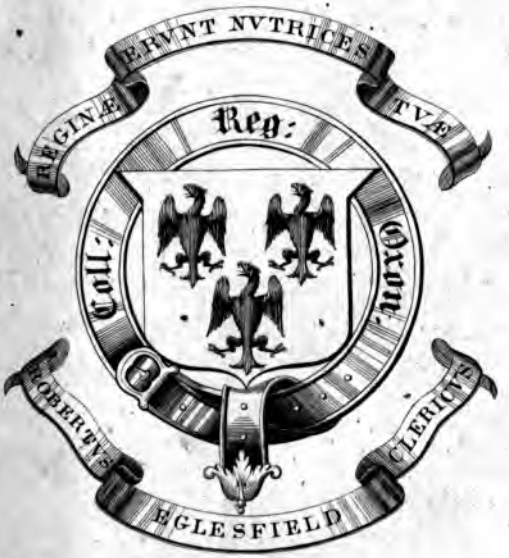
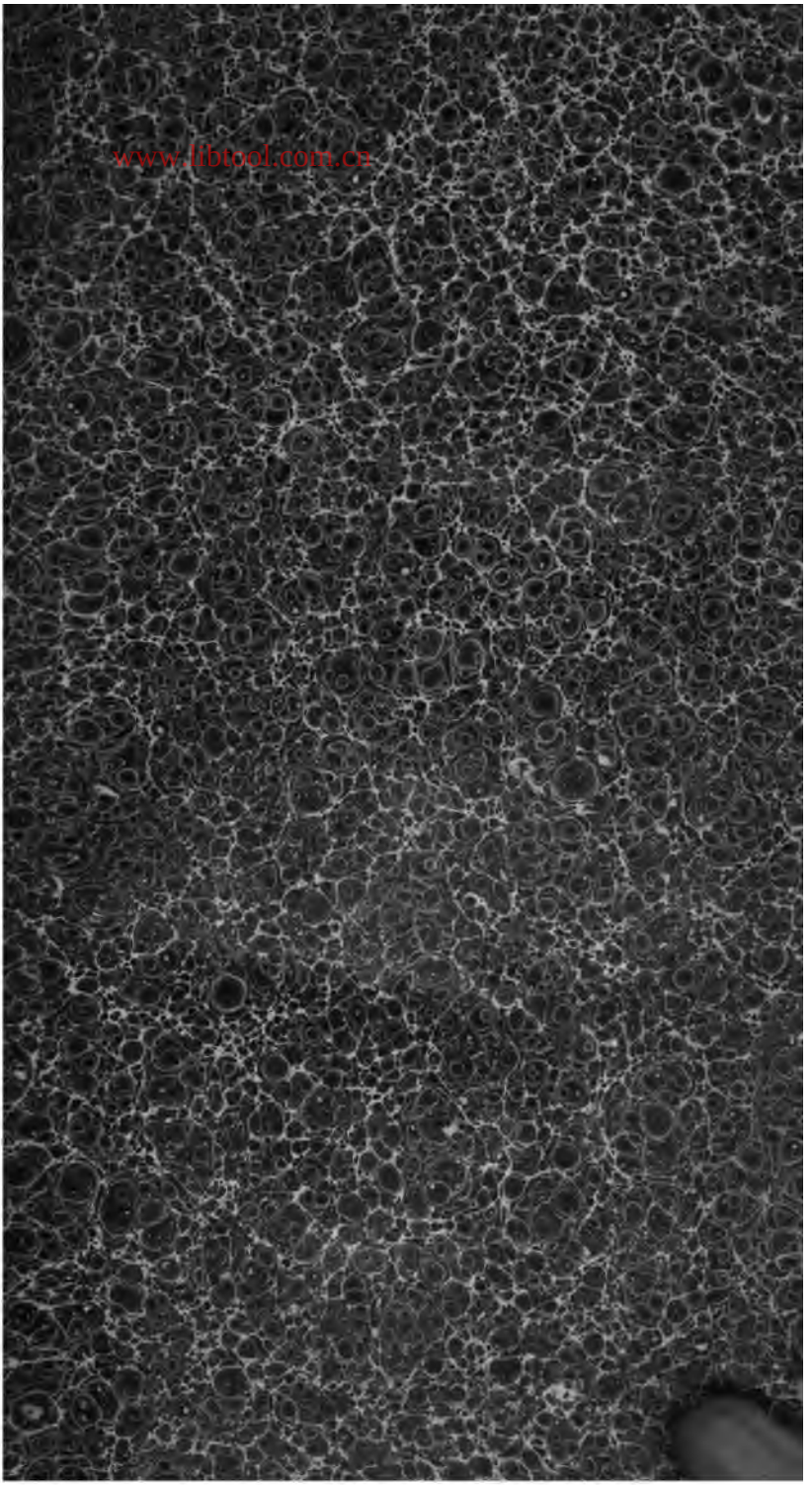
www.libtool.com.cn

www.libtool.com.cn



Munificentia
Roberti Mason S.T.P.

389 - B - 22


www.libtool.com.cn

www.libtool.com.cn

France.
510

www.libtool.com.cn

www.libtool.com.cn

www.libtool.com.cn

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL.

TOME TROISIÈME.

www.libtool.com.cn

Ouvrages de l'auteur qui se trouvent chez le même libraire.

Collection de Lois maritimes antérieures au XVIII^e^ siècle, 6 vol. in-4°, chaque volume broché, 25 fr.

(*Le tome VI est sous presse.*)

Traité des Servitudes, VIII^e^ édition, 2 vol. in-8°, 18 fr. brochés.

IMPRIMERIE DE FIRMIN DIDOT FRÈRES,
IMPRIMEURS DE L'INSTITUT, RUE JACOB, N° 56.

www.libtool.com.cn

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL,

PAR J. M. PARDESSUS,

AVOCAT A LA COUR ROYALE DE PARIS,
MEMBRE DE L'INSTITUT (ACADÉMIE DES INSCRIPTIONS).

CINQUIÈME ÉDITION.

TOME TROISIÈME.

PARIS.
NÈVE, LIBRAIRE DE LA COUR DE CASSATION,
PLACE DAUPHINE, N. 15.

1841.

www.libtool.com.cn

www.libtool.com.cn

TABLE

DES

TITRES, CHAPITRES, SECTIONS ET PARAGRAPHES CONTENUS DANS CE TROISIÈME VOLUME.

QUATRIÈME PARTIE.

Pages.

Du Commerce maritime..... 1

TITRE Ier. Des navires et de ceux à qui ils appartiennent. 6

CHAP. Ier. Des navires en général..... 7

CHAP. II. Des conditions particulières auxquelles est soumise la propriété d'un navire..... 10

CHAP. III. Des diverses manières dont s'acquiert la propriété des navires..... 19

SECT. Ire. De la constructions des navires..... 20

SECT. II. De l'acquisition des navires..... 25

§ I. De l'acquisition des navires par actes volontaires..... 26

§ II Des ventes de navires par autorité de justice..... 31

ART. I. De la saisie et vente forcée des navires. *ibid.*

ART. II. De diverses autres espèces de ventes de navires, par autorité de justice..... 43

§ III. De l'acquisition des navires par prescription..... 45

CHAP. IV. De la copropriété des navires..... 47

TITRE II. Des capitaines de navires..... 52

CHAP. Ier. De la nomination et de la révocation du capitaine..... 53

CHAP. II. Des droits et devoirs du capitaine..... 57

www.libtool.com.cn

Pages.

