

avances dont il s'agit et, en fait, il n'est pas douteux qu'ils les ont autorisées, au moins tacitement.

De ce qui précède on doit conclure que ces avances, opérées dans les limites du droit de société, n'ont créé d'obligations pour l'associé qui les a reçues que vis-à-vis de ses co-associés. Le solde débiteur du compte de F. Kurz ne constituait donc pas une créance de la société, mais simplement un élément du compte de liquidation à établir entre les membres de la société dissoute.

5. — Il s'ensuit que la masse de la faillite, en cédant à Cavin-Grandjean le solde de compte de F. Kurz, a disposé d'un droit qui ne lui appartenait pas et que la cession est par conséquent nulle.

C'est donc à bon droit que F. Kurz s'est opposé à la demande de paiement de sieur Cavin et l'arrêt cantonal, qui a débouté ce dernier, doit être confirmé.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

Le recours est écarté et l'arrêt de la Cour d'appel de Fribourg, du 6 juin 1898, est confirmé.

86. Arrêt du 21 octobre 1898, dans la cause Vautier contre Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman.

Contrat de transport ou louage de services.

Perte d'une chaloupe, attachée à un bateau-mouche ; responsabilité.

A. — Le 5 septembre 1896, le bateau-mouche l'« Abeille, » appartenant à la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman et faisant le service des marchandises, quittait Ouchy pour Evian, Thonon, Nyon et Genève. Il emmenait en remorque la chaloupe à voile « Ondine, » appartenant à H. Vautier, à Lausanne. En cours de route l'eau ayant pénétré

dans la chaloupe, qui était sur le point de couler, les amarres furent coupées sur l'ordre du pilote de l'Abeille. L'Ondine sombra aussitôt et, jusqu'à ce jour, n'a pas été renflouée.

A la suite de ces faits, H. Vautier a, par lettres des 8 et 12 septembre, demandé à la compagnie de navigation de l'indemniser de la perte de son bateau. Par lettre du 19 septembre 1896, la compagnie a répondu ce qui suit : « Des rapports complets qui nous sont parvenus, il ressort que la perte de votre chaloupe est due uniquement à la faute de votre batelier, à son défaut de surveillance, à la nature de la chose transportée et au mauvais état du lac, aucune faute ne pouvant être imputée à l'équipage lui-même. »

Vu cette réponse, H. Vautier a ouvert action par citation du 25 novembre 1896, pour faire condamner la compagnie à lui payer, à titre de dommages-intérêts, la somme de 8000 fr. et intérêt au 5 % dès le 5 septembre 1896, sous offre, pour le cas où l'Ondine viendrait à être renflouée, de déduire de la somme réclamée la valeur, à dire d'experts, de l'épave dont l'instant se réserve la propriété, les frais de renflouage étant toutefois portés en déduction de cette valeur.

Dans sa demande, H. Vautier soutient qu'entre lui et la compagnie a été conclu un contrat de transport régi par les art. 449 et suiv. CO. et qu'en conséquence la compagnie est responsable, à teneur de l'art. 457 CO., de la perte de la chaloupe remorquée. Il conteste que la défenderesse soit fondée à invoquer aucune des exceptions libératoires prévues par le dit article. L'accident ne serait dû, d'après lui, ni au vice de la chose transportée ni à la force majeure. Il nie également qu'aucune faute lui soit imputable ; bien qu'il eût laissé un matelot à la disposition du pilote de l'Abeille, c'était à ce dernier qu'incombaient la surveillance et la responsabilité de la remorque ; au reste, dans les circonstances où l'Ondine a sombré, la présence de ce matelot ne pouvait avoir de sérieuse utilité, et sa conduite n'a pu avoir d'influence sur l'accident. A supposer qu'une faute puisse être reprochée au demandeur, les agents de la compagnie en ont

commis aussi un certain nombre qui engagent la responsabilité partielle sinon totale de la défenderesse. Les principales de ces fautes ont été les suivantes :

1° L'Ondine a été amarrée trop court ; 2° le pilote de l'Abeille a fait attacher la barre ; 3° par suite d'une fausse manœuvre de l'Abeille l'Ondine a heurté le débarcadère en arrivant à Thonon et a subi une avarie ; 4° en sortant du même port, elle a donné sur des rochers ; 5° au moment où l'Ondine menaçait de sombrer, l'Abeille n'a pas cherché à se diriger vers la côte ; 6° au lieu de remorquer l'Ondine immergée jusque près du rivage, le pilote de l'Abeille a fait couper les amarres et l'a laissée couler à une profondeur de plus de 60 m., rendant ainsi son renflouage impossible.

