août 1900, *Rev. Cit.* xvii. 358.

§ Anvers, 27 Juillet 1900, *Rev. Cit.* xvi. 412.

lares des grèves et avertis des efforts difficiles que le commerce doit s'imposer pour en atténuer les effets, les Juges peu à peu fléchissent de leur sévérité première. Ils continuent à affirmer l'axiome, mais ils en inclinent la sévérité sous la rigueur des événements. "*En principe,*" dit en 1900 un jugement de Marseille,* "la grève n'est pas un cas de force majeure, mais il en devient autrement si elle est générale. . . ." "*En principe,*" dit aussi la Cour de Rouen en 1900,† la grève n'est pas un cas fortuit, mais il n'en est plus de même quand. . . ." "S'il est de *jurisprudence constante* que la grève des ouvriers d'un port n'est pas un cas de force majeure," dit encore la Cour d'Aix en 1901,‡ "il n'en est plus de même lorsque. . . ."

Ces rédactions à réserves sont fréquentes; elles trahissent le scrupule du juge à sacrifier aux sollicitations de l'expérience pratique un principe fondamental du droit. Mais le juge local est trop mêlé à la vie publique de la place où siège sa juridiction pour n'en pas subir l'influence; il porte plus d'intérêt personnel aux négociants locaux lésés par la grève qu'à un navire presque toujours étranger dont le préjudice n'atteint pas son entourage. Il éprouve la tentation croissante de décharger le commerçant aux dépens de l'armateur. Un jugement de Marseille § marque assez visiblement les termes de cette évolution :—

"Si les conditions nouvelles du Commerce et du travail ont déterminé les Tribunaux à tempérer la rigueur de leur ancienne jurisprudence en matière de grève . . . encore n'y a-t-il là qu'une question d'appréciation; il importe . . . de n'admettre le cas de force majeure à l'encontre du Capitaine qu'autant qu'il sera démontré que la grève a matériellement mis l'affrèteur hors d'état d'effectuer son contrat."

B. Deuxième Système de la Jurisprudence (opposé au Premier.)

La Grève est un Cas de Force Majeure et libère l'Affrèteur du Paiement des Surestaries.

Peu à peu, les Tribunaux s'enhardissent à proclamer sans restriction que la grève est bien un cas de "force

* Marseille, 24 Août 1900, *Rev. Cit.* xvi. 66.

† Rouen, 8 Août 1900, *Rev. Cit.* xvi. 335.

‡ Aix, 21 Nov. 1901, D. P. 1902. 2, 197. Voir aussi Aix, 20 Nov. 1901, *Rev. Cit.* xvii. 307.

§ Marseille, 15 Janvier 1901, *Rev. Cit.* xvi. 520.

majeure" pourvu qu'elle soit générale. Ils ajoutent même qu'elle constitue un cas fortuit, ce qui est plus étonnant car la fréquence des grèves en fait un événement facile à prévoir et à régler par un convention. S'il faut reconnaître dans le cas de "force majeure" un événement dont la puissance irrésistible—fût-elle prévue—dépasse l'effort des hommes ("the Act of God" des Anglais), la caractéristique du "cas fortuit," au contraire, est de se produire dans des conditions qui déjouent les prévisions et dont la soudaineté inopinée déconcerte la résistance humaine.*

La formulé une fois trouvée, il était séduisant d'en généraliser l'emploi, et nous allons voir les Cours et Tribunaux admettre l'exception de la force majeure dans presque tous les procès de grèves maritimes. Ils proclameront à l'envi, et en termes presque identiques, que "la grève constitue un cas de force majeure lorsque par sa soudaineté et sa généralité, elle a eu pour effet d'opérer non seulement une gêne momentanée, mais un obstacle invincible à l'exécution des engagements du débiteur qui ne pouvait ni la prévoir ni se soustraire à ses conséquences."

Les décisions de ce genre sont des plus nombreuses.†

* Nous avons pris connaissance de la très intéressante note que M. Ambroise Colin a publiée sur les caractères distinctifs de la "force majeure" et du "cas fortuit" en matière de grève et avons admiré l'ingéniosité de ses déductions (cf. D. P. 1904, 2, 73). Nous nous demandons cependant s'il n'a pas dépassé la pensée du législateur en donnant du cas fortuit une définition trop spéciale pour rester compatible avec ses intentions. Sans voir dans les expressions de "force majeure" et de "cas fortuit" une redondance de style et un "cumul de vocables," ne peut-on les interpréter comme représentant les deux aspects de la force dite "majeure" qui terrasse l'homme par sa violence—même prévue—ou qui le surprend par sa soudaineté impossible à prévoir? Ces deux termes répondraient au double symbole antique de la force et de la ruse. L'expression de l'article 1148 deviendrait l'équivalente de celle-ci: "La force ou majeure ou fortuite ou les deux à la fois." Mais il nous paraît difficile de dissocier ces deux concepts au point de vue de leurs conséquences alors que le législateur a mis une décision si manifeste à les accoupler et de voir dans le cas fortuit un "risque" résultant des conditions mêmes de l'entreprise et pouvant dès lors incomber à l'entrepreneur qui resterait exposé aux seuls effets de la force "majeure."

- † Nantes, 3 Fév. 1894, *Rev. Cit.* xv. 438.
 Rennes, 28 Juin 1894, " " " "
 Rouen, 11 Déc. 1899, *Rev. Cit.* xv. 437.
 Marseille, 24 Août 1900, *Rev. Cit.* xvi. 66.
 Marseille, 2 et 11 Janvier, 1901, *Rev. Cit.* xvi. 512.
 Aix, 21 Nov. 1901, *Rev. Cit.* xvii. 307.

Argument additionnel au système :—

L'Introduction dans les Chartes-parties d'une Clause de Grève.

Cette tendance des tribunaux était dès cette époque singulièrement encouragée par la stipulation dans presque toutes les chartes-parties de *clauses de grève*. L'usage de ces clauses se généralisait, et la forme s'en pliait aux nouvelles exigences de la vie économique. Ce genre de clauses prévoyait non seulement la grève, mais le *lock-out*, l'émeute, la révolution, ou tout simplement l'encombrement des ports, voir même les jours d'inactivité, *idle days*.* A vrai dire, cette stipulation était plutôt considérée par les juges comme un argument additionnel à leur thèse que comme un élément déterminant de leur décision. Ils donnent plusieurs fois à entendre qu'en l'absence de clause, leur sentence eût été la même. "Attendu," dit le Tribunal de Marseille,† "que la prétention du capitaine se trouve condamnée *non seulement* par les principes généraux déjà posés par le Tribunal pour le cas de grève, *mais encore* . . . par la stipulation spéciale d'accords d'affrètement." Cette décision était rendue avec plusieurs autres jugements relatifs à la même grève dans des espèces où les chartes-parties ne portaient pas de clause d'exonération : la solution donnée était identique dans toutes les espèces. Autant dire que le tribunal était moins déterminé par la loi des parties que par sa propre jurisprudence. Le siège des juges est fait désormais ; dans la plupart de leurs décisions, ils ne mentionnent même plus l'existence ou l'absence de la clause. La système qu'ils adoptent peut soulever des critiques ; mais il échappe à celle d'être inconstante. Ils ont pris parti et leur jurisprudence est à peu près fixée. Nous pouvons en examiner les éléments.