Sect. I^re.	Des droits et devoirs du capitaine avant le départ	58
Sect. II.	Des droits et devoirs du capitaine pendant le voyage	68
Sect. III.	Des droits et devoirs du capitaine à l'arrivée.	86
Sect. IV.	Des obligations respectives des capitaines de plusieurs navires réunis	91
§ I.	De l'abordage	92
§ II.	De l'obligation de secourir d'autres navires	97
§ III.	Des voyages de conserve	99
Chap. III.	De l'effet des engagements ou des fautes du capitaine	101
Sect. I^re.	Des engagements personnels du capitaine.	*ibid.*
Sect. II.	Des engagements de l'armateur envers le capitaine et les tiers avec lesquels celui-ci a contracté	106
TITRE III.	Des gens de mer et des engagements relatifs au louage de leurs services	116
Chap. I^er.	Des engagements des gens de mer en général	117
Sect. I^re.	Règles communes à toute espèce d'engagements des gens de mer	*ibid.*
Sect. II.	Engagements des gens de mer pour un prix déterminé	122
§ I.	De la rupture de voyage	124
Art. I.	De la rupture volontaire de voyage	126
Art. II.	De la rupture forcée	127
Dist. 1.	De la rupture de voyage par interdiction de commerce	128
Dist. 2.	De la rupture de voyage par arrêt de prince	*ibid.*
Dist. 3.	De la rupture de voyage par perte du navire	129
Dist. 4.	De la rupture par innavigabilité du navire	133
§ II.	Du retardement de voyage.	134
§ III.	De la prolongation de voyage.	135
§ IV.	De la captivité d'un homme de mer	137

www.libtool.com.cn

Pages.

§ v. De la maladie d'un homme de mer.... 138
§ vi. De la mort d'un homme de mer..... 140
Sect. III. Des engagements des gens de mer au profit ou au fret..... 141
Chap. II. Des gens de l'équipage en particulier.... 145
Chap. III. Des contrats de pacotille..... 159
TITRE IV. Des contrats de location de navires et de transports par mer..... 162
Chap. Ier. De la forme des chartes-parties..... 164
Chap. II. Des obligations respectives du fréteur et de l'affréteur..... 170
Chap. III Des obligations du capitaine envers les chargeurs..... 191
Chap. IV. Des obligations respectives de contribuer aux avaries..... 206
Sect. Ire. Quelles avaries donnent lieu à contribution 208
§ i. Des choses données par composition.. 209
§ ii. Du jet et de ses accessoires..... 211
§ iii. Des dommages ou pertes qu'éprouve le navire..... 216
§ iv. Du traitement, des salaires et indemnités des gens de mer blessés, tués, ou faits esclaves..... 218
§ v. Des frais extraordinaires faits pendant la traversée..... 221
Sect. II. De la contribution aux avaries communes..... 229
§ i. Dans quel cas il y a lieu à contribution. 231
§ ii. Quelles choses sont soumises à la contribution..... 232
§ iii. Comment se fait la contribution..... 239
Art. i. De l'estimation des choses perdues ou avariées..... 240
Art. ii. De l'estimation des choses sauvées..... 243
Art. iii. Du mode de répartition..... 245
Art. iv. Des suites de la contribution..... 252

www.libtool.com.cn

Pages.

CHAP. V. Des conventions pour des transports de passagers..... 255
TITRE V. Des assurances maritimes..... 259
CHAP. Ier. Principes généraux sur les assurances maritimes..... 260
SECT. Ire. Quelles choses peuvent être l'objet d'une assurance maritime..... 261
SECT. II. Des risques dont se charge l'assureur.. 276
§ I. De la nature des risques..... 277
§ II. De la durée des risques..... 292
SECT. III. De la prime..... 309
CHAP. II. De la forme du contrat d'assurance maritime..... 320
SECT. Ire. Des formes externes de la police d'assurance..... 321
SECT. II. Des formes internes de la police d'assurance..... 330
§ I. Des noms, domiciles et qualités des contractants..... 331
§ II. De l'énonciation des noms du navire et du capitaine..... 335
§ III. De l'énonciation des lieux, temps et nature des risques..... 342
§ IV. De l'indication des choses assurées..... 349
§ V. De la valeur des choses assurées..... 353
§ VI. De l'énonciation de la somme assurée et de la prime..... 358
§ VII. De diverses autres énonciations nécessaires ou facultatives..... 359
CHAP. III. Des actions de l'assuré contre l'assureur.. 361
SECT. Ire. Par qui et contre qui les actions doivent être intentées..... 362
SECT. II. Quand l'assuré peut agir contre l'assureur. 365
SECT. III. Comment l'assuré doit justifier sa demande.. 367
§ I. De la preuve des accidents..... *ibid.*
§ II. Preuve de l'existence des choses au moment de l'accident..... 372

www.libtool.com.cn

Pages.

§ III. Preuve de la valeur des choses atteintes par l'accident..... 377
SECT. IV. Quelles actions l'assuré peut intenter... 379
§ I. Du délaissement..... *ibid.*
ART. I. Des cas de délaissement..... 381
Dist 1. Du délaissement en cas de prise..... 382
Dist. 2. Du délaissement pour cause de naufrage.. 386
Dist. 3. Du délaissement pour innavigabilité.... 389
Dist. 4. Du délaissement pour arrêt de puissance. 395
Dist. 5. Du délaissement pour défaut de nouvelles..... 397
Dist. 6. Du délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts..... 399
ART. II. Des formes et délais du délaissement.... 404
ART. III. Des effets du délaissement..... 414
Dist. 1. Le délaissement ne doit pas être partiel. 415
Dist. 2. Le délaissement doit être pur et simple. 422
Dist. 3. Le délaissement est irrévocable..... 423
Dist. 4. De la subrogation de l'assureur aux droits de l'assuré..... 425
§ II. De l'action d'avarie..... 428
SECT. V. Comment et quand l'assuré peut exiger son payement..... 460
CHAP. IV. Des actions et exceptions de l'assureur.. 467
CHAP. V. Du ristourne ou résolution du contrat d'assurance..... 485
SECT. Ire. Du ristourne ou résolution du contrat pour défaut de risques..... 486
§ I. Du ristourne pour défaut absolu de choses assurées..... 487
§ II. Du ristourne pour insuffisance des choses mises en risques..... 498
ART. I. De l'insuffisance résultant de la fraude de l'assuré..... 499
ART. II. De l'insuffisance résultant de la fraude commune à l'assureur et à l'assuré... 502
ART. III. De l'insuffisance résultant de la simple erreur..... *ibid.*

www.libtool.com.cn

Pages.

