

Publié le 19 mai 2014.  
Dernière modification : 22 février 2025.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

## COMPAGNIE CÔTIÈRE DE L'ANNAM,

filiale commune de  
[Denis frères](#)  
et de la [Forestière et des allumettes](#) (SIFA)  
de 1924 à 1935,  
puis des Denis seuls

INDOCHINOISE FORESTIÈRE ET DES ALLUMETTES  
(*Les Annales coloniales*, 28 décembre 1923)

Le conseil utilisera également une partie des fonds provenant de l'augmentation de capital à une prise de participation importante dans la constitution de la Société de navigation côtière de l'Annam.

---

La Compagnie côtière de l'Annam  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 septembre 1924)

Les journaux de Saïgon ont publié l'acte de fondation de la Compagnie côtière d'Annam, société anonyme au capital de 87.500 \$ en 350 actions de 250 \$ dont 133 entièrement libérées attribuées à la Société Denis frères d'Indochine en représentation de son apport du vapeur Brésil (33.250 \$).

La société a pour objet la navigation au cabotage sur les côtes indochinoises, l'armement et l'affrètement de navires, principalement dans les mers de Chine.

Les premiers administrateurs sont MM. Frédéric et Louis Mange, Étienne Denis, Henri Rousseau et François de Ferry.

---

Balguerie-Stuttenberg  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 juillet 1925)

Le dimanche 14 juin arrivait à Haïphong un vapeur quelconque battant pavillon français, portant un nom bizarre : *Balguerie-Stuttenberg*.

Les journaux publièrent ce jour-là la note suivante :

« Le *Balguerie-Stuttenberg*, nouveau navire de la Compagnie côtière de l'Annam, est arrivé dans notre port. Ce navire, livré à la France en exécution du traité de Versailles sous le nom d'*Elbe*, a été construit à Lübeck en 1910. Long de 68 mètres, large de 10 m. 76, son tonnage brut est de 1.093 tonnes et son port en lourd de 1.400 tonnes.

Il est divisé en cinq compartiments étanches et est mû par une machine à double expansion, lui donnant une vitesse de 8 nœuds et demi environ. La Compagnie côtière de l'Annam a fait le nécessaire pour munir ce navire de tous les perfectionnements modernes. Il possède des appareils de levage puissants et a été muni d'un poste complet de T.S.F. »

Tout cela, me direz-vous, n'a rien de sensationnel.

Il y a là, toutefois, au point de vue local, un petit événement. L'achat de ce bateau pour remplacer sans tarder le *Brésil* naufragé, témoigne du succès de cette nouvelle maison d'armement local : la Compagnie côtière de l'Annam, de la prospérité du cabotage sur les côtes d'Indochine et de la volonté de Français entreprenants de ne pas laisser les Allemands reprendre leur ancienne position.

C'est déjà quelque chose. Et il est intéressant de savoir aussi que ce navire, dont un remaniement des machines portera la vitesse moyenne à neuf nœuds, a visité Benthuy, malgré un tirant d'eau un peu fort et que les armateurs s'inquiètent de lui trouver pour les ports comme Benthuy un frère aussi puissant mais de plus faible tirant d'eau.

Mais l'arrivée du *Balguerie-Stuttenberg* présentait un autre intérêt et ce n'est pas pour rien que le photographe de *l'Éveil économique* y fit plusieurs visites, attendant qu'une lumière favorable pénétrât dans le salon.

C'est que dans ce salon était la clef de l'énigme :

À la place d'honneur figure un portrait. C'est celui d'un M. Balguerie Stuttenberg, notable commerçant bordelais du début du siècle dernier qui fut le premier à profiter des dispositions bienveillantes du roi Gia Long pour créer des relations commerciales avec l'Indochine. L'initiative de la maison Balguerie, Sarget et Cie fut reprise plus tard par la maison Denis Frères et c'est pour témoigner sa reconnaissance à ce pionnier et rappeler un point d'histoire intéressant que messieurs Denis frères, les principaux intéressés dans la Cie côtière de l'Annam, ont tenu à donner à l'ex-*Elbe* le nom de *Balguerie-Stuttenberg*.

.....