Quand la Grève est-elle, aux yeux de la Jurisprudence, un Cas de "Force Majeure." ?

(a) En premier lieu, pour être libératrice, la grève doit être générale. Cette considération est juste. Une grève qui n'embrasse qu'une usine, qu'un chantier, alors qu'il y a à proximité, sur le même quai, des ouvriers de la même corporation qui travaillent—une telle grève est une gêne, elle n'est pas un obstacle insurmontable aux opérations du navire ; elle ne demande qu'un peu plus d'efforts et d'habileté. Ce

* Copenhague, 9 Sept. 1904, *Rev. Cit.* xxii. 117.

† Marseille, 14 Fév. 1901, *Rev. Cit.* xvi. 517.

point de vue est d'ailleurs partagé par la jurisprudence étrangère qui, pourtant, manifeste à l'endroit de la clause de grève moins de désintéressement que les tribunaux français. * Le Tribunal Hanséatique de Hambourg† fait remarquer à ce propos que la clause de grève emprunte une valeur spéciale à la place où on la fait figurer sur les chartes-parties dans le cadre plus vaste de l'*exception clause* et à côté des mots *Act of God, Queen's enemies, etc.*, et autres hypothèses de force majeure. A plus forte raison, en serait-il ainsi si l'inactivité du port prenait le caractère d'une véritable révolution. ‡

Notons toutefois que le caractère de généralité à tous les ouvriers du port n'est pas indispensable, pour que l'exception de grève puisse être soulevée par le chargeur. Il suffit que la grève s'étende à tous les ouvriers d'une corporation spéciale si les produits à embarquer ne peuvent être manipulés que par ces spécialistes.§ Encore faut-il que le chargement ne pût se composer que de ces produits spéciaux et que la charte-partie n'eût pas stipulé le chargement de marchandises quelconques|| et que la grève eût étendu son effet à tous les ouvriers de la corporation et non pas seulement à ceux du réclamateur. ¶

Toutefois, pour qu'il y ait grève libératoire, il faut que les ouvriers qui chôment soient précisément ceux qui auraient dû effectuer eux-mêmes le chargement. Il n'y aurait pas un cas de force majeure dans la grève des employés de chemins de fer qui devaient transporter la cargaison,** ni dans celle des verriers de l'usine d'où les vitres devaient être expédiés, †† ni dans celle des mineurs qui devaient extraire le minerai. ‡‡ Cependant le contraire a été jugé.§§

b. En second lieu, pour être libératoire à l'égard de celui

* Voir Cour d'Appel de Bruxelles, 22 Février 1895, *Rev. Cit.* xi. 115.

† Tribunal Supérieur Hanséatique, 18 Avril, 1898. *Rev. Cit.* xiv. 178.

‡ Haute Cour de Justice, devant M. le Juge Mathew, 4 Nov. 1895, *Rev. Cit.* xi. 464. Juge de Section, de Rio de Janeiro, 23 Mars 1895, *Rev. Cit.* xi. 468. Trib. Seine, 25 Mai 1898, xiv. 354.

§ Marseille, 11 Janvier 1901, *Rev. Cit.* xvi. 513 et 515.

|| Marseille, 2 Janvier 1901, *Rev. Cit.* xvi. 518.

¶ Dieppe, 30 Mars 1900, *Rev. Cit.* xviii. 32.

** Cour Suprême de Judicature, devant les Lords Justices Bowen et Fry, 26 Oct. 1887, *Rev. Cit.* iii. 608.

†† Anvers, 2 Mai 1887, *Rev. Cit.* iii. 340.

‡‡ États-Unis, Cour d'Appel, Premier Circuit, 7, Déc. 1905, *Fed. Rep.* vol. 142, p. 402.

§§ Gand, 29 Déc. 1906, *Rev. Cit.* xxiii. 417. Gênes, 31 Déc. 1906, *Rev. Cit.* xxii. 850.

qui l'invoque, la grève doit avoir été imprévue. C'est du moins à ce titre quelle constitue le "cas fortuit." Il en est ainsi notamment si les conditions du travail étaient fixées par une convention qui semblait leur donner toute stabilité. Il en est encore ainsi quand la grève éclate au cours d'un déchargement dans des conditions de soudaineté qui en rendaient la prévision impossible.* Les tribunaux accordent volontiers à ce point une mention spéciale. Ils signalent que la grève a été "soudaine" (Rennes, 1894),† ou qu'on ne "pouvait la prévoir" (Rouen, 1900),‡ ou, en sens contraire, que la "prévision" en était "forcée" (Douai, 1901),§ ou qu'elle pouvait être d'autant plus prévue que "les grèves dans les charbonnages sont fréquentes" (Hazebrouck, 1890).||

Toutefois, sur les conséquences de cette prévision, les décisions sont loin d'être unanimes. Tantôt le juge estime que le chargeur ayant pu prévoir le risque de grève, au moment du contrat, ne peut plus l'opposer comme une exception à ses créanciers. Un jugement de Saint-Nazaire (1893) ¶ dit notamment :—

"Attendu que certaines grèves peuvent être prévues longtemps avant qu'elles soient déclarées par l'état d'esprit des ouvriers et les réclamations qu'ils formulent avec menace de cesser tout travail si satisfaction ne leur est pas accordée, que les grèves ainsi comprises ne sauraient être considérées comme force majeure, alors qu'il est possible d'imputer à faute aux contractants de n'avoir pas tenu compte, dans la rédaction des conventions, d'événements que la manifestation du mécontentement des ouvriers devait leur faire prévoir et sur l'éventualité desquels leur attention était éveillée de façon suffisante"

C'est pour la même raison qu'en cas de grève antérieure au contrat, le Tribunal de Marseille a par deux fois décidé (1889 et 1900)** que le chargeur doit payer des surestaries au navire comme ayant connu et assumé implicitement le risque de la grève.

Tantôt, au contraire le Juge estime qu'en cas de grève

* Havre, 25 Janvier 1898, *Rev. Cit.* xiii. 782.

† Rennes, 28 Juin 1894, *D. P.* 1895, 2, 214.

‡ Rouen, 8 Août 1900, *D. P.* 1903, 2, 389.

§ Douai, 28 Juin 1901, *D. P.* 1902, 3, 133.

|| Hazebrouck, 18 Janvier 1890, *D. P.* 1891, 3, 24.

¶ Saint-Nazaire, 23 Nov. 1893, *Rev. Cit.* x, 253.