B. — Dans sa réponse la compagnie de navigation a conclu à libération des conclusions prises contre elle par H. Vautier. Elle fait valoir en résumé ce qui suit :

Tout d'abord la convention liée entre parties ne constitue pas un contrat de transport. Il n'a jamais été question d'un transport à effectuer par la compagnie sous la responsabilité et par les soins de son personnel ; la compagnie avait simplement consenti à mettre à la disposition de H. Vautier la force motrice du remorqueur. Une convention de cette nature peut constituer un louage de services, mais n'a pas le caractère d'un contrat de transport, parce qu'il est de l'essence de ce contrat que les objets à transporter soient remis au voiturier, confiés à sa garde en vue et pour la durée du transport. Or le demandeur ne s'est pas dessaisi un seul instant de sa chaloupe et le pilote de l'Abeille ne l'a pas acceptée à titre de marchandise à transporter remise à la compagnie.

— En second lieu, les transports par bateaux à vapeur, comme ceux par chemins de fer, sont régis par la loi fédérale du 29 mars 1893 (art. 64), et non par le CO. Or à teneur des art. 6 et 8 de cette loi toute expédition de marchandise doit être accompagnée d'une lettre de voiture. Dans le cas particulier il n'a pas été fait de lettre de voiture parce qu'il ne s'agissait pas d'un véritable transport. Mais alors même qu'on admettrait que la convention liée entre parties

participe de la nature du contrat de transport, et qu'à l'égard d'une compagnie concessionnée de navigation à vapeur un tel contrat n'a pas besoin d'être constaté par une lettre de voiture, encore la responsabilité de la compagnie défenderesse ne serait-elle pas engagée. Celle-ci est en effet au bénéfice des exceptions prévues par l'art. 30 de la loi et l'art. 85 du règlement de transport du 11 décembre 1893. L'accident n'est pas dû à la faute de l'équipage de l'Abeille, mais bien à une série de fautes du demandeur ou de son représentant, notamment les suivantes : En cours de route, le batelier du demandeur a quitté la chaloupe ; depuis Thonon, au lieu d'être à son poste au gouvernail, il s'est tenu presque constamment assis ou couché dans la cabine ; durant le trajet, il s'est enivré et ne s'est pas aperçu à temps que la chaloupe s'emplissait d'eau ; enfin il était, de l'aveu du demandeur notoirement incapable de faire son service. Il y a lieu, par analogie, en tout cas, de mettre la compagnie au bénéfice des dispositions relatives au transport de véhicules ou de matériel roulant qui doivent être accompagnés par un agent compétent délégué par l'expéditeur (art. 44 du règlement). Elle doit donc, conformément à ces dispositions, être déchargée de toute responsabilité pour le dommage provenant des risques qu'on a eu en vue d'écarter par l'accompagnement. Or il est certain que si le demandeur a laissé un homme dans la chaloupe, c'était pour qu'il la dirigeât et la surveillât. L'accident est dû en second lieu à un vice de la chose transportée. L'Ondine avait une caisse de dérive à laquelle des réparations avaient été faites dans de mauvaises conditions ; c'est par cette caisse que l'eau est entrée. Enfin le 5 septembre 1896 le lac était très gros et les vagues très fortes. Il y avait pour l'Abeille impossibilité matérielle à remorquer une embarcation qui ne pouvait pas tenir contre la vague, qui s'emplissait d'eau et a fini par enfoncer au point d'arrêter la marche du vapeur et d'entraîner sous l'eau l'arrière de celui-ci.

C. — L'instruction de la cause a donné lieu à l'audition de nombreux témoins, ainsi qu'à une expertise.

Par jugement du 8 juillet 1898, la Cour civile vaudoise a repoussé les conclusions du demandeur.