---

#### UNE NOUVELLE UNITE COMMERCIALE (*L'Avenir du Tonkin*, 22 mars 1926)

La Compagnie côtière de l'Annam attend un navire, le « Jean-Dupuis » (ex Vinela). Ce navire, construit en 1910 à Stettin (Allemagne), a 55 m. de long sur 8 m. 84 de large, a un tonnage de 680 tonnes et son port est de 900 tonnes environ.

Il est classé en première cote au bureau Veritas. Sa machine à triple expansion lui donne une vitesse de 9 nœuds environ. Il possède un poste complet de T. S. F.

Le *Jean-Dupuis* assurera le service commercial entre Haiphong, les ports de la côte et Saïgon.

---

#### La Société indochinoise forestière et des allumettes (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 30 janvier 1927 et 5 juin 1927)

[...] Le portefeuille [...] comprend 267 actions de 250 piastres de la Compagnie côtière de l'Annam [...].

---

#### Indochinoise des Allumettes (*Le Journal des finances*, 26 avril 1929)

La Société indochinoise forestière et des allumettes [...] a pris, en 1924, une participation importante, renforcée depuis, dans la Société de navigation côtière de l'Annam. [...]

---

Le cabotage sur la Côte d'Annam  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 novembre 1929)

L'Administration, pour laquelle n'existe que ce qui est grand, témoigne un mépris profond pour les petits ports. Il est même de bon ton de mal connaître la question, témoin la partie relative aux ports, élu discours de M. le gouverneur général au Grand Conseil.

On traite un port comme Bênthuy comme un petit port à chaloupes et à jonques, sans intérêt. La douane n'en établit même, pas les statistiques et les T.P. y placent comme chef du port un ingénieur spécialisé dans les routes. Sans doute se dit-on : « Route maritime, route terrestre, kif kif. » Alors le port s'envase et devient inaccessible.

Et cependant Bênthuy, lorsque l'entrée en est convenablement entretenue, ce qui n'est ni coûteux ni difficile, reçoit, et cela très régulièrement, mieux que des chaloupes côtières. Voici la description d'un des vapeurs qui fréquentent ce port régulièrement.

Le *Balguerie-Stuttemberg* a été construit sur les chantiers de Schiffswerft Von Henry Koch à Lübeck en 1910. Sa jauge brute est de 1.093 tonnes et son port en lourd de 1.400 tonnes. Il a 68 m. de long, 10 m.76 de large et son tirant d'eau est de 4 m. en pleine charge. Il a 3 cales à marchandises avec 2 treuils à la cale 3, 2 à la cale 2 et 1 à la cale 1, d'une force de 5 tonnes chacun. Ses moyens de levage puissants lui permettent de charger et décharger des deux côtés à la fois. C'est ainsi que, parti de France avec un chargement complet, il a pu débarquer à Alger 900 tonnes par jour.

Le *Balguerie-Stuttemberg* a 2 chaudières et chauffe au charbon de Hongay. Ses machines compound à double expansion, à soupapes, ont une force de 800 C.V., lui donnent une vitesse de 9 nœuds.

Le poste de T.S.F., bien installé dans l'ancien carré des officiers et très complet, a permis de communiquer facilement en cours de traversée à 150 milles. Le vapeur a 1 cabine de luxe et 4 cabines ordinaires.

Le *Balguerie-Stuttemberg* partira le 18 juin pour Bênthuy avec 500 tonnes de riz, puis reviendra commencer le service auquel il est destiné.

Rappelons pourquoi ce vapeur a reçu, en venant en Indochine, le nom de *Balguerie-Stuttemberg*. Dans le salon est le portrait du colonial dont le navire porte le nom. Nous y lisons :

« *Balguerie-Stuttemberg*, chevalier de l'ordre royal de la Légion d'honneur, né à Bordeaux, armateur bordelais, réussit à créer en Cochinchine les premières relations commerciales suivies avec l'aide de Chaigneau. Il fonda à Tourane une factorerie très active (1737-1832).

« 26 ans après, en 1858, son action fut reprise, par Étienne Denis (1799-1879) qui envoya ses quatre fils établir en Indochine des comptoirs importants ».