** Marseille, 27 Juin 1889, *Rev. Cit.* v. 245, et 12 Déc. 1900, *Rev. Cit.* xvi. 891.

commencée au moment de la conclusion du contrat, c'est l'armateur qui tacitement assume le risque d'une situation qu'il connaissait et que l'exception de grève lui est opposable (Nantes, 1875),* (Rennes, 1875).† Dans le même esprit, la Cour de Gênes (1907) a jugé que la clause "évènements indépendants de la volonté des réceptionnaires" est applicable à un *lock-out* prévu au moment du contrat et implicitement accepté dans ses conséquences par l'armateur.‡

c. A ces deux caractères fondamentaux, savoir "la généralité" et "fortuité," la jurisprudence en ajoute quelques autres de moindre importance. La grève, pour libérer le débiteur de ses obligations, doit elle être *accompagnée de violences*? La jurisprudence ne le pense pas (Rochefort, 1904) §; (Poitiers, 1903, 1904 et 1906).|| Il suffit que la liberté du travail n'ait pas été protégée (Marseille, 1901.) ¶ Toutefois la grève ne pourrait pas se réduire à un simple refus de travail ou à une discussion sur les conditions de ce travail (Nantes, 1871).**

La grève doit être une "*lutte entre patrons et ouvriers*," et non un simple "refus de travailler" (Haute Cour de Justice, 1887).†† Une réunion de mineurs ne suffirait pas à la constituer (Copenhague, 1899).‡‡ L'exception de grève, se rapportant spécifiquement à un *conflit du travail*, ne peut être invoquée si la clause ne prévoit que des troubles, (*disturbances*). (Marseille, 1905), §§ à moins que la clause ne vise expressément le cas d'empêchement le plus général (*prohibition from entering*) (Aix, 1906) ||| ou ne s'en réfère au capitaine du soin de décider "s'il peut débarquer en sécurité" (Marseille, 1906). ¶ ¶

* Nantes, 25 Févr. 1875, Rec. N. 1875, 1, 85.

† Rennes, 25 Mai 1875, Rec. N. 1876, 1, 35.

‡ Gênes, 18 Févr. 1907, *Revue Internat. Droit Marit.* xxiii. 712.

§ Rochefort, 29 Juin 1904, *loc. cit.* xix, 722.

|| Poitiers, 12 Janvier 1903, *Gaz. du Palais*, 1903, 2, 224; 1 Aout 1904, *Gaz. Pal.* 1904, 2, 402; 4 Dec, 1906, *Rev. Int. de Droit Marit.* xxii. 745.

¶ Marseille, 11 Janvier 1901 et 14 Févr. 1901, *loc. cit.* xvi. 516.

** Nantes, 21 Oct. 1871, Rec. N. 1871, 1, 272.

†† Haute Cour de Justice devant Lord Coleridge et M. le Juge Day, 29 Juin 1887 *Rev. Int. de Droit Marit.* iii. 220.

‡‡ *Trib. Comm. et Marit. de Copenhague*, 22 Nov. 1899, *loc. cit.* xvii. 355.

§§ Marseille, 14 Févr. 1905, *Rev. Int. Droit Marit.* xx. 731.

||| Aix, 22 Févr. 1906 *Rev. Int. Droit Marit.* xxii. 145.

¶ ¶ Marseille, 7 Juin 1906, *Rev. Int. Droit Marit.* xxii. 68; voir aussi Haute Cour de Justice, 31 Janvier 1908, *loc. cit.* xxiii. 687

Limites à l'Exercice de l'Exception de Grève.

Le droit invoquer la grève est très exactement limité aux faits qui ont eu lieu pendant sa durée. C'est ainsi que les dépenses faites par le capitaine avant le début de la grève et en prévision de cette grève ne lui donneraient pas d'action contre l'affrèteur.* Il en serait de même pour les effets de la grève postérieurs à sa terminaison.†

La portée de la clause est également limitée à la localité où la grève a lieu.‡

La clause n'autoriserait pas non plus le capitaine à supprimer l'escale de sa propre autorité et à décharger sa marchandise au port le plus voisin sans s'être tout d'abord rendu au port convenu pour y constater l'impossibilité absolue du déchargement.§

Enfin la jurisprudence a tranché la très intéressante question de savoir si l'affrèteur reste recevable à opposer l'exception de "force majeure" alors même qu'il s'est refusé à céder aux exigences de grévistes. Il semble en effet que, dans beaucoup de cas, l'affrèteur pourrait, au prix d'un sacrifice, mettre fin à la grève que sa résistance a seule pour effet de prolonger. N'est-il pas tenu dès lors d'accepter les conditions même dispendieuses qui lui sont imposées, et ne se met-il pas en faute par son refus de capituler devant la mise en demeure de ces ouvriers? La jurisprudence ne l'a pas pensé.|| Cette solution, qui est admissible quand l'affrèteur est couvert par une clause de grève, non paraît plus critiquable dans l'hypothèse contraire, et nous aurons à la discuter.

La jurisprudence va plus loin encore. Non seulement l'affrèteur n'est pas tenu de subir les exigences de la main d'oeuvre, mais il peut même contribuer à provoquer le chômage sans avoir à répondre de ses conséquences. Tel est le cas si l'affrèteur fait partie d'un syndicat de patrons qui a décrété *lock-out*. Sa participation à cette décision est considérée comme l'exercice légitime de sa liberté indus-

* Marseille, 7 Aout 1901, *Rev. Cit.* xvii. 449.

† Marseille, 4 Avril, 1905, *Rev. Cit.* xx. 886.

‡ Marseille, 27 Juillet 1905, *Rev. Cit.* xxi. 210.

§ Marseille, 26 Mars 1901, *Rev. Cit.* xvi. 667; 6 Aout 1901, *Rev. Cit.* xvii. 148; 7 Aout 1901, *Rev. Cit.* xvii. 449; 14 Janv. 1902, *Rev. Cit.* xvii. 459; 3 Fév. 1905, *Rev. Cit.* xx. 729; Anvers, 28 Nov. 1905, *Rev. Cit.* xxi. 661; *Contra*: Aix, 20 Nov. 1906, *Rev. Cit.* xxii. 784.

|| Cass. 31 Oct. 1905, *Rev. Cit.* xxi. 278, Douai, 15 Juin 1907, *Rev. Cit.* xxiii. 191.

trielle.* Il en serait même ainsi pour une grève provoquée par la détermination que les patrons auraient prise de réduire les salaires.† La seule obligation imposée à l'affrètement est d'employer ses efforts à provoquer un arbitrage destiné à amener la reprise du travail.‡ Encore le patron ne commet-il aucune faute en refusant de se prêter à la mise en scène d'une procédure d'arbitrage dont le résultat négatif serait connu d'avance par suite de parti pris ostensible des ouvriers grévistes.§

II — DISCUSSION DE CETTE JURISPRUDENCE.

A. S'il n'y a pas de Clause de Greve.

Tel est dans ses grandes lignes le système généralement adopté par les Tribunaux. Il est à peine besoin de souligner à quel point ce système est préjudiciable à l'intérêt du navire. C'est l'armement qui supporte le principal du dommage causé par toutes les grèves, depuis les petits chômages locaux de 48 heures qui n'intéressent qu'une seule corporation dans le plus infime des ports, jusqu'à ces vastes conflits ouvriers, qui prennent toute l'ampleur des grands événements économiques, comme la grève des *Dockers* de Londres en Août-September 1889, ou celle de Hambourg en Décembre 1896, ou celles, périodiques, de Marseille et de Gênes, ou encore comme les grèves politiques et révolutionnaires de Rio de Janeiro en 1893-1894 et de la Mer Noire en 1905. Quelle que soit l'occasion ou la cause du litige, quelle qu'en soit la durée, le navire doit s'immobiliser jusqu'au jour incertain et souvent éloigné de la solution. Est-il attendu ailleurs? Il lui faut résilier avec pertes les engagements qui le lient à d'autres car il ne peut pas opposer à son tour aux tiers cette exception de "force majeure" qu'on invoque contre lui. Il ne la connaît que pour la subir. Et il la subit dans tous les cas. Le Tribunal n'examine que subsidiairement à qui remonte la responsabilité du conflit, s'il eût pu être évité, si l'entrepreneur ne l'a pas aggravé par la hauteur et l'intran-

* Turin, 4 Mars 1904; *Rev. Cit.* xix. 789; Gênes, 17 Oct. 1906; *Rev. Cit.* xxii. 555.