Ce jugement est basé sur les constatations de fait ci-après :

En 1894, le demandeur a acquis au prix de 7000 fr. la chaloupe à voiles « Ondine » ; il y a fait de nombreuses réparations et l'a entretenue avec soin. La caisse de dérive était en bon état et fonctionnait très bien. Ce genre d'installation est connu et pratiqué sur le lac depuis plus de trente ans et plusieurs bateaux en sont munis. L'Ondine a navigué durant neuf ans sur le lac, même par de gros temps, sans subir d'avarie grave. C'était un bateau solide, bien bâti et qui se trouvait en bon état le 5 septembre 1896 au matin ; cinq jours auparavant, elle avait participé aux régates de Rolle. Le matin du 5 septembre, l'Abeille allait quitter le port d'Ouchy à destination d'Evian, Thonon, Nyon et Genève, où elle devait transporter des marchandises. Ce même jour le demandeur se rendait à Genève pour prendre part à des régates. Il aborda l'Abeille et demanda au pilote Curdi, qui la commandait, de remorquer l'Ondine jusqu'à Genève. Curdi ayant répondu qu'il lui fallait l'autorisation de la compagnie, Vautier le conduisit à terre, d'où il téléphona à la direction de la compagnie, qui autorisa le remorquage aux conditions habituelles. La compagnie de navigation se charge habituellement du remorquage des barques ; à l'époque en question elle se chargeait parfois aussi du remorquage des chaloupes, bateaux de plaisance, etc., mais elle n'avait pas de tarifs ni d'instructions imprimées y relatifs. Il ne fut pas question de lettre de voiture et Curdi dit à Vautier que le prix du remorquage serait fait à Genève, au bureau de la compagnie. Curdi a dirigé l'amarrage de l'Ondine, fait au moyen de deux câbles se croisant en queue d'hirondelle et passant sous la sous-barbe du beaupré de l'Ondine ; l'un de ces câbles était fourni par l'Abeille, l'autre par l'Ondine ; c'est Vautier lui-même et son matelot Lavanchy qui ont amarré sur l'Ondine, tandis que Curdi et ses hommes amarraient sur l'Abeille. Les amarres furent fixées de manière à éviter les déviations de

la remorque, le câble de tribord de l'Abeille étant amarré à bâbord de l'Ondine, et le câble de bâbord à tribord de celle-ci. Le demandeur ayant fait remarquer à un des hommes de l'Abeille que l'Ondine était attachée trop court, il fut fait droit à cette observation, de telle sorte que la distance entre la mouche et l'extrémité du beaupré de l'Ondine, qui était d'abord de 3 à 4 mètres, fut portée à 6 mètres environ. Jusqu'à Evian, Vautier resta sur l'Ondine avec un jeune Anglais qui l'accompagnait et le matelot Lavanchy. Ce dernier naviguait sur l'Ondine depuis 1 1/2 an environ. A Evian, Vautier et le jeune Anglais quittèrent l'Ondine, laissant celle-ci aux soins de Lavanchy, et prirent le bateau à vapeur pour Genève. Il n'est pas établi que le demandeur ait prévenu Curdi de son départ ; il ne lui a fait aucune recommandation au sujet de l'Ondine et de Lavanchy ; Curdi ne l'a pas vu partir. A la hauteur d'Amphion, Lavanchy fut invité à dîner avec l'équipage de l'Abeille ; il monta alors sur celle-ci, après avoir attaché la barre de l'Ondine. Celle-ci n'étant dirigée par personne, vint heurter le débarcadère de Thonon lorsque l'Abeille s'en approcha pour décharger des marchandises. La fermente de la bôme du spinnacker fut arrachée par le choc et tomba à l'eau. Lavanchy et un des hommes de l'Abeille sont alors descendus sur l'Ondine et ont mastiqué et reverné le trou. Lavanchy resta dès ce moment sur l'Ondine. Il n'y a pas de rochers dans le port de Thonon et l'Ondine n'en a pas touché en sortant de ce port. Il soufflait le 5 septembre 1896 un fort vent du sud-ouest dont la violence augmenta lorsque l'Abeille, traversant le lac, arriva à la hauteur de Nyon. A ce moment Curdi cria à Lavanchy que, vu l'état du lac et le mauvais temps, qui ne permettaient pas de débarquer des marchandises, il laissait Nyon de côté et mettait le cap sur Genève ; Lavanchy fit signe qu'il avait compris. Jusque-là, ce dernier, qui s'était tenu tantôt sur le pont tantôt dans la cabine, n'avait fait aucune observation et n'avait rien signalé d'anormal. Il a reconnu s'être couché pendant une dizaine de minutes. Bien qu'il y eût plusieurs bouteilles de vin sur l'Ondine, il n'est pas établi qu'il ait bu