---

Un vapeur qui l'a échappé belle  
(*L'Écho annamite*, 29 septembre 1930)

Le vapeur pétrolier *Augustina*, de la Compagnie franco-asiatique des pétroles [Shell\*], a amené, à la remorque, samedi, à Haïphong, le vapeur *Jean-Dupuis*, appartenant à la Société côtière de l'Annam, lequel, ayant perdu son hélice, alors qu'il se trouvait près de la côte d'Annam, au large de Quang-Tri, a vogué, désarmé, pendant deux jours. Le vapeur avarié entrera au dock flottant pour réparation.

---

COMPAGNIE CÔTIÈRE DE L'ANNAM  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 5 octobre 1935)

Société anonyme au capital de \$ 275.000 — Siège social : SAÏGON, 4, rue Catinat.  
Mouvements probables — S/S " Francis-Garnier", " Jean-Dupuis"  
" Balguerie Stuttemberg" & " Song-Giang" — Ligne Haïphong - Saïgon via la côte.

---

Société indochinoise forestière et des allumettes  
Assemblée ordinaire du 11 février 1936  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 14 mars 1936)

[...] Nous vous avons annoncé, l'an passé, la cession des intérêts que notre société possédait dans la Compagnie côtière de l'Annam. En raison de la valeur réduite pour laquelle ces titres figuraient dans l'évaluation de notre portefeuille, leur vente a ainsi procuré, hors exploitation, un certain profit. [...]

---

**COMPAGNIE CÔTIÈRE DE L'ANNAM**

Services réguliers de Haiphong à Saïgon par  
Tourane - Quinhon - Nhatrang et Banghoi et retour

Service régulier bi-mensuel Haiphong - Fort-Bayard -  
Hongkong et retour

Pour tous renseignements, s'adresser à :

**DENIS FRÈRES D'INDOCHINE, Agents**

Télégrammes : « COMPACOTAN-SAIGON » 4, RUE CATINAT A SAIGON Téléph. : 20293  
20294  
20295

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 1939)

---

À propos du port de Cam-Ranh

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 février 1938)

La Compagnie côtière de l'Annam ne fait rien à Camranh et ne fait à Bangoi qu'environ 3 à 4.000 tonnes.

---

Haïphong  
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1938)

Courrier de Hongkong

Le « Yingchow », de la maison Denis Frères, attendu à Haiphong vers le mardi 26 avril dans la matinée, partira pour Hongkong direct, le jeudi 28 avril 1938, à (midi).

---

COMPAGNIE CÔTIÈRE DE L'ANNAM  
Société anonyme fondée en 1924  
(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 3, p. 403)

Objet : service de cabotage entre Haïphong, Fort-Bayard, Tourane, Quinhon, Nhatrang et Saïgon.

Siège social : 4, rue Catinat, Saïgon.

Capital social : 550.000 \$, divisé en 1.100 actions de 500 \$.

À l'origine, 200.000 \$ en 800 actions de 250 \$.

Porté en 1927 à 275.000 \$ par émission de 300 actions nouvelles de 250 \$.

Porté en 1941 à 550.000 \$ par élévation du nominal des actions de 250 \$ à 500 \$ par une distribution de réserve.

Conseil d'administration : MM. Étienne DENIS, président ; Société Denis frères d'Indochine, administrateur délégué ; Société Denis frères de Bordeaux, François de FERRY, Georges GIRARD, administrateurs.

Année sociale : du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

Assemblée générale : dans l'année qui suit la clôture de chaque exercice.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 6 % de premier dividende aux actions ; sur le solde : 10 % au conseil, 20 % à un compte particulier pour rémunérer certains administrateurs ayant des attributions spéciales, 70 % aux actionnaires.

Inscription à la cote : V. N. C. [valeur non connue]

---

La Marine en deuil  
(*L'Écho annamite*, 4 mai 1944)

Saïgon, 2 mai. — L'Aviso. *Tahure* de la Marine de guerre et la vapeur *Song Giang* de la Compagnie côtière de l'Annam ont été torpillés par un sous-marin à quelques minutes d'intervalle dans la nuit du 29 au 30 avril au large des côtes indochinoises, alors qu'ils naviguaient en convoi

Le *Tahure* coula en moins d'une minute, engloutissant avec lui tous ses officiers, tous ses officiers marinières et la plus grande partie de son équipage.