† Bruxelles, 21 Fev. 1905; *Rev. Cit.* xx. 764.

‡ Douai, 28 Juin 1901; D. P. 1902, 2, 133; Rouen, 8 Aout 1900; D. P. 1903, 2, 389; Poitiers, 12 Janv. 1903; *Id. Id.*; Voir aussi Dalloz, Jur. Gen. S. *Force Majeure* n. 21, Code annoté, art 1148, n. 204.

§ Poitiers, 4 Déc. 1906; *Rev. Cit.* xxii. 704, Cass. 28 Oct. 1907; *Rev. Cit.* xxiii. 309.

sigeance de son attitude, si des mesures d'arbitrage ne l'eussent pas enrayé ou abrégé, s'il ne serait pas équitable de faire la part proportionnelle de l'affrèteur dans ce risque commun. Les protestations du navire vont se heurter invariablement à l'argument tout prêt, commode et suffisant, de la "force majeure." C'est la "tarte à la crème" des capitaines au long cours.

Il y aurait pourtant lieu de faire certaines distinctions et en premier lieu de différencier les espèces suivant que la charte porte ou ne porte pas de clause. Que la clause de grève actuellement en usage soit ruineuse pour l'armement et doive être révisée dans un sens plus équitable pour les deux parties, c'est ce que nous allons essayer de démontrer ici même. Mais lorsque la clause n'existe pas, c'est le droit commun qui reste applicable, c'est-à-dire le devoir pour les deux parties d'observer les termes du contrat à leurs risques et périls. L'armateur doit envoyer un navire au port de charge pour la date fixée, et les tribunaux se montrent sévères pour lui s'il ne le fait pas, cette navigation dût-elle lui causer une perte au lieu du bénéfice escompté. Pourquoi en serait-il autrement de l'affrèteur? Ne s'est-il pas obligé à fournir, pour la même date, son chargement? N'y est-il pas tenu par une obligation stricte, et alors même que les conditions de cette protestation deviendraient pour lui désastreuses? Sans doute, il est libéré au cas d'impossibilité absolue. Quand une grève emprunte aux événements un caractère politique et révolutionnaire, il n'y a pas de concession patronale qui tienne; l'anarchie générale d'un port témoigne assez de l'interruption radicale de toute activité économique. Mais ce cas reste exceptionnel. Le plus souvent, le chômage concerté des ouvriers vise des revendications précises et formulées par écrit auxquelles l'entrepreneur *pourrait* se plier *s'il le voulait*. Qu'il y répugne, cela se conçoit pour trop de raisons naturelles et respectables. Mais si la répugnance du patron à capituler devant ses ouvriers devient le principal obstacle à la clôture de la grève, comment trouver là un cas de "force majeure" au sens juridique du mot? Comme l'avait décidé excellemment un arrêt de cassation de 1875, "il n'y a pas de force majeure dans les événements qui rendent l'exécution d'une obligation non pas impossible, mais seulement plus lourde à exercer."* C'est

* Cass. 27 Janvier 1875, D. P. 1875, 1, 264. Voir aussi Anvers, 27 Juillet 1900, *Rev Cit.* xvi. 412.

dire que la grève "libère le débiteur à la seule condition qu'il n'ait pas dépendu de lui par des concessions faites aux ouvriers ou des sacrifices pécuniaires, si considérables qu'ils fussent, de faire reprendre le travail."*

Depuis cette époque, la jurisprudence a évolué, subissant les influences de fait que nous avons signalées plus haut † et qui lui ont quelque peu fait perdre de vue les dures exigences du droit. Il est admis aujourd'hui que le patron est recevable à opposer l'exception de "force majeure" alors même qu'il n'aurait pas épuisé tous les moyens de conciliation en son pouvoir—du moins ceux qui lui auraient coûté un sacrifice d'argent—c'est-à-dire alors que la force majeure qu'il invoque ne serait pas "majeure." Comprenne qui pourra. L'entrepreneur n'est pas forcé de se soumettre aux revendications des grévistes, et d'accepter, pour mettre fin à la grève, les augmentations de salaires ou les modifications du travail.‡ M. le Conseiller Letellier, dans un rapport fait à la Cour de Cassation, § a tenté une explication de cette jurisprudence. Ce n'est pas manquer au respect que l'on doit à cet éminent magistrat que de manifester quelque surprise à voir le juge du droit invoquer à l'appui de sa thèse la défense des "intérêts commerciaux." Assurément un pareil souci n'est étranger à personne, pas plus d'ailleurs que celui de la Marine Marchande dont la fortune, inséparable de celle du "Commerce," connaît depuis quelques années de si dures épreuves. Mais il ne semble pas que le système combattu par l'honorable rapporteur eût fait courir au commerce national les périls qu'il redoute. Car il ne s'agit nullement *d'obliger* un affrètement à accepter les conditions draconiennes d'un syndicat de grévistes et à rémunérer sous la menace le travail fourni au prix "double ou triple" de sa valeur. Personne ne songe à "ruiner" ce commençant et à lui imposer une perte qui "équivaldrait pour lui à une impossibilité d'exécution." L'alternative n'est pas là. Il s'agit de savoir, non pas si le commerçant refusera ou ne refusera pas de capituler devant les grévistes, mais bien si, ayant refusé de capituler, c'est-à-dire de mettre fin à la grève

* M. Ambroise Colin, *loc. cit.*

† Page 4.

‡ Marseille, 24 Aout 1900, *Rev. Cit.* xvi. 66; Havre, 25 Janv. 1898, *Rev. Cit.* xii. 782; Trib. Sub. Hanséatique, 18 Avril 1898, *Rev. Cit.* xiv. 178; Trib. d'Emp. 22 Oct. 1898; *Rev. Cit.* xv. 170; Rochefort, 29 Janv. 1904, *Rev. Cit.* xix. 722; Poitiers, 1 Aout 1904, *Gaz. Pal.* 1904, 2, 402.