§ III. Du ristourne en cas de plusieurs assurances sur le même objet..... 505
SECT. II. Du ristourne pour déclarations fausses ou erronées..... 510
TITRE VI. Du contrat à la grosse..... 520
CHAP. Ier. Principes généraux sur le contrat à la grosse..... 523
SECT. Ire. Des choses qu'on peut prêter à la grosse *ibid.*
SECT. II. Des choses affectées à l'emprunt..... 525
SECT. III. Des risques..... 528
SECT. IV. Des profits maritimes..... 530
CHAP. II. Des formes du contrat à la grosse..... 532
SECT. Ire. Des formes externes du contrat à la grosse..... 533
SECT. II. Quelles énonciations doit offrir le contrat de prêt à la grosse..... 536
§ I. Des énonciations du capital prêté et de la somme convenue pour le profit maritime..... 537
§ II. De l'énonciation des choses affectées... 538
§ III. De l'énonciation des noms du navire et du capitaine..... 540
§ IV. De la désignation du prêteur et de l'emprunteur..... 541
§ V. De la désignation du voyage et du terme de remboursement..... 543
SECT. III. Par quelles personnes peut être souscrit un emprunt à la grosse..... 544
CHAP. III. Quand le prêteur à la grosse peut exiger son payement..... 550
SECT. Ire. De l'exigibilité déterminée par la convention..... 551
SECT. II. De l'exigibilité occasionnée par le fait de l'emprunteur..... 553
CHAP. IV. Comment le prêteur peut exiger son payement..... 555
SECT. Ire. Des poursuites que le prêteur peut diriger contre l'emprunteur..... *ibid.*

www.libtool.com.cn

Pages.

SECT. II. Des droits du prêteur sur les choses affectées au prêt..... 557

SECT. III. Du concours de plusieurs prêteurs à la grosse..... 559

CHAP. V. Des exceptions ou déductions que l'emprunteur peut opposer au prêteur.. 561

SECT. Ire. Des exceptions de l'emprunteur en cas de sinistre majeur..... *ibid.*

SECT. II. Des exceptions de l'emprunteur en cas d'avaries..... 567

CHAP. VI. Du ristourne ou dissolution du contrat à la grosse pour défaut ou insuffisance d'objets affectés..... 569

SECT. Ire. Du ristourne pour défaut de mise en risques..... 570

SECT. II. Du ristourne pour insuffisance de choses exposées aux risques..... 571

§ I. Du ristourne résultant de la fraude de l'emprunteur..... 572

§ II. Du ristourne causé par l'erreur de l'emprunteur..... 574

TITRE. VII. Des pêches maritimes..... 576

CHAP. Ier. Des mesures contre les abus dans l'exercice de la pêche maritime..... 577

CHAP. II. Des encouragements et règles pour certaines pêches..... 580

TITRE VIII. Des priviléges résultant des contrats maritimes..... 593

CHAP. Ier. Des diverses créances auxquelles les navires sont affectés, et de leurs effets. 594

SECT. Ire. Comment un navire est affecté aux dettes de celui à qui il appartient..... 595

§ I. Quelles sont les dettes privilégiées sur les navires..... 596

ART. I. Des sommes dues pour construction, vente, réparations d'un navire, ou pour le magasinage des agrès..... 597

www.libtool.com.cn

Pages.

ART. II. Des sommes dues aux gens de mer pour leurs loyers..... 600
ART. III. Des sommes dues pour victuailles.... *ibid.*
ART. IV. Des obligations dérivant de la charte-partie..... 601
ART. V. Des obligations produites par les emprunts faits pour les besoins du navire..... 602
ART. VI. Des obligations qui naissent de l'assurance 603
§ II. Des dettes non privilégiés sur les navires. *ibid.*
SECT. II. Comment peuvent être purgés les droits des créanciers sur un navire..... 605
SECT. III. De la collocation des créanciers sur un navire..... 610
§ I. Comment est provoqué l'ordre des créanciers..... 611
§ II. Dans quel ordre les créanciers doivent être colloqués..... 612
SECT. IV. Des droits sur les débris d'un navire naufragé..... 619
CHAP. II. Des priviléges sur le fret..... 623
CHAP. III. Des priviléges sur le chargement..... 626
CHAP. IV. Comment se perdent ou s'éteignent les priviléges resultant des contrats maritimes..... 636

FIN DE LA TABLE DES TITRES ET CHAPITRES DU TOME III.

www.libtool.com.cn

COURS

DE

DROIT COMMERCIAL.

QUATRIÈME PARTIE.

DU COMMERCE MARITIME.

597. Le droit maritime peut être considéré sous trois points de vue différents.

Le premier est celui de l'intérêt politique des nations. Il offre à l'examen du publiciste les grandes questions de la liberté des mers et des limites que le droit de la guerre peut permettre à une puissance d'y apporter, non-seulement à l'égard de ses ennemis, mais encore quelquefois à l'égard des neutres.

Ces questions ne sont que de pure spéculation, si on les envisage sous les seuls rapports du droit primitif. S'il faut les examiner dans

www.libtool.com.cn
l'état actuel des sociétés politiques, il n'existe point de tribunal dont le jugement puisse les résoudre. Les querelles qui s'élèvent entre des États indépendants sont presque toujours décidées par la force des armes.

Le second point de vue sous lequel le droit maritime peut être considéré, est l'action du gouvernement pour protéger et entretenir la sûreté et la police des rivages et des ports; pour diriger vers le grand but de l'intérêt public et de la défense de l'État, non-seulement le commerce maritime en général, mais encore, s'il est nécessaire, les moyens particuliers de chacun de ceux qui s'y livrent.

Tout ce qui appartient à l'administration, à la police des rivages, aux mesures sanitaires, à la conservation des ports, est confié à des agents indépendants des tribunaux; et ces agents trouvent les règles de leur conduite dans des lois et des règlements spéciaux (1).

On peut en dire autant des mesures tendantes à sauver les personnes et les propriétés, dans les naufrages et autres accidents. Elles sont fondées sur l'intérêt sacré du malheur. Mais

(1) Les principaux règlements sont : la loi du 13 août 1791 et le décret du 10 mars 1807, sur les officiers de ports, la loi du 3 mars 1822, et l'ordonnance du 7 août suivant sur la police sanitaire; la loi du 15 août 1792 et le décret du 12 décembre 1806, sur le pilotage, indépendamment de quelques actes spéciaux pour certains ports, qu'il ne peut entrer dans notre plan d'indiquer.

www.libtool.com.cn

souvent elles ont besoin d'être modifiées selon les circonstances, surtout lorsque le gouvernement peut avoir de justes sujets de craindre qu'un ennemi n'abuse des droits de l'humanité et de l'hospitalité, pour attenter à la sûreté et au commerce de l'État. Par cela même, elles sont hors du domaine de la jurisprudence commerciale, telle que nous l'envisageons dans cet ouvrage (1); tout ce que les agents de l'administration ordonnent, dans l'exercice de leurs fonctions, est considéré comme légalement fait entre les parties intéressées, sauf à celles qui en éprouveraient quelque lésion, à poursuivre ces agents, ou à demander la réformation de leurs actes devant les autorités compétentes.

Il en est de même pour ce qui concerne les prises. Les questions qu'elles peuvent faire naître se rattachent au droit des peuples, en général, et à celui du commerce de chaque nation, plus encore qu'aux intérêts des particuliers.