Le *Song-Giang* disparut plus lentement, aussi un plus grand nombre de marins put-il être sauvé.

Dès qu'il a eu connaissance de la douloureuse nouvelle, le Vice-Amiral d'Escadre Jean Decoux, Haut Commissaire de la France dans la Pacifique, Gouverneur général de

l'Indochine, a adressé au Vice-Amiral Bérenger, Commandant la Marine en Indochine, le message suivant :

« La perte du *Tahure*, et du *Song-Giang*, qui vient de nouveau endeuiller cruellement la Marine française en Indochine me frappe douloureusement

« Je vous adresse l'expression de ma très vive sympathie et je vous prie d'être mon interprète auprès des familles des malheureuses victimes, des équipages et de la Marine en Indochine pour leur transmettre mes condoléances les plus émues.

« Une fois de plus victimes du devoir, les marins donnent ainsi à tous le plus noble exemple de sacrifice à la France et à l'Indochine.

Signé : DECOUX

Douloureusement ému par ce deuil qui frappe la Marine et l'Indochine, l' *Écho annamite* s'incline devant la mémoire des disparus, nouvelles victimes du devoir, et prie les familles éprouvées d'agréer l'expression attristée de ses sincères condoléances.

---

### [Torpillages]

(*Indochine, hebdomadaire illustré*, 11 mai 1944)

Saïgon. — L'avisos *Tahure*, de la Marine de guerre, et le vapeur *Song-Giang*, de la Compagnie côtière de l'Annam, ont été torpillés par un sous-marin. Dès qu'il a eu connaissance de la douloureuse nouvelle, l'amiral Decoux a adressé au vice-amiral commandant la Marine en Indochine [Bérenger], le message suivant :

« La perte du *Tahure* et du *Song-Giang*, qui vient de nouveau endeuiller cruellement la marine française en Indochine, me frappe douloureusement. Je vous adresse l'expression de ma très vive sympathie et je vous prie d'être mon interprète auprès des familles des malheureuses victimes des équipages et de la Marine en Indochine pour leur transmettre mes condoléances les plus émues.

Une fois de plus, victimes du devoir, les marins donnent ainsi à tous le plus noble exemple de sacrifice à la France et à l'Indochine. »

---

À la mémoire des morts  
du *TAHURE* et du *SONG-GIANG*  
(*L'Écho annamite*, 11 mai 1944)

À Saïgon

Le Marine a fait célébrer le 6 mai deux services solennels, l'un à la cathédrale, l'autre au temple du Souvenir annamite, à la mémoire des états-majors et des équipages dispersés en mer à la suite du torpillage de l'avisos *Tahure* et du vapeur *Song Giang*.

Leurs Excellences MM. Yoshisawa, ambassadeur du Japon en Indochine, et M. Cosme, ambassadeur de France au Japon, avaient tenu à assister à cette cérémonie.

M. le gouverneur de la Cochinchine [Hoëffel], M. le président fédéral de la Légion [Parisot], M. le général commandant d'armes, les hautes autorités civiles, militaires et navales japonaises, ou leurs représentants, de très nombreuses personnalités civiles et militaires occupent les premiers rangs de la nef, cependant que M. le vice-amiral Bérenger, commandant la Marine en Indochine, son chef d'état-major, le capitaine de vaisseau Poher, le capitaine de vaisseau Jouan, directeur adjoint de la marine marchande, M. Souhaité, directeur général de la Société Denis frères, avaient pris place dans le chœur avec les rescapés du *Tahure* et du *Song Giang*.

De nombreuses délégations de la Marine, de l'Armée, de la Police ainsi qu'une grande partie de la population saïgonnaise remplissaient l'immense nef, rendant ainsi hommage à l'esprit de dévouement et de sacrifice de nos équipages de la marine de guerre et de la marine marchande.

---

Catherine HODEIR,  
*Stratégie d'Empire : le Grand patronat colonial face à la décolonisation*,  
Paris : Éd. Belin, 2003, p. 156.

Avec également la collaboration d'Étienne Denis, « afin de s'adapter au transport de matériel de guerre à Tourane, la Sacric et la maison Denis Frères ont créé, la Société d'acconage du port de Tourane en mai 1950. ».