et se soit enivré. Peu après Nyon, l'équipage de l'Abeille eut l'impression que l'Ondine se comportait d'une manière anormale et appela Lavanchy. Celui-ci s'était aperçu que l'Ondine faisait eau dans la cabine et employait la pompe pour chercher à la vider. Malgré ses efforts l'Ondine commença à enfoncer, ce que voyant, il fit signe à l'équipage de l'Abeille de se rapprocher de terre le plus rapidement possible, criant que la chaloupe s'emplissait. Le pilote donna immédiatement l'ordre d'aller contre terre et le mécanicien se mit à marcher à toute vapeur. L'Ondine se remplissant de plus en plus, l'arrière du remorqueur s'alourdit, d'autant plus que les marchandises, bien que d'un poids très inférieur à la charge normale, même en cas de mauvais temps, avaient été placées en partie à l'arrière. Comme l'Ondine était sur le point de couler à pic, Lavanchy se réfugia dans le youyou, où il put encore placer les deux valises et le pardessus de son patron. Aussitôt après, l'Abeille ayant grand-peine à avancer, Curdi donna l'ordre de couper les câbles, ce qui fut fait; l'Ondine sombra immédiatement, à une distance d'au moins 700 m. de la rive, en face du Château de Beauregard près Tougues, et à une profondeur d'environ 60 m. Les vagues ayant emporté une des rames du youyou et celui-ci s'en allant à la dérive, Curdi fit virer de bord, malgré le vent, et recueillit Lavanchy, qui monta sur l'Abeille avec les effets de son maître. Dans les circonstances où l'on se trouvait, la manœuvre qui eût consisté à remorquer l'Ondine immergée jusqu'à terre, ou seulement jusqu'à 3 ou 400 m. du rivage, était difficile et pouvait devenir dangereuse pour l'Abeille et ceux qui s'y trouvaient. Après l'accident Lavanchy a dit qu'il était entré de l'eau par la dérive et qu'en route il avait dû, pour l'arrêter, mettre du déchet et une éponge. A l'arrivée de l'Abeille à Genève, Vautier a donné un pourboire à l'équipage. Il a fait dans la suite des démarches en vue du renflouage de sa chaloupe; mais l'entrepreneur consulté a dit que l'opération serait sinon impossible, du moins très difficile et fort coûteuse, à raison de la profondeur du lac et du temps qui s'était déjà écoulé. La compagnie, estimant qu'une

tentative de renflouage serait vaine, a refusé de s'y associer. Lorsqu'elle sombra, l'Ondine contenait de nombreux accessoires, équipements, etc., valant environ 1000 fr.

Il sera tenu compte, autant que de besoin, du rapport des experts dans les considérants de droit du présent arrêt.

D. — H. Vautier a recouru en temps utile au Tribunal fédéral contre le jugement qui précède, dont il demande la réforme en ce sens que les conclusions de sa demande lui soient allouées au chiffre réduit de 7000 fr.

E. — La Compagnie intimée a conclu au rejet du recours.

Vu ces faits et considérant en droit :

1. — Le recourant soutient que c'est à tort que l'instance cantonale a admis que la convention liée entre lui et la compagnie de navigation le 5 septembre 1896 en vue du remorquage de la chaloupe Ondine ne constituait pas un contrat de transport.

Les premiers juges sont partis du point de vue qu'il est de l'essence du contrat de transport que les marchandises ou les objets à transporter soient remis au voiturier et confiés à sa garde en vue du transport et pour être livrés par lui au destinataire. (Voir Dalloz, *Rép. suppl. V^o Commission*, N° 180 et suiv.; Eger, *Deutsch. Frachtrecht*, I, page 34 et suiv.; von Hahn, *Handelsgesetzbuch*, 2^e édit., T. II, page 574-575.) Ils ont estimé ensuite que dans le cas particulier Vautier ne s'était pas dessaisi de son bateau en faveur de la compagnie, qui, de son côté, ne l'avait pas accepté et pris sous sa garde en vue du transport.