La course est une sorte de guerre maritime dont les règles ne sont que les lois mêmes de

(1) Les lois en vigueur sur cette matière sont : les lettres-patentes du 10 janvier 1770, la loi du 13 août 1791, l'arrêté du directoire du 14 août 1799 (27 thermidor an 7), l'arrêté du gouvernement du 27 mars 1800 (6 germinal an 8), celui du 7 mai 1801 (17 floréal an 9), et pour les pays étrangers, les ordonnances sur les consulats, des 3 mars 1781 et 29 octobre 1833.

www.libtool.com.cn
la guerre, plus ou moins modifiées. Les armateurs, que fait agir l'espoir du gain, deviennent les auxiliaires de leur patrie; ils ne sont, pas plus que celle-ci, au-dessus des principes du droit des gens, qui déterminent dans quels cas, de quelle manière et jusqu'à quel point il est permis de nuire à son ennemi. Ce n'est qu'à ces conditions qu'un souverain permet la course; sans cela, elle serait une véritable piraterie.

Le gouvernement, à qui appartient la direction de toutes les forces vers le but de la défense commune, doit prévenir et réprimer les contraventions que l'ardeur immodérée du butin pourrait faire commettre au préjudice des lois de la guerre, des rapports, soit d'amitié, soit de neutralité, qu'il peut seul apprécier. Quand les sujets d'une puissance ont à se plaindre d'avoir été injustement traités par les corsaires d'une autre, cette puissance n'a d'autres moyens à employer que les négociations; lorsqu'elles sont infructeuses, la force des armes devient sa dernière ressource. Enfin la rigueur du droit, même appliquée aux ennemis, pourrait quelquefois contrarier des mesures politiques dont le secret seul assure le succès, arrêter une négociation importante, ou éloigner la paix la plus désirable.

Ces graves considérations ne pouvant être soumises à des principes invariables, et d'ail-

www.libtool.com.cn

leurs ces matières sortant du cercle de la jurisprudence, il était convenable d'en réserver la connaissance au gouvernement lui-même (1). Nous n'entrerons donc point dans l'examen de ce qu'il fait ou peut faire dans de telles circonstances; et par conséquent, nous ne dirons rien des lois ou règlements qui déclarent dans quels cas des navires ou marchandises peuvent être capturés et jugés de bonne prise, non plus que de la procédure observée devant les tribunaux qui en connaissent. Mais, comme le fait qu'un navire ou des marchandises ont été capturés et jugés de bonne prise, peut donner lieu à des questions d'intérêt privé, soit entre les chargeurs et les armateurs de navires, soit entre des assureurs et des assurés, nous en traiterons sous cet unique rapport. Ainsi, dans cette quatrième partie, nous allons parler des engagements auxquels le commerce maritime peut donner lieu entre les particuliers, et pour lesquels les principes généraux ou spéciaux expliqués dans les

(1) Les lois qui règlent cette matière sont : l'ordonnance de 1681; les règlements des 27 janvier 1706 et 26 juillet 1778; les décrets des 31 janvier et 1er octobre 1793; ceux des 27 juin 1795 (9 messidor an 3), et 25 octobre 1795 (3 brumaire an 4); les lois des 3 octobre 1797 et 15 janvier 1798 (12 vendémiaire et 26 nivôse an 6; celle du 17 mars 1800 (26 ventôse an 8); les arrêtés des 27 mars 1800 (6 germinal an 8), 28 février 1801 (9 ventôse an 9), 10 octobre 1802 et 22 mai 1803 (18 vendémiaire et 2 prairial an XI); le décret du 9 septembre 1806; les avis du Conseil d'État des 4 avril 1809 et 18 août 1811.

www.libtool.com.cn
seconde et troisième parties n'offrent pas de règles suffisantes.

En suivant l'ordre même que nous avons indiqué n. 47, nous traiterons, dans huit titres : des navires; des capitaines; des gens de mer; des contrats relatifs à la location des navires et aux transports par mer; des assurances maritimes; des prêts à la grosse; des opérations de pêche; des priviléges et droits particuliers que produisent les contrats maritimes.

TITRE PREMIER.

DES NAVIRES ET DE CEUX A QUI ILS APPARTIENNENT.

598. Nous appellerons *navire*, tout bâtiment de mer destiné au commerce; le nom de *vaisseau* est plus particulièrement réservé aux bâtiments que l'État emploie. Un navire peut être considéré : 1° en lui-même, indépendamment des transactions dont il est l'objet; 2° dans les conditions particulières auxquelles est assujettie cette propriété; 3° dans les moyens par lesquels elle peut être acquise; 4° dans les modifications que l'intérêt de la navigation apporte aux principes généraux, lorsqu'un navire appartient en commun à plusieurs personnes. Nous en ferons l'objet des quatre chapitres suivants.

www.libtool.com.cn

CHAPITRE PREMIER.

Des Navires en général.

599. L'expression *navire* étant générique, doit s'appliquer à des chaloupes, à des barques, ou à toutes autres constructions employées à naviguer sur mer, lorsque ces objets ne sont point eux-mêmes des accessoires destinés au service d'un bâtiment plus considérable.

Dans l'usage du commerce, les navires sont distingués par leur grandeur; et chaque classe est connue sous un nom qui désigne à l'instant quelle est la force du navire : ainsi les *bricks*, les *cuters*, les *brigantins*, les *pinques*, les *tartanes*, les *felouques*, les *barques*, les *bateaux*, *etc.*, sont autant de noms sur l'acception desquels l'usage du commerce ne permet point de se méprendre. La nature et l'espèce de convention doivent cependant être considérées pour juger de quelle importance serait le plus ou moins d'exactitude et de précision de ces sortes d'énonciations dans les actes.

Le navire conserve toujours son identité, quoique tout ce qui avait servi à le construire ait été changé par l'effet de réparations; les divers matériaux successivement employés à remplacer les parties défectueuses ou détrui-

www.libtool.com.cn
tes, leur sont substitués d'une manière telle que le corps est toujours réputé le même.

Le mot *navire*, employé seul dans les conventions ou dans les dispositions des lois, comprend, de plein droit, les agrès, si quelque stipulation ou quelque présomption résultant de l'usage ou de l'espèce particulière du contrat ne les exclut en tout ou en partie.

On nomme *agrès*, la chaloupe, le canot, les ancres, mâts, câbles, voiles, poulies, vergues et autres semblables objets qui, par eux-mêmes, ne font pas tellement partie intégrante du navire, qu'on ne puisse les en détacher sans fractures, mais qui, formant l'appareil indispensable pour l'équiper et le mettre en état
Civ. 1615. de naviguer, en sont un accessoire nécessaire. Cette expression comprendrait même les canons qui ne seraient pas placés sur le navire, s'ils avaient déjà servi, ou s'ils étaient disposés pour son usage habituel.

Mais il n'en est pas de même des approvisionnements de guerre ou de bouche, des avances faites aux gens de mer, qu'on désigne ordinairement sous le nom d'*armement* et *victuailles*; et, à plus forte raison, du fret ou prix de location échu au moment où se consomme la négociation relative à un navire, si la nature du contrat ou les circonstances ne faisaient pas présumer une intention contraire.

Le navire avec ses accessoires, plus ou moins

www.libtool.com.cn
restreints, suivant ce qui vient d'être dit, est désigné par le mot *corps*, expression qui, dans l'usage, est mise en opposition au mot *facultés*, par lequel on désigne les marchandises et autres objets de ce genre qui composent le chargement du navire.