---

MANDAT — TRANSPORT MARITIME — AFFRÈTEMENT DU NAVIRE PAR LE HAUT-COMMISSARIAT DE FRANCE — COMPAGNIE DE NAVIGATION GÉRANTE DU NAVIRE — INOPPOSABILITÉ AUX TIERS DU CONTRAT DE GÉRANCE — MENTION D'IRRESPONSABILITÉ SUR LE CONNAISSEMENT — AVARIES — IRRECEVABILITÉ DE LA DEMANDE EN RÉPARATION DIRIGÉE CONTRE LA COMPAGNIE DE NAVIGATION - RESPONSABILITÉ DU HAUT-COMMISSARIAT.  
*(Journal judiciaire de l'Indochine française , 1950)*

(Cour d'Appel mixte — Saïgon — 15 septembre 1950).

Compagnie côtière d'Annam c/ le Ministre de la France d'Outre-Mer.

Le Haut-Commissariat de France, affréteur d'un navire dont il a confié la gérance à la Compagnie de navigation, propriétaire, est tenu des avaries et manquants, lorsque le chargeur a été informé de la qualité de gérante de la Compagnie par la mention d'irresponsabilité apposée sur le connaissement. Par suite, l'action en responsabilité des dommages dirigée contre la Compagnie gérante est irrecevable.

Le chargeur ne saurait puiser des arguments qu'il estime favorable à sa prétention, dans les stipulations du contrat de gérance liant cette Compagnie et le Haut-Commissariat.

LA COUR,

.....  
Considérant que, suivant exploit du 26 juin 1950, la Compagnie côtière d'Annam a interjeté appel d'un jugement avant dire droit rendu le 17 mai 1950 par le tribunal mixte de commerce de Saïgon ;

Que cet appel, dont la régularité n'est pas contestée, est recevable en la forme.

Considérant, au fond, qu'il appert des documents de la cause que la Compagnie côtière d'Annam, propriétaire du s/s « Henry-Mouhot », a affrété ce navire au Haut-Commissariat de France en Indochine par charte-partie du 16 juin 1948 ;

Qu'un contrat de gérance, en date du 8 juin 1948, avait précisé les conditions dans lesquelles la dite Compagnie s'engageait à assurer l'exploitation technique et commerciale du navire pour le compte du Haut-Commissariat, sous la direction du service de la Marine marchande à Saïgon et le contrôle des agents de ce service dans les autres ports indochinois.

Considérant que, par exploit du 7 septembre 1949, le Ministre de la France d'Outre-Mer, aux poursuites et diligences de l'Intendant général des T. F. E. O., a assigné la Compagnie côtière d'Annam devant le tribunal mixte de commerce de Saïgon en

paiement de la somme de de trois cent quatre vingt huit mille trois cent cinquante francs — 388.350 fr. (plus les intérêts de droit) représentant la valeur, majorée réglementairement de 25 % de treize demi muids de vin, chargés à Saïgon sur le s/s « Henry-Mouhot », sous connaissements des 13 et 14 août 1948, en même temps qu'un lot important de marchandises, et arrivés vides à Haiphong, port de destination, ainsi qu'il résulte des constatations faites le 14 septembre 1948 par la Commission de visite au débarquement.

Considérant que, par conclusions du 18 mars 1950, la Compagnie côtière d'Annam excipant de sa qualité de gérante du navire, souleva l'irrecevabilité de la demande et sollicita sa mise hors de cause ;

Qu'au soutien de sa prétention, elle fit état de la mention suivante, par elle apposée sur les connaissements versés à son dossier : « Compagnie côtière d'Annam n'intervient que comme gérant du navire qui est exploité pour -le compte du Haut-ci Commissariat. Elle ne prend aucun engagement pour son propre compte et n'assume aucune responsabilité pour l'exécution du transport ».