2. — De l'ensemble des circonstances on est fondé à conclure que dans l'intention commune des parties l'Ondine devait rester sous la surveillance et la direction de H. Vautier, soit de son matelot Lavanchy.

La compagnie de navigation s'est donc bornée à se charger de la traction, au moyen du vapeur l'Abeille, pour remorquer d'Ouchy à Genève la chaloupe Ondine, celle-ci restant sous la garde de Vautier ou de ses gens. La circonstance que l'amarrage a eu lieu sous la direction du pilote Curdi ne suffit

pas à démontrer, ainsi que le soutient le recourant, que la compagnie ait pris l'Ondine sous sa garde. En effet, même dans le rôle restreint qui vient de lui être reconnu, la compagnie avait l'obligation de veiller à ce que l'amarrage se fit de telle façon que la traction de l'Ondine au moyen de l'Abeille n'exposât pas le bateau remorqué à des risques.

Ces considérations doivent plutôt faire admettre, d'accord avec l'instance cantonale, qu'il n'est pas intervenu de contrat de transport proprement dit entre H. Vautier et la compagnie de navigation. Cette question, au surplus, n'est pas décisive au point de vue de la solution de celle de savoir à qui doit incomber la responsabilité de la perte de l'Ondine. Si, en effet, la convention intervenue entre parties n'est pas un contrat de transport, elle ne peut être autre chose qu'un louage de services (art. 338 et suiv. CO.). S'agit-il d'un contrat de transport, la compagnie est tenue de répondre de la perte de l'Ondine, survenue pendant le transport, à moins qu'elle ne prouve que cette perte est due à une faute de Vautier ou de personnes dont il devait répondre, à un ordre de celui-ci, à un vice propre du bateau remorqué ou à un cas de force majeure (art. 64 et 30 de la loi fédérale du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur; art. 457 CO.); s'agit-il, au contraire, d'un louage de services, étant donné que le naufrage de l'Ondine est manifestement en corrélation avec l'exécution des obligations assumées par la compagnie, puisqu'il a eu pour cause immédiate l'ordre donné par le pilote Curdi de couper les amarres, la compagnie en est responsable à moins qu'elle ne prouve qu'aucune faute ne lui est imputable (art. 110 CO.).

3. — Or il est constaté par le jugement cantonal qu'au moment où les amarres ont été coupées l'Ondine était sur le point de couler et que cette circonstance était de nature à inspirer des craintes pour la sécurité du vapeur l'Abeille et de son équipage. L'abandon de l'Ondine était donc justifié par le danger qu'elle faisait courir au bateau remorqueur et à ceux qui le montaient. En revanche la cause première de cette situation, soit la cause de l'invasion de l'Ondine par les eaux, n'a pas été révélée d'une manière certaine par

l'instruction de la cause. Il n'a pas été établi, en particulier, que l'on doive l'attribuer à un vice de construction ou à un défaut d'entretien de l'Ondine. Il n'a pas non plus été prouvé que ce bateau se soit empli d'eau par suite d'une circonstance de force majeure, telle que le mauvais état du lac, ou, ainsi que le recourant l'avait allégué, par suite d'une avarie provenant de ce qu'il aurait touché sur des enrochements dans le port de Thonon.

Il résulte cependant des faits de la cause que soit la compagnie, soit H. Vautier ou les personnes dont ils doivent répondre, ont commis des fautes à l'égard desquelles on peut admettre l'existence d'un rapport de causalité, sinon certain du moins probable, avec la perte de l'Ondine.