Quelles que soient la dénomination et la grandeur d'un navire, il est meuble. Mais les principes généraux sur les meubles sont modifiés, comme nous le verrons par la suite, soit relativement à la manière d'en acquérir la propriété par convention ou par prescription, soit sous le rapport des saisies et ventes judiciaires dont il peut être l'objet, soit relativement au droit des créanciers d'un précédent propriétaire, de le suivre dans les mains du nouvel acquéreur. On peut donc croire qu'un navire ne serait pas compris dans la clause d'un acte ou dans la disposition d'une loi qui ne concernerait que les marchandises. Civ. 531. Com. 190.

La contenance d'un navire est déterminée par l'espace que peuvent y occuper les objets de chargement, et on l'appelle *tonnage*, parce que l'unité de mesure adoptée pour cette indication est le *tonneau*, qui consiste dans l'espace d'un stère quatre cent quatre millièmes (quarante-deux pieds cubes, ancienne mesure). Conformément à l'art. 14 du décret du 18 octobre 1793, le tonnage est constaté au moment où on rédige l'acte de francisation

www.libtool.com.cn
dont nous parlerons n. 604. Le décret du 1er janvier 1794 (12 nivôse an II), la loi du 5 juillet 1836, les ordonnances des 18 novembre 1837 et 2 septembre 1838, déterminent de quelle manière on doit calculer la capacité d'un navire, par l'opération qu'on nomme *jaugeage*. Il existe, dans les ports, des préposés publics, chargés de faire cette opération, dont le résultat constate ce qu'on appelle le *tonnage du navire;* ce résultat doit être indiqué dans les documents dont il sera question par la suite.

Un navire peut, comme tout autre objet corporel, être vendu, loué, concédé à titre d'usufruit, prêté, donné en gage ou en dépôt. Nous ferons connaître ce qui est relatif à la vente des navires, dans le chapitre troisième de ce titre, et ce qui concerne leur location, dans le titre III de cette partie. Les principes généraux suffisent pour ce qui concerne les autres conventions.

CHAPITRE II.

Des conditions particulières auxquelles est soumise la propriété d'un Navire.

600. Il n'est pas nécessaire d'être commerçant pour devenir propriétaire d'un navire : ainsi, un mineur pourrait avoir acquis un navire par succession, donation, legs, etc.; et son tuteur aurait droit de le louer, comme les au

www.histoire.com.ca

tres biens du pupille. Mais, à l'exception de ce cas, où la qualité du mineur ne permettrait pas de considérer les actes faits en son nom, autrement que comme des obligations civiles, le non-commerçant, majeur, propriétaire d'un navire, ferait dans les ventes, locations, marchés pour les réparer, et autres négociations semblables, des actes commerciaux par leur nature, comme nous l'avons dit n. 47, sans être, pour cela, rangé parmi les commerçants. Com. 633.

Quoique en général il ne soit pas défendu aux étrangers de faire le commerce en France, et que toutes les anciennes restrictions à quelques parties du commerce maritime aient été abrogées par les lois des 2 mai 1790, 23 janvier et 20 juillet 1791, aucun navire, de quelque manière qu'il ait été acquis, n'a droit aux priviléges de la nationalité, s'il n'appartient entièrement à des Français, ou à des étrangers à qui les droits civils sont accordés. Cette règle, établie par l'art. 1^er^ du règlement du 24 octobre 1681, par l'art. 11 de celui du 1^er^ mars 1716, par l'ordonnance du 18 janvier 1717, et d'autres lois, est maintenue par le décret du 21 septembre et celui du 18 octobre 1793 (27 vendémiaire an II). L'art. 15 de ce dernier décret punit sévèrement ceux qui feraient ou faciliteraient des simulations dans la vue de présenter à la francisation, des navires appartenant à des étrangers.

www.libtool.com.cn

L'article 12 de ce décret ajoute même qu'aucun Français résidant en pays étranger ne pourra être propriétaire, en totalité ou en partie, d'un navire jouissant des priviléges accordés aux navires français, s'il n'est associé d'une maison de commerce française, faisant le commerce en France, et s'il ne prouve, par le certificat du consul en fonctions dans le pays étranger où il réside, qu'il n'a point prêté serment de fidélité à cet État, et qu'il fait partie de ce qu'on y nomme *nation française*, par le registre d'immatricule dont nous parlerons n. 1461.

Pour qu'un navire jouisse des avantages attribués aux navires français, il faut, suivant la loi du 13 mai 1791, qu'il ait été construit en France. La proclamation du roi, du 1^er^ juin suivant, a ordonné qu'aucun navire ne serait enregistré et inscrit dans les registres des classes ou tous autres, qu'après une preuve légale qu'il a été construit dans le royaume : elle défend, en conséquence, de délivrer à l'avenir aucune expédition pour des navires construits ou achetés en pays étrangers, qui n'auraient pas été francisés, et de donner aucun congé pour les amener dans les ports du royaume : elle fait pareillement défenses aux consuls et aux autres agents français en pays étrangers, d'autoriser ou permettre qu'il soit passé ou légalisé, dans leurs chancelleries, aucun marché de construc-

www.libtool.com.cn
tion ou contrat de vente de bâtiments étrangers. On retrouve les mêmes dispositions dans l'article 2 du décret du 21 septembre 1793, d'après le quel sont néanmoins exceptés de cette règle, les navires capturés sur les ennemis et déclarés de bonne prise par l'autorité compétente; et, conformément à l'article 7 de celui du 18 octobre suivant, les navires étrangers, jetés ou échoués sur les côtes françaises, que des Français auraient achetés et auxquels ils justifieraient avoir ajouté, en réparations, le quadruple du prix d'achat.

L'art. 8 du décret du 18 octobre 1793 déclare encore que les navires français ne pourront, sous peine d'être réputés étrangers, être radoubés ou réparés en pays étrangers, si les frais de radoub ou de réparations excèdent 6 fr. par tonneau, à moins que la nécessité de frais plus considérables ne soit constatée par un rapport signé et affirmé par le capitaine et autres officiers du navire, vérifié et approuvé par le consul, ou, à son défaut, par deux commerçants français résidant en ce pays, et déposé au bureau du port où le navire reviendra.

Tout navire de commerce doit être enregistré au bureau d'administration maritime dans l'arrondissement duquel il est construit. Conformément à l'art. 7 du tit. VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784, les commissaires de marine doivent tenir des états des navires appartenant

www.libtool.com.cn

aux ports de leur quartier, en désignant leurs espèces, nom et portée en tonneaux, et les suivre, depuis leur construction ou leur première entrée dans les ports du quartier, jusqu'à leur naufrage, prise ou destruction, ou jusqu'à ce qu'ils aient cessé d'appartenir à ces ports. L'art. 11 exige aussi que tous les trois mois, en temps de paix, et tous les mois, en temps de guerre, ils envoient au ministre de la marine un tableau des navires de leurs quartiers, dans lequel ils noteront s'ils sont en construction, désarmés, en radoub, en armement, ou à la mer, avec des observations sur l'état de ces navires. Les mêmes droits de surveillance et les mêmes obligations de fournir des tableaux de situation des navires français en pays étrangers sont exercés et remplis par les consuls, conformément à l'art. 16 du titre I^er^ de l'ordonnance du 3 mars 1781, et à l'art. 7 de l'ordonnance du 29 octobre 1833.

Lorsqu'un propriétaire de navire veut le faire porter sur la matricule d'un autre port, il doit en faire la déclaration au commissaire de marine du port auquel le navire appartient; celui-ci en délivre acte au moyen duquel le navire est enregistré dans sa nouvelle destination.