Considérant que, par le jugement entrepris, le tribunal a rejeté l'exception et a renvoyé la cause à une audience ultérieure pour être conclu au fond ;

Qu'il a estimé :

1°) Que la mention d'irresponsabilité portée sur les connaissements était rendue inopérante par l'article 15 du contrat de gérance précité, ainsi conçu en son premier alinéa seul en discussion : « Les avaries et manquants dans les marchandises transportées ne seront payés par le gérant pour le compte du Haut-Commissariat que lorsque la responsabilité des ces manquants et avaries incombera définitivement au navire, après que tous moyens et voies de recours auront été épuisés » ;

2°) Qu'aucun argument ne pouvait être pris de la règle, invoquée par la Compagnie côtière d'Annam, suivant laquelle « nul ne plaide par procureur », les conventions particulières pouvant, comme dans l'espèce, y déroger ;

3°) Qu'enfin les actions récursoires de la Compagnie côtière d'Annam contre le Haut-Commissariat étant, aux termes de l'article 23 du contrat de gérance, de la compétence de la juridiction administrative, l'appel en garantie du Haut-Commissaire devant les tribunaux de l'ordre judiciaire, est par là même juridiquement impossible ;

Considérant que les parties reprennent en cause d'appel leurs conclusions et moyens d'instance ;

Considérant que le dernier motif sus énoncé de la décision attaquée ne peut être retenu puisqu'il repose sur une évidente erreur d'interprétation des premiers juges ;

Qu'en effet, l'article 23 qui règle uniquement, il convient de le souligner, les rapports des parties contractantes, se réfère « aux cas exceptionnels ou non expressément prévus qui se rattacheront à l'exécution du présent contrat ».

Que le règlement de ces cas particuliers, aux termes du dit article, sera amiable ou judiciaire, et résultera soit d'une décision du Haut-Commissaire sur les propositions d'un comité dont la composition est fixée par le contrat, soit, à défaut et s'il y a litige, d'une décision du tribunal administratif ;

Que les dispositions précitées ne sont par conséquent d'aucune application en la cause dont l'objet, « avaries et manquants », est expressément prévu à l'article 15 du contrat de gérance, et qui oppose la Compagnie côtière d'Annam à un tiers.

Sur l'exception d'irrecevabilité de l'action dirigée contre la Compagnie côtière d'Annam.

Considérant que la dite Compagnie, par la mention sus énoncée apposée sur les connaissements, a révélé aux tiers sa qualité de mandataire, de gérant, afin d'éviter de s'engager personnellement ;

Que dès lors, conformément aux principes qui régissent le mandat, les droits et obligations qui naissent des conventions, passées par la Compagnie sont directement acquis au mandant, le Haut-Commissariat ;

Qu'il a été jugé, à cet égard, que le chargeur ne peut assigner comme responsable de manquants ou d'avaries l'armateur qui agit, à la connaissance dudit chargeur, pour le compte de l'État français, et que cette assignation n'interrompt pas la prescription annale de l'article 433 du Code de commerce faute d'avoir été délivrée à la personne en faveur de laquelle court le délai ;

Que l'action introduite contre la Compagnie côtière d'Annam par le Ministre de la France d'Outre-Mer, est donc irrecevable et l'appel justifié.

Considérant, en effet, que le contrat de gérance n'implique en aucune façon dérogation aux dits principes contrairement à l'opinion émise par le Tribunal ;

Qu'il suffit de se reporter à l'article 15 sus énoncé pour s'assurer que ce texte n'oblige pas le gérant à défendre personnellement à une action en responsabilité à l'occasion de manquants ou d'avaries, mais lui fait seulement le devoir de payer lorsque cette responsabilité est définitivement établie.

Que ces dispositions dont la rédaction n'a pu être qu'étudiée semble même réserver implicitement au Haut Commissaire le soin de contester sa responsabilité lui-même, par le truchement du service de la Marine Marchande ; que le second alinéa de l'article 15 confirme cette impression puisqu'il exige que la Compagnie côtière d'Annam soumette audit service, pour visa et décision dans les cas par conséquent où la justice n'a pas été saisie — tous les dossiers de réclamations comportant un règlement supérieur à cinq cents piastres ;

Qu'au demeurant, le contrat de gérance étant « res inter alios acta » à l'égard du Ministre intimé, celui-ci ne saurait y rechercher des arguments favorables à sa thèse.