Tout d'abord les experts constatent que l'amarrage de l'Ondine était trop court et aurait dû être pratiqué avec un seul câble au lieu de deux; ils estiment que si l'Ondine avait été amarrée avec un câble unique et plus long, l'Abeille aurait pu, en larguant celui-ci, essayer de la remorquer vers la rive même immergée, manœuvre qui, avec l'amarrage tel qu'il existait, était difficile et pouvait même devenir dangereuse. Les premiers juges n'ont pas admis que la défectuosité de l'amarrage constitue une faute de la part du pilote Curdi qui l'a dirigé, par le motif que cette opération a été faite selon le mode usité sur le lac Léman et que H. Vautier, qui y a coopéré, n'a pas demandé qu'elle fût faite autrement. Mais cette manière de voir est erronée. Alors même que le mode d'amarrage prescrit par Curdi est usité sur le lac Léman, c'était une faute d'en faire usage puisqu'il est reconnu défectueux. Curdi, qui était un homme du métier, devait savoir qu'un amarrage trop court et avec un double câble immobilisant le bateau remorqué pouvait devenir dangereux, H. Vautier, simple amateur de canotage, ne possédait pas nécessairement les mêmes connaissances et rien ne permet d'affirmer qu'il ait connu les dangers de l'amarrage prescrit par Curdi. Le fait qu'il ne s'y est pas opposé ne saurait donc décharger la compagnie de la responsabilité de la faute commise par son pilote.

D'autre part, Lavanchy, que l'on doit considérer comme ayant été chargé par Vautier de la surveillance et de la direction de l'Ondine, a commis une faute en quittant celle-ci pendant le trajet d'Amphion à Thonon. Les experts déclarent, en effet, qu'une embarcation de ce genre qui est en remorque d'une autre, doit être constamment gouvernée, et d'ailleurs il n'est pas contesté que le heurt de l'Ondine contre le débarcadère de Thonon à l'arrivée dans ce port aurait pu être évité si Lavanchy était resté à la barre. L'avarie constatée à la suite de ce heurt n'a eu, il est vrai, aucune influence sur l'accident survenu plus tard. Mais rien ne prouve que ce choc n'ait pas produit d'autres avaries plus graves restées inconnues et grâce auxquelles l'eau aurait pénétré ensuite dans le bateau. Cette hypothèse est d'autant plus justifiée que les experts reconnaissent que le choc a dû être non pas léger, mais « à la vérité un peu brusque ; » elle se justifie en outre par la considération que c'est seulement après le départ de Thonon que l'eau a commencé à pénétrer d'une manière anormale dans le bateau.

Le fait par Lavanchy d'avoir quitté l'Ondine est également imputable en une certaine mesure à l'équipage de l'Abeille qui a invité le dit Lavanchy à quitter son poste pour venir dîner à bord du bateau remorqueur.

Enfin Lavanchy a commis une seconde faute en avertissant trop tard l'équipage de l'Abeille que l'Ondine s'emplissait d'eau. Il n'apparaît pas et n'a pas même été allégué que la chaloupe ait été envahie par l'eau d'une manière subite, et cependant c'est seulement au moment où elle commença à s'enfoncer que Lavanchy fit des signaux et demanda à l'équipage de l'Abeille de se diriger vers la rive. S'il eût signalé le danger plus tôt, il n'est pas impossible que l'Ondine eût pu être remorquée jusqu'à la rive ou du moins jusqu'à une distance de celle-ci où la faible profondeur de l'eau eût permis de la renflouer.

4. — De ce qui précède il résulte que la perte de l'Ondine ne peut être attribuée ni à un vice de construction ou à un défaut d'entretien de ce bateau, ni à un cas de force

majeure, ni à un ordre de Vautier, ni enfin à la faute exclusive de ce dernier ; elle doit par contre être attribuée à diverses fautes imputables soit à l'une soit à l'autre partie. Dès lors la compagnie de navigation en est partiellement responsable aussi bien si l'on applique à l'espèce l'art. 110 CO. que si l'on fait application de l'art. 457 *ead.* ou de l'art. 30 de la loi fédérale du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur.

5. — Or les fautes dont soit l'une soit l'autre partie doit répondre apparaissent d'importance à peu près égale et, dans ces conditions, il se justifie de faire supporter à chaque partie la moitié du dommage résultant de la perte de l'Ondine.

La somme de 7000 fr. réclamée par le recourant pour le dommage total n'ayant pas été contestée par la compagnie doit être considérée comme représentant la valeur réelle du bateau perdu et de ses accessoires.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est admis et le jugement de la Cour civile du canton de Vaud, du 8 juillet 1898, est réformé en ce sens que la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman est condamnée à payer au recourant H. Vautier la somme de 3500 fr. à titre d'indemnité partielle pour la perte du bateau l'Ondine, avec intérêt au 5 % dès le 8 septembre 1896, date de la première réclamation du sieur Vautier.