Les navires doivent, sans distinction, porter le pavillon français; mais l'art. 236 de l'ordonnance du 25 mars 1765 exige l'addition de marques distinctives, afin qu'ils ne soient pas con-

www.libtool.com.cn
fondus avec les vaisseaux de l'État. Cette disposition n'était assujettie à aucune règle constante, propre à faciliter la police des ports et à prévenir des méprises. Pour obvier à cet inconvénient, l'ordonnance du 3 décembre 1817 affecte un pavillon spécial commun à tous les navires enregistrés dans chaque arrondissement maritime, et détermine les règles à suivre pour que le pavillon de chaque armateur soit distingué de celui des autres.

Il peut arriver que, dans les circonstances d'une guerre maritime, et pour l'intérêt du commerce, le gouvernement autorise des armateurs à naviguer sous pavillon étranger, ce qu'on appelle *simuler le pavillon;* les règlements particuliers déterminent les précautions à prendre en ce cas, et ce qui doit être fait pour prévenir l'abus de cette faculté.

Aucun navire ne peut sortir sans qu'il soit muni d'une permission qu'on nomme *congé*, délivré, au nom du roi, par l'administration des douanes. Cette mesure, prescrite par les plus anciennes lois, est rappelée par le titre II de celle du 13 août 1791, et par l'article 22 du décret du 18 octobre 1793. Conformément à l'article 10 de ce décret, les congés sont délivrés au bureau du port dans lequel le navire est immatriculé; et d'après l'article. 1^er^ du titre II de la loi du 13 août 1791, ils ne doivent être délivrés que sur la représentation d'un acte

www.libtool.com.cn
de propriété, du billet de jauge, des procès-verbaux de visite, des déclarations de chargement et acquits à caution ou quittances de droits. Le propriétaire doit donner une soumission et caution dont la quotité est déterminée par l'art. 11 du décret du 18 octobre 1793. Les congés sont inscrits, conformément à l'art. 38 du même décret, sur un registre d'entrée et de sortie. La durée du congé varie suivant l'espèce de navire et la nature du voyage entrepris.

On distingue à cet effet, dans les voyages, ceux de grand et petit *cabotage*, et ceux de *long cours*.

Conformément à l'ordonnance du 18 octobre 1740, à l'arrêté du 5 mars 1803 (14 ventôse an XI), et à l'ordonnance du 12 février 1815, on considère comme grand cabotage, sauf les modifications ci-après : sur l'Océan, la navigation aux côtes d'Angleterre, Écosse, Irlande, Danemark, Hambourg, ou autres îles et terres en deçà du Sund, et celle d'Espagne, Portugal ou autres îles et terres en deçà du détroit de Gibraltar; sur la Méditerranée, la navigation sur toutes les côtes qui ne sont par comprises dans les limites du petit cabotage.

Enfin, conformément aux mêmes actes, on considère comme petit cabotage : sur la Méditerranée, la navigation qui se fait depuis et compris les ports de Naples à l'est, et Malaga

www.libtool.com.cn

à l'ouest, jusqu'au cap de Creuz, aux confins du petit Roussillon, ainsi que celle de Corse, Sardaigne et îles Baléares; et pour les navires expédiés des côtes de l'Océan, depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque, les voyages d'Angleterre, de Belgique, Saint-Sébastien et la Corogne, en Espagne.

Les voyages de long cours sont ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, Mer pacifique, Canada, Terre-Neuve, Groënland, et autres côtes et îles de l'Amérique septentrionale et mériodionale, aux Açores, Canaries, à Madère, et pour toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au delà des détroits de Gibraltar et du Sund. Par cette dernière expression, il faut entendre, non les côtes et pays situés autour des mers Méditerranée et Baltique, mais les côtes et pays situés sur l'Océan, au delà des détroits de Gibraltar et du Sund. Ainsi, un voyage de Rouen à Saint-Pétersbourg n'est réputé que de grand cabotage, puisqu'il n'est ni expressément, ni implicitement compris dans les voyages de long cours (1). Com. 377.

Les navires de toutes portées qui se livrent à la pêche ou à des destinations que les règlements y ont assimilée, se trouvant dans le cas de rentrer et de sortir journellement, ne sont tenus de renouveler leurs congés que de mois

(1) Rejet, 23 mai 1826, D. 26, 1, 281.

www.libtool.com.cn
en mois. A l'égard des autres, on distingue ceux qui sont d'une portée de trente tonneaux et au-dessous, et ceux d'une portée supérieure. Conformément aux articles 4, 5 et 6 du décret du 18 octobre 1793, les navires de trente tonneaux et au-dessous qui se livrent à la navigation, ainsi que tous les bateaux, barques, alléges, canots et chaloupes employés au petit cabotage ou à la pêche sur la côté, ne doivent prendre qu'un congé par an; et avec cet acte, ils peuvent se rendre à *tel* port qu'ils jugent à propos: seulement le droit de congé est plus ou moins élevé, selon que le navire est ou n'est pas ponté. Quant à ceux au-dessus de trente tonneaux, ils doivent prendre un congé par voyage. Ce congé constate le lieu de départ et de destination. Le voyage n'est fini que par le retour du navire dans le port d'où il est parti, conformément au décret du 18 octobre 1793. Si, avant ce retour, on veut donner au navire une destination pour un autre port français, il faut obtenir un nouveau congé qui relate les précédents, afin de conserver la trace de celui qui a été primitivement délivré au port d'où le navire dépend.

Un nouveau congé est également nécessaire lorsqu'avant de rentrer dans le port d'où le navire est parti, on veut l'expédier à l'étranger. Dans ce cas, le congé sert un an; et même pour les navires qui sont employés en caravane

www.libtool.com.cn
dans le Levant, s'ils ont été retardés par une cause valable, on n'est pas obligé de revenir faire renouveler leur congé avant la fin de l'année; il suffit d'acquitter un double droit, au premier voyage fait après leur retour.

Le congé demeure sans effet, dès que le voyage est fini, et conformément à l'art. 11 de l'ordonnance du 18 octobre 1740, le capitaine est tenu de le représenter au bureau du port où il fait son retour, avant d'en obtenir un nouveau.

Le voyage peut avoir pour objet de se rendre, du port où le navire a pris son expédition, dans un autre port qu'on nomme de *destination*, ou de revenir de ce port à celui d'où le navire est parti : c'est ce qu'on appelle voyage d'*aller*, ou voyage de *retour*. Il pourrait aussi avoir pour objet l'aller et le retour ensemble et considérés comme voyage unique. Nous aurons occasion d'appliquer fréquemment, par la suite, cette distinction et de faire connaître les conséquences qui en résultent.

CHAPITRE III.

Des diverses manières par lesquelles s'acquiert la propriété des Navires.

601. On peut devenir propriétaire d'un navire, soit en le faisant construire, soit en l'ac-

www.libtool.com.cn

quérant par l'un des moyens qui transfèrent la propriété en général.

Le propriétaire d'une navire reçoit, dans l'usage, le nom d'*armateur*, nom qui est également donné à la personne qui, ayant loué en entier le navire appartenant à une autre, l'arme et l'expédie pour son compte.