Considérant qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter non plus à la prétention de l'intimé de faire reposer les articles 15 et 23 du dit contrat sur les dispositions de l'article 1.992 du Code civil, d'où il apparaîtrait selon lui que le Haut-Commissariat a voulu éviter d'être rendu *ipso facto* responsable des fautes commises par son mandataire ;

Qu'en effet la question est ainsi mal posée, s'agissant en l'espèce de la responsabilité du mandataire vis à vis des tiers ;

Qu'il est de principe constant que le mandataire qui a révélé sa qualité ne répond personnellement envers les tiers que de ses délits et quasi délits.

Par ces motifs

*En la forme* : reçoit l'appel de la Compagnie côtière d'Annam,

*Au fond* : le déclare justifié.

Infirme le jugement entrepris, en date du 17 mai 1950 du tribunal mixte de commerce de Saïgon et statuant à nouveau ;

Dit et juge que la demande en paiement dirigée par le Ministre de la France d'Outre-Mer pour les causes sus énoncées contre la Compagnie côtière d'Annam est irrecevable.

En conséquence la rejette et condamne.

MM. Coppin, Premier Président ; Stalter, avocat général ; M<sup>e</sup> Zévaco, avocat.

---

AEC 1951-9 — Cie côtière de l'Annam (C.C.A.), 4, rue Catinat, SAIGON.

Correspondants en Europe : s. à r. l. Denis frères, 18, rue Ferrère, BORDEAUX.

Capital. — Société anon., au capital de 1.100.000 piastres en 2.200 act. de 500 piastres.

Services maritimes. — Service bi-mensuel entre Haïphong (Hongay éventuellement), Benthuy, Tourane, Quinhon, Nhatrang, Bangkok, Saïgon et Phnom-Penh.

Conseil. — MM. Étienne Denis, présid. ; F[rançois] de Ferry [ép. Madeleine Denis], vice-présid. ; Sté Denis frères d'Indochine, admin. dél. ; M. [Georges] Girard, [Jean] Hellies, [Camille] Lonné, administrateurs.

---

La mort du commandant Bonnamour  
(*L'Entente*, 22 août 1951)

Avec le commandant Bonnamour, décédé vendredi dernier à Saïgon, à l'âge de 62 ans, des suites d'une crise cardiaque, disparaît l'une des plus sympathiques figures de la marine marchande d'Extrême-Orient.

Le commandant Bonnamour appartenait depuis de très longues années à la marine commerciale asiatique. Il avait commandé de nombreux bateaux, notamment le « Tai-Pon-Sek », le « Do-Huu-Vi », etc., et, en dernier lieu, le « Kontum », dont les Établissements Denis Frères sont les consignataires. Sa silhouette, son heureux caractère fait d'un mélange de distinction et de bonhomie étaient bien connus en ces pays et lui avaient partout valu de solides amitiés. Sa belle conduite au cours des années difficiles lui avait fait décerner la Croix de Guerre 39 45 qui lui avait été remise solennellement à Saïgon.

Le commandant Bonnamour, dont les obsèques ont été célébrées samedi matin en la cathédrale de Saïgon, laisse une veuve et trois enfants, Jacqueline, mariée, Michel et Claire.

AVIS DE DÉCÈS

La Direction et le personnel de la Société Denis Frères d'Indochine et de la Cie Côtière de l'Annam ont le regret de vous faire part du décès de monsieur Jean BONNAMOUR, Croix de guerre 39 45 Commandant du s/s « Kontoum », survenu à Saïgon le vendredi 17 août 1951 dans sa 62<sup>e</sup> année.

Une messe pour le repos de son âme sera célébrée le samedi 25 août, à 8 h., en la cathédrale de Haïphong.