§ Cass. 31 Oct. 1905, *Rev. Cit.* xxi. 278.

par un sacrifice d'argent et en l'absence de toute clause, *il devra ou ne devra pas payer des surestaries !*

D'ailleurs, pas plus en droit qu'en fait, l'argument ne se soutient. Comme l'a admirablement démontré M. Colin,* la défense de la "liberté du commerce" est étrangère au présent débat. Dire que les patrons et les ouvriers doivent jouir, dans la grève, d'une "égale liberté," c'est dire qu'ils doivent bénéficier de la part de l'Etat d'une complète impartialité, et que *dans leurs rapports entre eux* ils doivent être laissés également libres de prolonger le chômage, de reprendre le travail, ou de discuter les termes de leur contrat. Mais ce n'est assurément pas dire que l'Etat doit assurer leur liberté en modifiant d'autorité le cours de leurs relations *avec les tiers*. Un ouvrier gréviste n'est pas dispensé de payer son boucher et son boulanger sous prétexte que ce paiement supprimerait pour lui des ressources nécessaires à la prolongation de son chômage. De même, un entrepreneur en lutte avec un syndicat ne doit pas être autorisé à invoquer les difficultés de la grève comme un moyen de se soustraire aux obligations par lui librement consenties dans son commerce. Supprimer les engagements de l'affréteur avec les tiers sous prétexte de le laisser libre serait donner cours forcé à sa liberté, c'est-à-dire en dernière analyse l'asservir. On ne crée pas la liberté avec l'autorité de l'Etat ou l'arbitraire du juge.

Il resterait à examiner, d'ailleurs, si, *en fait*, le sacrifice que nous demandons à l'affréteur aurait à son égard des conséquences pratiques aussi déplorables que celles que l'on prévoit. Les deux termes de son option, nous l'avons dit, seraient d'une part l'augmentation permanente de ses frais généraux résultant pour lui de la hausse des salaires et d'autre part le paiement d'une dispahe de surestaries. Comment l'affréteur pourrait-il hésiter à choisir ce second parti? Sans doute se féliciterait-il encore de pouvoir racheter à si bon compte l'imprudence qu'il avait commise en ne faisant pas figurer dans son contrat une clause de grève. Si pourtant nous mettons les choses au pire, et si nous supposons un affréteur se décidant à céder aux sommations des grévistes, rien ne dit que l'effort personnel qu'il pourrait ainsi accomplir serait suivi d'effet. Car l'adhésion isolée qu'il ferait aux revendications ouvrières ne déterminerait pas une minorité de grévistes à désertier la discipline rigoureuse du syndicat, et les autres patrons continuant la résistance, la

* *Loc. cit.*

grève se poursuivrait. Toutefois, l'effort effectué par cet affrèteur mettrait au moins tous les droits de son côté et l'autoriserait, lors du règlement de comptes, à opposer sans conteste la "force majeure."

Il va sans dire que l'affrèteur aurait toujours une seconde échappatoire à sa responsabilité, qui serait de négocier avec l'armateur une résiliation du contrat. Mais ici nous rentrons dans le droit conventionnel.

Nous concluons donc cette première partie de nos observations en estimant que *dans le silence de la Charte-Partie, l'affrèteur n'est recevable à opposer le cas de "force majeure" résultant de la grève qui s'il justifie qu'il n'a pas dépendu de lui, par des concessions faites aux grévistes ou des sacrifices pécuniaires, si considérables qu'ils fussent, d'y mettre un terme, sauf à lui, s'il conserve, par le refus des dits sacrifices, la responsabilité civile de la grève, à payer au navire des surestaries.*

B. S'il y a une Clause de Grève.

Cependant, dans l'état actuel des industries de la mer, les grèves se sont faites si fréquentes que l'insertion d'une stipulation spéciale dans les chartes est devenue usuelle. Comment faut-il apprécier cette clause et l'interprétation que les Tribunaux en ont donnée? La comparaison des décisions intervenues laisse une impression contradictoire. Il semble que la jurisprudence entraînée tour à tour vers des solutions extrêmes s'efforce de contrebalancer la rigueur des unes par la sévérité des autres plutôt qu'elle ne cherche dans un juste équilibre la conciliation des intérêts opposés. Nous constatons plus haut, en effet, qu'en l'absence de clause de grève, le juge exonère trop volontiers l'affrèteur sans accorder au navire des libertés équivalentes. Nous allons voir ici qu'en cas de clause, la situation, quoique moins favorable à l'affrèteur, ne devient pas meilleure pour le navire, si bien qu'ils sont l'un et l'autre sacrifiés sans bénéfice pour personne. Examinons successivement la part faite aux deux intéressés.

I. Le Navire.

Le Navire supporte, en fait, presque tout le poids de la grève. Le conflit même connu ou prévu par lui avant le départ du dernier port, ne supprime aucune de ses obligations. Il n'en doit pas moins se rendre au port de charge pour la date convenue et y rester immobilisé pendant une

période indéfinie (Art. 277, Code de Commerce français). Il ne peut décharger sa marchandise qu'au seul port désigné. S'il est impuissant à le faire, il ne peut de plein droit supprimer l'escale pour aller décharger au port le plus voisin, mais il lui faut au préalable faire officiellement constater son impuissance au cours d'une visite au port qui chôme.* A-t-il au moins un recours contre l'affrèteur? Celui-ci presque toujours sera en mesure d'invoquer la "force majeure." Cet argument suffit à tout. L'armateur ne peut réclamer aucune indemnité, ni pour le préjudice que lui causent parfois d'intolérables retards, ni à raison de la résiliation possible de son contrat suivant. L'armateur peut-il au moins reprendre sa liberté et, en raison des obstacles que subit l'exécution de la charte, envoyer son navire encore vide vers des régions plus hospitalières en liquidant par profits et pertes le dommage déjà subi? La jurisprudence lui apprend que la survenance de la grève ne supprime pas les obligations réciproques des contractants, mais ne fait qu'en suspendre l'exécution.†

Le navire ne peut donc se dégager vis-à-vis de l'affrèteur. Et sans doute l'affrèteur reste tenu de son côté par le contrat qui le lie au navire. Mais, au contraire du navire, cette obligation ne le gêne pas. Il n'éprouve aucune tentation de reprendre une liberté dont il ne pourrait user. Le navire, dont la fonction naturelle est de circuler, souffre de rester à l'ancre et aurait tout avantage à résilier son contrat. L'affrèteur, par contre, ne songe qu'à le maintenir et se félicite de pouvoir ainsi conserver le navire sur la rade, car il trouve dans cette servitude du navire à son égard l'agréable assurance qu'il disposera d'un transport économique pour sa cargaison à la fin de la grève, cette grève dût-elle durer six mois. Aussi l'intervention de la "force majeure," si elle laisse théoriquement les contractants dans leur situation respective, maintient pourtant un état de fait qui représente pour le navire un préjudice et pour l'affrèteur une sécurité. La "force majeure" profite à l'une des parties, alors qu'elle est subie par l'autre. Elle exonère le chargeur *contre* l'armateur, au lieu de les libérer tous les deux. C'est une force majeure "unilatérale."

Comme, d'autre part, l'exception de "force majeure" est, en matière de grèves, toujours soulevée par le chargeur et

* Voir la jurisprudence citée dans la première partie, page 10.

† Cf. Dalloz Nouveau Code annoté, Art. 1147, no. 250 et suivant; Cass. 15 Fév. 1888, D. P. 1888, 1, 203; Cf. D. P. 1903, 2, 389.

fréquemment admise par les tribunaux, le risque de grève, qui devrait être équitablement réparti entre les contractants, se trouve incomber le plus souvent au seul navire par le double effet d'une rédaction vicieuse des clauses de grève et d'une interprétation trop prudente de ces clauses par les tribunaux.