Le double rapport sous lequel nous venons de dire que pouvait être considérée l'acquisition des navires, fera l'objet des deux sections suivantes.

SECTION PREMIÈRE.

De la construction des navires.

602. Un navire peut être fabriqué par un entrepreneur de ce genre de constructions, qui le fait exécuter dans ses magasins ou dans ses chantiers par des sous-entrepreneurs ou des ouvriers qu'il emploie et salarie, afin de le vendre ensuite.

Il arrive souvent aussi qu'une personne qui veut faire construire un navire, traite à forfait avec un entrepreneur, qui prend, à ses risques, périls et fortune, tous arrangements nécessaires avec les ouvriers et les fournisseurs dont il devient le débiteur exclusif.

Dans l'un et l'autre cas, les sous-entrepreneurs, fournisseurs et ouvriers n'ont point
Civ. 1789. d'action directe contre la personne qui a acheté le navire, ou pour qui le navire a été cons-

truit. Nous examinerons dans le titre VIII, quel droit de suite ils pourraient exercer, en vertu du principe qui affecte les navires au payement des dettes de ceux à qui ils appartiennent. Com. 190.

Une personne peut aussi faire construire un navire pour son compte, sous la direction d'un constructeur, qui donne les plans, dirige les ouvriers, règle leur salaire et les mémoires des fournisseurs de matériaux, envers qui l'entrepreneur est seul obligé, et contre qui les fournisseurs ont une action directe : c'est ce qu'on appelle vulgairement, une construction *par économie.*

En cas de doute, si le directeur de la construction agissait comme entrepreneur à forfait, ou si c'était comme agent et simple surveillant, pour le compte de l'armateur qui construisait *par économie*, on se déciderait d'après les circonstances.

Il en est de même pour ce qui concerne les réparations d'un navire, appelées *radoub*, et pour les fournitures et fabrications des divers objets destinés à l'armement, équipement, victuailles, munitions et autres provisions ou objets de nécessité pour le voyage d'un navire.

Il pourrait arriver que, dans la construction d'un navire, on employât en totalité ou en presque totalité, les matériaux d'un tiers, sans son consentement. Le propriétaire de ces ma-

www.libtool.com.cn

tériaux pourrait obliger le constructeur à lui
Civ. 569. 570. délaisser le navire, en lui remboursant le prix du travail et de ce qui appartenait à ce dernier. Mais ce droit serait perdu aussitôt que le navire aurait été livré à un tiers de bonne foi; sauf l'action contre celui qui a construit le navire. Si les matériaux d'autrui ne formaient pas la partie la plus considérable du navire, ou s'ils avaient seulement servi à des réparations, celui à qui ils appartenaient n'aurait que le droit d'en exiger le prix.

603. Les engagements relatifs à la construc-
Com. 633. tion et à la réparation des navires, sont des actes de commerce, conformément aux règles que nous avons données n. 47.

A l'égard des achats de matières préparées ou non préparées, qui entrent dans la construction ou radoub, ils ne sont actes de commerce que de la part de celui qui les achète pour construire ou faire construire, et de la part de ceux qui, ayant déjà acheté ces matières, les revendent dans les cas prévus n. 12 et suiv. Mais, quelque soit le caractère commercial de la négociation, l'action en payement se prescrit
Com. 433. par le silence du demandeur, pendant un an, à compter de chaque fourniture, s'il n'y a eu interruption, suivant les règles que nous avons données n. 240.

604. Quiconque a fait construire un navire,

www.libtool.com.cn
doit, conformément à l'art. 11 du règlement du 1er mars 1716 aux art. 7 et suiv. du titre VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784, aux art. 4, 9, 10, 13, 19 et 39 du décret du 18 octobre 1793, obtenir, du bureau de la douane du port dont ce navire dépendra, qu'on nomme *port d'attache*, un acte qui en contienne la description, et atteste qu'il a été mesuré, reconnu bien construit et de construction française. Cet acte, qui est signé par le ministre des finances, au nom du roi, et délivré dans les formes prescrites par les règlements sur cette matière, se nomme *acte de francisation*. Le navire reçoit en même temps un nom qui ne peut plus être changé sans une nouvelle déclaration, laquelle, aux termes de l'arrêté du ministre de la marine du 14 septembre 1826, doit être rendue publique par un avis inséré dans la feuille d'annonces commerciales du port où se trouve le navire, rappelant les différents noms qu'il a successivement portés depuis l'époque de sa mise à l'eau; on lui donne en outre des numéros désignant le port d'attache et l'ordre de l'enregistrement.

L'objet de ces formalités est de mettre les fonctionnaires chargés de surveiller cette partie de l'administration, à même de prononcer ou de faire prononcer la condamnation d'un navire qui serait reconnu de mauvaise construction et susceptible d'exposer la vie de ceux

www.libtool.com.cn
qui doivent le monter; d'instruire le gouvernement, de l'état de la marine commerçante, et de fournir d'avance des indications qui puissent être énoncées dans les congés ou autres pièces dites *de bord*, dont les navires doivent être munis en partant, ainsi que dans les rapports dont nous verrons que la rédaction est imposée au capitaine.

L'acte de francisation ayant aussi pour objet d'assurer l'exécution des lois qui défendent aux étrangers de posséder des navires français, en tout ou partie, ne doit être délivré qu'après que celui qui l'a demandé a affirmé, conformément à l'art. 13 du décret du 18 octobre 1793, qu'aucun étranger n'est directement ou indirectement intéressé dans cette propriété : des peines sévères sont même prononcées contre ceux qui prêteraient leur nom à des personnes qui n'ont pas droit d'obtenir un tel acte, lequel n'est délivré qu'à la charge d'un cautionnement dont l'art. 16 du décret du 16 octobre 1793 détermine l'objet et les effets. Lorsque l'acte est perdu, on peut en obtenir un nouveau, en observant les mêmes formalités, conformément à l'art. 20. Il en est de même, d'après l'art. 21, si le navire est changé dans sa forme ou dans son tonnage.

www.libtool.com.cn

SECTION II.

De l'acquisition des Navires.

605. Les navires peuvent être acquis, soit en propriété, soit en usufruit, soit en totalité, soit pour partie, par les divers moyens qui servent à l'acquisition de la propriété en général. Ils peuvent l'être aussi par l'effet de la prise sur l'ennemi, dans les cas prévus par les lois politiques et ce qu'on nomme le droit de guerre maritime. Les actes volontaires, les adjudications en justice, et la prescription, sont les seuls dont nous croyons utile de nous occuper dans les trois paragraphes qui partageront cette section.

Il pourrait arriver des cas extraordinaires dans lesquels l'autorité à qui appartient la police du rivage, crût devoir ordonner sur-le-champ et sans autres formes de publicité, que celles qui s'accommoderaient aux circonstances, la vente d'un navire échoué. L'adjudication faite dans ce cas, presque toujours à la condition de dépecer et d'enlever les matériaux sans délai, transmettrait certainement à l'adjudicataire le droit de disposer du navire. L'acte de l'autorité qui aurait pris cette mesure est étranger aux tribunaux, qui ne peuvent en connaître, conformément à l'art. 13 du titre II de la loi du 24 août 1790 et à la loi du 2 septembre 1795 (16 fructidor an III); et les

www.libtool.com.cn
droits de l'adjudicataire ne pourraient être contestés, sauf le pourvoi devant le gouvernement, pour obtenir un recours contre l'administrateur qui aurait abusé de son pouvoir, ou pour être payé du prix d'adjudication versé dans une caisse publique.