---

TRAVAUX PUBLICS ET COMMUNICATIONS

---

ARRETE n° 444-4086 du 20 avril 1952 portant approbation du compte final d'exploitation du L.C.T. « Inspecteur-Noël » par la Compagnie côtière de l'Annam pendant la période du 1<sup>er</sup> janvier 1949 au 31 décembre 1949.  
(*Bulletin officiel du Haut Commissariat de France en Indochine*, 8 mai 1952)

Le secrétaire général du Haut Commissariat,  
chargé par intérim des fonctions de Haut Commissaire de France en Indochine,  
officier de la Légion d'honneur,

.....  
Vu le marché de gérance passé avec la Compagnie côtière de l'Annam approuvé par M. le Haut Commissaire de France en Indochine le 8 janvier 1949,

Vu la lettre de résiliation du marché n° 9536-DAG-CTP du 19 septembre 1949 de M. le Haut Commissaire de France en Indochine adressée à M. le directeur de la Compagnie côtière de l'Annam,

Vu la lettre n° 3459-CCA du 20 septembre 1949 de la Compagnie côtière de l'Annam donnant son accord pour la résiliation de son marché,

Vu l'arrêté n° 362-5434 en date du 28 décembre 1950 de M. le Haut Commissaire de France en Indochine portant approbation des comptes de gérance du L. C. T. « Inspecteur-Noël » par la Compagnie côtière de l'Annam pendant la période du 10 septembre 1947 au 31 décembre 1948,

Sur la proposition du conseiller aux travaux publics et communications et l'accord du conseiller financier,

ARRÊTE :

Article premier. — Est approuvé le compte définitif d'exploitation du L. C. T. « Inspecteur-Noël » géré par la Compagnie côtière de l'Annam et arrêté, pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 1949 au dernier décembre 1949, à la somme de un million deux cent soixante-sept mille six cent cinquante-neuf piastres et quatre-vingt-deux cents (1.267.659 \$ 82).

Art. 2.— L'apurement de ce compte sera opéré par le versement à la Compagnie côtière de l'Annam d'une somme de deux cent quarante-huit mille cent vingt-cinq piastres et soixante-douze cents (248.125 \$ 72), correspondant aux résultats de l'exploitation durant la période précitée.

Art 3. — La dépense est imputable au compte d'apurement du budget des services d'intérêt commun, exercice 1950, chapitre 141, article 10 (clos 1949).

Art. 4.— Le conseiller financier, le conseiller aux travaux publics et communications et le directeur du cabinet du Haut Commissariat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Bulletin officiel du Haut Commissariat de France en Indochine.

Fait à Saïgon, le 20 avril 1952  
G. GAUTIER

---

L'Impératrice Nam Phuong  
marraine d'un bateau français construit à Haarlem  
(*Climats*, 6 novembre 1952)

(De notre envoyé spécial.)

SA MAJESTÉ l'Impératrice Nam Phuong vient de procéder au baptême de la « Ville-de-Saïgon », appartenant à l'importante firme Denis Frères et destiné à la navigation au Vietnam dans les ports de Saïgon, Tourane, Haiphong.

Par la presse hollandaise, nous avons les échos très favorables de ce voyage qui se révéla plein de symbole et pleinement compris comme tel, tant par nos amis hollandais que par les nombreuses personnalités françaises présentes à la cérémonie.

Sa Majesté Nam Phuong a fait une visite à Sa Majesté la Reine Juliana dans son château de Socihick. Les deux souveraines ont eu un entretien et ont déjeuné ensemble.

La cérémonie du baptême a eu lieu à Haarlem l'après-midi du même jour, le mardi 28 octobre, et le soir, au banquet offert par les constructeurs hollandais des chantiers de Haarlemsche Schreepbouw et la maison Denis frères, des toasts furent portés à Sa Majesté la Reine Juliana, à Sa Majesté Bao Daï, et le prince Buu Loc, dans son discours, exalta l'amitié franco-vietnamienne et la sympathie entre le Vietnam et la Hollande, deux pays préparés à se comprendre par une lutte analogue perpétuellement menée

contre l'élément aquatique, qui est, ici, la mer, et là-bas, au Vietnam, les inondations des fleuves.

Sa Majesté est arrivée avec sa suite à Paris dans la nuit du jeudi 30 octobre.

---

M. Denis (*Étienne-Émile*), commandeur de la Légion d'honneur du 7 août 1957 (min. Aff. étr.) :

.....  
Président de la Cie de navigation Denis frères, armement ayant œuvré (pour la plus grande partie) à Saïgon au ravitaillement en charbon et à Haïphong aux approvisionnement en riz, notamment au cours de la dernière guerre.

.....  

---

Suite :

[Compagnie de navigation Denis frères.](#)