Telle est la situation faite au navire par la jurisprudence. Nous allons voir si celle de l'affrêteur est plus enviable.

II. L'Affrêteur.

Nous avons vu qu'en l'absence de toute clause de grève, la jurisprudence a fait à l'affrêteur la part du lion.* Cependant, dans la pratique, l'affrêteur exige l'insertion dans la Charte de la clause dite "de grève," bientôt généralisée et étendue aux *lock-out*, *troubles*, etc. Cette stipulation est faite par l'affrêteur et pour son profit. Elle devrait donc lui servir. Il est étrange de constater que l'application qu'en fait la jurisprudence lui enlève son coefficient d'utilité ! Cette clause, en effet, n'a pas d'objet lorsque l'affrêteur est déjà couvert par l'exception de "force majeure." Elle ne lui est, dans cette hypothèse, d'aucun secours. Elle ne prend une raison d'être que dans les seuls cas où l'affrêteur n'est pas fondé à invoquer cette exception. La clause alors complète sa défense. La clause se juxtapose à l'exception. L'erreur de la jurisprudence nous semble être de l'y *superposer*, et par là de trahir évidemment les intentions des contractants. Tentons une explication.

Le cas de "force majeure," nous l'avons vu, représente dans l'évènement de la grève, ce qui s'y trouve d'absolument inévitable et d'aléatoire, ce qui dépasse la résistance ou la prévision humaines, ce qui, dès lors, n'est pas susceptible de devenir la matière d'un contrat. On ne peut pas stipuler sur la "force majeure," puisque justement il est de l'essence de la force majeure de ne pas donner prise à la stipulation. On ne peut pas décider d'avance que tel évènement sera "majeur" ou "fortuit," puisque cet évènement se qualifiera de lui-même par sa violence ou sa soudaineté ! La force majeure existe ou n'existe pas, mais ce n'est jamais une convention qui lui donne ou lui enlève l'existence. On ne saurait donc que stipuler d'une façon *complémentaire* à elle, c'est-à-dire moins sur l'évènement en lui-même que sur l'attitude que les deux parties prendront au regard de l'évènement, sur la réaction

* Pages 10 et suiv.

que cette attitude provoquera dans leurs intérêts respectifs, sur la répartition des risques auxquels l'évènement les expose et dont elles veulent effectuer le règlement d'avance.

Si nous appliquons cette distinction à notre matière, nous voyons dans la clause de grève un effort tenté par l'affrèteur pour se dégager, dès la conclusion du contrat, des obligations éventuelles qui lui incomberaient du fait de la grève. L'affrèteur qui contracte ne stipule pas dans sa clause que "telle grève sera considérée comme une force majeure," ce qui serait un non-sens, puisque le propre de la force majeure est de ne pouvoir jamais être conventionnelle. Il déclare seulement qu'au cas où cette force majeure viendrait à se manifester, il serait dégagé de son obligation de charger le navire dans le délai fixé. En d'autres termes, ce n'est le fait de la force majeure, mais c'est le champ de ses propres responsabilités et celui des droits corrélatifs de son co-contractant qu'il embrasse du regard au moment où il contracte. Ces responsabilités varieront en sens inverse de l'évènement. Elles seront limitées si la grève est générale et violente. Elles croîtront en gravité si la grève est réduite. Elles deviendront très lourdes si la grève n'est que partielle et si le travail reste possible, quoique difficile. Mais il est évident que l'affrèteur en contractant stipule en vue de tous ces divers aléas et veut se couvrir contre tous ces risques *et surtout contre les plus lourds*. La clause de grève a pour lui le maximum d'utilité pratique, au cas où sa responsabilité est le plus sérieusement engagée, c'est-à-dire quand la grève est le plus éloignée du caractère d'une "force majeure." A vouloir rétrécir la portée de cette clause, on l'interprète donc dans un sens directement opposé aux intentions de celui en faveur de qui elle est faite et qui l'a stipulée.

Or c'est précisément dans cette erreur que semble tomber la jurisprudence. La lecture des arrêts et jugements ci-dessus rapportés éclaire à l'évidence le dessein chez le juge de réduire l'application de la clause de grève aux seules espèces dans lesquelles la grève a eu un caractère de généralité et de violence telles que l'affrèteur s'est trouvé dans une impossibilité de travailler absolue et radicale. En d'autres termes, la clause n'opère que si la grève a eu le caractère d'une "force majeure."

La jurisprudence réduit l'application de la clause à cette seule hypothèse — laquelle n'avait cependant pas à être prévue, puisque l'intervention de la "force majeure" exoné-

rait l'affrèteur de plein droit—et elle se refuse à lui conserver son véritable caractère, celui d'une *clause d'exonération*. Si bien qu'en dernière analyse, cette clause reste sans influence pratique sur les décisions rendues. Si la grève a eu les caractères de la force majeure, le juge déboute le navire. Si, au contraire, elle a laissé quelque possibilité de travail partiel ou de compromis avec la main d'œuvre, il repousse l'exception tirée de la clause. Celle-ci est appliquée dans les espèces où elle était inutile et méconnue dans celles en vue desquelles elle était faite. Parfois les juges vont même jusqu'à contester l'effet que la clause devrait avoir dans *l'administration de la preuve*, dont ils laissent la charge à l'affrèteur.*

Ce n'est pas qu'à diverses reprises, les Cours et Tribunaux n'aient essayé de réagir contre l'adoption d'un système de jurisprudence aussi manifestement contraire aux volontés des contractants comme aux intérêts des industries de la mer. Dans certaines espèces, où le travail était considéré non pas comme *impossible*, mais seulement comme *difficile*, il a été jugé que l'affrèteur devait être exonéré non plus du fait de la force majeure—laquelle n'existait pas—mais par le seul effet de la clause.

Un jugement de Marseille,† confirmé par un arrêt d'Aix,‡ déclare en propres termes :—

“ *Attendu que la question de force majeure ne se pose pas en l'espèce puisque les parties sont régies par une clause expresse de leurs accords, qui indique le cas de grève comme suspendant le cours des staries ; qu'il faut et qu'il suffit, pour que cette condition reçoive son application, que l'existence d'une grève arrêtant les opérations soit constatée.* ”

Ainsi, il n'est plus question de chercher si la grève constituait un obstacle insurmontable au travail. Elle existe, et cela suffit pour que la clause joue. — Et comme, en fait, la grève n'était que partielle et que le travail restait possible, quoique plus difficile, le Tribunal, renonçant pour une fois aux solutions radicales et presque toujours excessives que nous avons vues, a décidé qu'en tenant compte des difficultés d'un travail partiel, il y avait lieu de doubler le nombre des jours de planche et de partager ainsi entre le navire et

* Trib. Sup. Hanséatique, 18 Avril 1898, *Rev. Cit.* xiv. 178 ; Tribunal d'Empire 22 Oct. 1898, *Id.* xv. 171 ; Poitiers, 4 Déc. 1906, *Id.* xxii. 745 ; Cass. 31 Oct. 1905, *Id.* xxi. 278.

† Marseille, 8 Juin 1903, *Rev. Cit.* xix. 103.

‡ Aix, 14 Avril 1904, *Rev. Cit.* xx. 29.

l'affrêteur la perte subie. Il est regrettable que cette ingénieuse solution soit restée isolée.

A plusieurs autres reprises le même tribunal a fait d'autres applications intéressantes du même principe en trouvant dans la clause de grève des raisons d'exonérer largement l'affrêteur. C'est ainsi qu'il a décidé notamment que l'affrêteur pouvait se prévaloir de cette clause non seulement en cas de grève "aigue et déclarée" mais encore lorsque le chargement était entravé par un état persistant, confus et chronique de grèves multiples et partielles compliquées de *lock-out*.* Les mêmes juges estimaient encore qu'en cas de clause il n'est pas nécessaire de rechercher "le degré d'acuité ou d'étendue de la grève," "qu'il suffit que la grève soit" déclarée et avérée.† La Cour de Douai, de son côté, a jugé qu'il "n'était pas nécessaire que la cessation du travail fût *complète*, un travail partiel très difficile et très lent ne constituant pas le travail."‡

Mais il appartenait à la Cour de Poitiers de poser en termes non équivoques la question discutée ici. Dans un arrêt du 1 Août, 1904, cette Cour n'hésite pas à déclarer que par l'effet de la clause qu'il avait stipulée, le défendeur "*n'était pas rigoureusement tenu de prouver que la grève avait présenté les caractères de la force majeure.*"§ C'est exactement ce que nous disions plus haut. En cas de force majeure, la clause devient une défense inutile. Elle ne prend une signification que si elle protège l'affrêteur là où la force majeure n'existe pas. La hardiesse de ce système effraya l'orthodoxie de la Cour de Cassation, où le considérant de la Cour de Poitiers fut qualifié de "fantaisiste."|| Depuis lors la jurisprudence a repris ses habitudes anciennes et n'applique la clause de grève que lorsqu'il y a force majeure, c'est-à-dire lorsque cette clause est sans objet.¶

Cette rapide revue des décisions de la jurisprudence nous permet de les embrasser d'un regard d'ensemble.

A.—Lorsqu'il y a force majeure, l'affrêteur, qu'il soit ou non protégé par une clause, est toujours exonéré seul. La force majeure qui libère l'affrêteur laisse au navire toute la

* Marseille, 30 Déc. 1904, *Rev. Cit.* xx. 592.

† *Id.* 4 Avril 1905, *Rev. Cit.* xx. 886.

‡ Douai, 15 Juin 1907, *Rev. Cit.* xxiii. 191.

§ Poitiers, 1 Août 1904, *Gaz. Pal.* 1904, 2, 402.

|| Cassation, 31 Oct. 1905, *Rev. Cit.* xxi. 278.

¶ Voir notamment l'affaire du "Gustav. Boeghel": Poitiers, 4 Déc. 1906, *Rev. Cit.* xxii. 745, confirmé par Cass. 28. Oct. 1907, *Rev. Cit.* xxiii. 809.

charge des évènements. C'est une force majeure " unilatérale." Le sort du navire reste lié à celui de la grève. Le navire ne retrouve sa liberté qu'à la fin de la grève et après qu'il en a fait tous les frais. Nous avons vu combien cette solution est excessive en fait et injuste en droit.

B.—En l'absence de force majeure, les tribunaux semblent, au contraire, vouloir compenser, par une égale sévérité pour l'affrèteur, leur excessive rigueur pour la navire. Cette fois, c'est l'affrèteur qui doit payer. En vain serait-il couvert par une clause, la jurisprudence enlève toute valeur effective à cette clause en en limitant l'application aux espèces pour lesquelles elle n'était pas faite et où elle devient sans objet.

Si bien qu'en dernière analyse, les procès de grève ne comportent que deux issues ; y avait-il force majeure, c'est le navire qui paie ; le travail était-il possible, encore que très difficile et très onéreux, c'est affrèteur qui est responsable. Il semble qu'entre les termes extrêmes de cette alternative, il y avait place pour des solutions moins excessives, et que, dans le silence de la loi, les ressources infinies du droit conventionnel pouvaient fournir aux contractants le moyen de ménager par des formules transactionnelles les intérêts complexes de la navigation et du commerce.

III. — REDACTION D'UNE NOUVELLE CLAUSE DE GREVE.

Ces observations démontrent à l'évidence qu'une réforme est devenue indispensable et que le principe en doit être recherché dans la rédaction d'une nouvelle clause de grève dans laquelle l'exonération dont bénéficie l'affrèteur aura pour contrepartie la libération du navire.

Il est surprenant de constater qu'en dépit de l'importance des intérêts engagés, peu d'efforts jusqu'ici ont été tentés dans ce sens. On ne trouve guère à mentionner que le discours de M. Jantzen, Président de la Nordisk Skibsrederforening (Northern Shipowners' Association), prononcé à l'Assemblée Générale de ce Club à Gothenburg, le 30 Juin 1906, et la très intéressante circulaire de M. Myhre, Secrétaire de la " Baltic and White Sea Conference " adressée aux Membres de cette Conférence en Octobre de la même année.

Le système adopté par ces deux auteurs étant le même, il est possible d'en faire une seule analyse, comme il convient de rendre un même hommage à l'ingéniosité qu'ils ont apportée à résoudre ce délicat et multiple problème.

A les considérer dans leur ensemble, les hypothèses prévues par M.M. Jantzen et Myhre se ramènent à deux, suivant que la grève éclate au port de charge ou au port de destination.

Dans le premier cas, le navire peut toujours se libérer en annulant la Charte-Partie jusqu'au moment où il a commencé son chargement. Une fois ce chargement commencé, le navire peut remettre à quai la partie déjà embarquée ou quitter le port en complétant son chargement sur la route de sa destination, par analogie avec l'*ice clause* de la Charte Scanfin.*

Dans le second cas, le navire non encore chargé peut résilier son contrat comme ci-dessus. S'il est chargé, il doit, en arrivant au port de destination, aller décharger sans indemnité dans toute place désignée par l'affrèteur dans un rayon de 100 milles, par analogie avec la clause 10 de la Charte du Danube de 1890.†

Telles sont, dans leurs grandes lignes, les solutions proposées par M.M. Jantzen et Myhre.

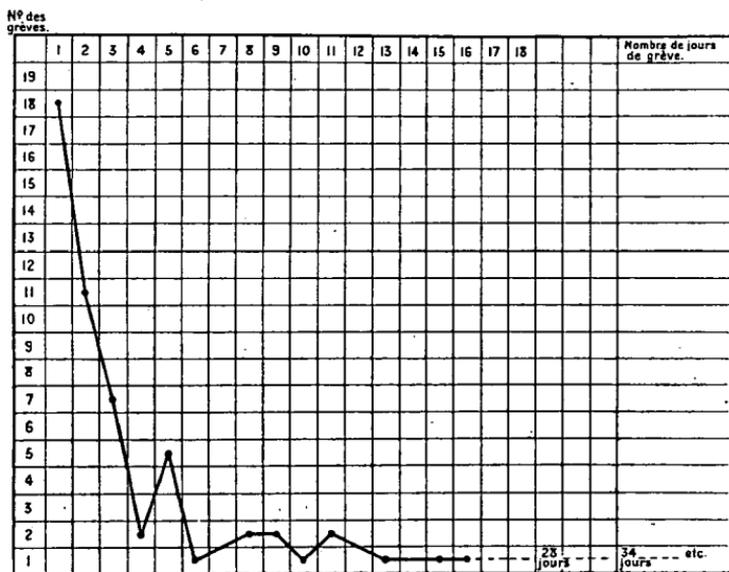
Il y a une objection fondamentale à faire à ce système, qu'il est permis de formuler sans cependant perdre de vue la sympathie que méritent les intérêts de l'armement. Nous n'hésitons pas à trouver exorbitante la liberté que M. M. Jantzen et Myhre prétendent laisser au navire d'annuler une charte partie sur la seule nouvelle, par lui reçue au dernier port, qu'une grève vient d'éclater au port suivant. Ce droit serait admissible si les deux places n'étaient séparées que par

* "Should ice (except in the spring) prevent the steamer getting into the port of loading, this Charter to be null and void; and if during the loading (except in the spring) ice makes it dangerous to complete the cargo, the master shall have the liberty to sail with what cargo he has on board, with the option of filling up at a port or ports on the way home for a port or ports on the way to, or for the port of discharge under this Charter-Party for owner's benefit.

† "Should the steamer be ordered to a port of discharge inaccessible by reason of ice on the steamer's arrival, the master shall have the option of waiting until the port is again open, or if proceeding to the nearest safe open port or roadstead (telegraphing his arrival there to freighter), where he shall receive fresh orders for an open and accessible port of discharge, in the United Kingdom or Continent as above, within 24 hours of arrival, or lay days to count. If so ordered the steamer shall receive the same freight as if she had discharged at the port to which she was originally ordered; but if ordered to a port more than 100 nautical miles distant from such open port or roadstead, the freight shall be increased by one shilling and threepence per unit. In no case shall a steamer be ordered from a port of call in the United Kingdom to an ice-bound port. Except in the spring, the steamer shall not be ordered to an ice-bound port for a loading."

quelques jours de navigation. Mais que dire si un navire prétendait annuler son contrat à Cardiff sous prétexte qu'une grève vient d'éclater à Buenos-Ayres? Il y aurait là un abus que M. Myhre lui-même n'est pas sans avoir prévu.

A l'appui de cette remarque, il convient de noter que la plupart des grèves sont d'une durée très limitée qui ne dépasse par quelques jours. Il est exceptionnel de les voir se prolonger plus d'une ou deux semaines. Nous n'avons pu nous procurer de statistiques spéciales aux grèves maritimes. Si le tableau pouvait en être dressé pour les différents pays, on trouverait dans un pareil document une information de premier ordre pour la solution des problèmes examinés ici. Mais nous sommes en mesure d'apporter la très récente



statistique des grèves qui ont éclaté en France au cours du mois de Juillet 1908, et dont les durées comparatives sont groupées dans le diagramme suivant.

Sur les 55 conflits indiqués dans ce tableau, il y en a 18, soit le tiers, qui n'ont duré qu'un jour et 43, soit plus des trois quarts, qui ont duré moins de 5 jours. Il est juste d'ajouter que ce tableau ne renferme que les grèves commencées et finies en Juillet et ne porte pas les conflits plus prolongés qui ont débordé sur un ou plusieurs mois. On compte vingt grèves anciennes terminées en Juillet après

avoir duré respectivement 273 jours, 118 jours, 94 jours, 83 jours, 77 jours, 71 jours, 67 jours, 64 jours, 62 jours, 39 jours, 38 jours, &c. Mais si l'on tient compte des petites grèves éphémères des mois de Juin et d'Août, on en revient à l'observation faite plus haut, savoir que *les grèves courtes sont la règle et les grèves longues l'exception.*

En tenant compte du fait que les grèves maritimes sont souvent plus générales et plus violentes que les autres, peut-être n'est-il pas téméraire d'admettre le chiffre de dix jours pour celui de la durée moyenne des grèves maritimes. *Si donc le navire, au moment où la grève éclate, a besoin d'un délai de plus de dix jours pour se rendre au port désigné, il devra présumer que la grève sera terminée avant son arrivée et il poursuivra sa route. Si, au contraire, le délai exigé par sa navigation est moindre, il aura le droit de reprendre sa liberté.*

Ces réserves faites, nous pouvons nous rallier à la plupart des distinctions proposées par M.M. Jantzen et Myhre en utilisant à notre tour les emprunts qu'ils ont fait aux chartes parties Scanfin et du Danube. Nos conclusions se formuleraient par les principes suivants :

1. Les conflits qui s'élèvent entre l'affrêteur et ses ouvriers libèrent le navire dans un rayon de dix jours de navigation.

2. Toutefois la libération du navire n'a pas lieu de plein droit, et l'affrêteur conserve l'option soit de conserver les services du navire en garantissant le paiement des surestaries, soit de désigner au navire un autre port. Ce changement de port se fait aux frais de l'affrêteur, à moins que l'option de ce port ait été prévue dans la charte partie.

3. Si le navire, au moment où la grève éclate, est en cours de chargement, il peut soit décharger sur place, soit partir tel quel pour le port de destination en complétant son chargement en route à son gré et pour son profit (Ice clause, C. P. Scanfin.)

4. Si le navire, au moment où la grève éclate, est en cours de déchargement, il peut, soit terminer le déchargement par ses propres moyens, soit aller le terminer dans un port désigné par l'affrêteur dans un rayon de 100 milles. Ce changement se fait aux frais de l'affrêteur à moins que l'option de ce port ait été prévue par la charte partie (voir la clause 10 de la C. P. du Danube).

5. Sur la portée d'application générale de la nouvelle

clause de grève, nous ajouterons enfin qu'elle devrait équitablement bénéficier à l'une ou à l'autre partie non seulement quand la grève est *générale et absolue*, mais encore toutes les fois qu'elle constitue, par son existence dûment constatée, un obstacle effectif à l'exécution normale du contrat. Comme l'a dit excellemment la Cour de Douai, "*un travail limité et entravé n'est pas un travail*," et l'intérêt des parties est de pouvoir stipuler en vue des espèces dans lesquelles l'absence de "force majeure," au sens strict du mot, expose les contractants aux responsabilités les plus lourdes, et rend la clause de mutuelle exonération le plus nécessaire.

Nous avons réuni les diverses hypothèses mentionnées ci-dessus dans le tableau ci-joint, qui nous semble prévoir toutes les positions éventuelles du navire. Il n'est sans doute pas impossible de les grouper de même dans une formule contractuelle qui figurerait dans les chartes parties. Une pareille étude n'est pas indigne des travaux de l'*International Law Association*. Notre société, qui a déjà si brillamment contribué à la publication des règles d'York et d'Anvers, en matière d'avaries communes, rendrait, par la rédaction d'une nouvelle clause de grève, un autre et signalé service aux industries de la mer.