§ Ier.

De l'acquisition des Navires par actes volontaires.

606. La transmission de la propriété totale ou partielle, ou de l'usufruit d'un navire, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux ne peut être consentie valablement que par celui à qui l'objet vendu appartient. On ne suit point en cette matière, les principes expliqués n. 272. Ainsi,
Com. 237. le capitaine même n'a pas le droit d'en faire la vente, sans un pouvoir spécial; et le tiers qui aurait acheté, ne serait pas admis à exciper de sa bonne foi. Il devait se faire exhiber les pouvoirs, et ne pas ignorer que, par la seule nature de ses fonctions, le capitaine n'avait pas qualité pour faire cette vente; car précisément ces fonctions ont pour objet la simple conduite du navire, incompatible avec le droit d'en aliéner la propriété. Il existe, néanmoins, un cas où la vente du navire faite par le capitaine, sans un pouvoir spécial, est valable. Lorsque le navire est innavigable, le capitaine, naturellement autorisé à faire ce que son commettant eût fait, a droit de vendre le navire avec

lequel il ne peut plus continuer sa route. Mais cette innavigabilité doit être constatée et jugée par le magistrat des lieux, ou en pays étranger, par le consul français (1), ainsi qu'on le verra n. 1465; et son autorisation est requise pour la validité de la vente. Ce magistrat doit prendre les précautions convenables pour n'être pas surpris. Le capitaine qui le tromperait serait sans doute responsable et passible de dommages-intérêts envers ses commettants; mais l'acheteur serait à l'abri de toutes recherches, parce que tout ce qui se fait par suite de l'autorisation du magistrat compétent, quoique trompé, est valable dans l'intérêt des tiers de bonne foi. Com. 237. 390.

Lorsque nous disons que l'innavigabilité doit être constatée et jugée, nous n'entendons pas en conclure que si un jugement de déclaration d'innavigabilité n'intervenait pas spécialement et avant l'autorisation de vendre, la vente autorisée fût nulle. Cette déclaration d'innavigabilité pourrait résulter implicitement de l'autorisation de vendre, accordée sur le vu des pièces par lesquelles l'état d'innavigabilité aurait été constaté par une expertise (2).

Il résulte de ce que nous avons dit n. 599, que la vente d'un navire comprend les agrès,

(1) Rejet, 18 mai 1824, D. 1, 322.
(2) Rejet, 14 juin 1832, D. 32, 1, 221.

www.libtool.com.cn

s'il n'y a pas de convention qui en exclue tout ou partie. Mais une stipulation expresse ou des inventaires et autres pièces propres à faire preuve, sont nécessaires pour établir que cette vente comprend l'armement, les victuailles, les avances faites aux gens de mer et le fret échu.

607. L'acte de transmission de propriété, soit que le navire existe sous les yeux ou dans un lieu connu des contractants, soit que le na-
Com. 195. vire voyage, doit être fait par un écrit dans lequel, aux termes de l'art. 18 du décret précité du 18 octobre 1793, est transcrite copie de l'acte de francisation. Si cette transmission était à titre gratuit, il faudrait se conformer aux règles du droit commun qui exigent que les
Civ. 931. donations soient rédigées par actes authentiques; si elle avait lieu à titre intéressé, tel que vente, dation en payement, échange, délaissement dans les cas qui seront prévus par la suite, elle peut être faite par acte sous signatures privées auquel s'appliqueraient toutes les règles expliquées n. 243 et suiv. Il ne faut même pas perdre de vue, dans ce cas, les principes expliqués n. 264; et en conséquence une convention de cette sorte, verbale, mais avouée par les contractants, serait obligatoire entre eux. Seulement, au cas de dénégation, la preuve testimoniale n'en pourrait être admise; et, quoique avouée, la vente ne pourrait être op-

www.libtool.com.cn
posée aux tiers intéressés à la contester; tandis que la convention écrite pourrait être invoquée contre eux, lors même qu'elle n'aurait pas acquis une date certaine, conformément à ce qui a été dit n. 246.

La mutation de propriété d'un navire, oblige, suivant les articles 17 et 18 du décret du 18 octobre 1793, le nouveau propriétaire à remplir des formalités à peu près semblables à celles que nous avons vu être nécessaires après la construction. En conséquence, le vendeur doit, conformément à l'instruction du ministre de la marine du 1er décembre 1818, faire la déclaration à la douane et à l'administration du port, afin que les radiations nécessaires aient lieu sur la liste des navires nationaux. Il doit, à cet effet, acquitter à la douane, le droit de 2 fr. par tonneau, déterminé par l'art. 2 de la loi du 21 avril 1818, et remettre au préposé l'acte de francisation, ainsi que le congé de mer du navire, et au bureau d'inscription maritime le rôle d'équipage. Si l'acheteur est français, le navire conserve sa nationalité, et de nouvelles pièces sont délivrées au nom du nouveau propriétaire.

Si l'acheteur est étranger, et que dans le port où se font les opérations qui viennent d'être indiquées, il y ait un agent consulaire de sa nation, cet agent délivre les pièces nécessaires pour l'expédition du navire sous son pavillon.

www.libtool.com.cn
Lorsqu'il n'y a pas d'agent, l'administration française laisse expédier le navire sous pavillon français, avec passeport provisoire, sur lequel on note qu'il ne sera valable que jusqu'au lieu de sa destination, pour ce voyage seulement, et qu'à l'arrivée du navire à ce lieu, le passeport devra être remis à l'agent consulaire de France. Dans ces cas, l'équipage peut être formé de marins français; mais le rôle d'équipage, qui n'est que provisoire et seulement pour le voyage, ne peut être délivré à l'armateur que sous caution de pourvoir aux besoins et au retour de l'équipage dès que le navire sera arrivé.

Si la vente est effectuée en pays étranger, nous donnerons des règles à ce sujet n. 1465.

La vente pourrait n'être que d'une partie du navire; dans ce cas, aux termes de l'art. 17 du décret du 18 octobre 1793, le préposé fait mention de cette mutation partielle au dos de l'acte de francisation.

La mutation pourrait résulter de donation, legs ou succession; les mêmes règles pour la substitution du nom du nouveau propriétaire à celui de l'ancien seraient observées, à la seule exception que le donataire, le légataire ou l'héritier ayant acquitté ou dû acquiter les droits fiscaux pour ces sortes de transmissions, il n'y aurait pas lieu à payer ceux de douanes déterminés par la loi du 21 avril 1818.

www.libtool.com.cn

§ II.

Ventes de Navires par autorité de justice.

608. Un navire peut, comme tout autre objet mobilier, être vendu par autorité de justice, par suite de la saisie qu'en aurait faite, pour quelque cause, et même pour quelque somme que ce soit, un créancier de celui à qui il appartient. Il peut encore être vendu en justice, lorsqu'il appartient, soit à un mineur, soit à une succession bénéficiaire, soit à un failli, et que le tuteur, l'héritier bénéficiaire, ou les syndics de la faillite veulent l'aliéner. Civ. 531. Pr. 620. Com. 197.

Nous diviserons ce paragraphe en deux articles ; le premier traitera de la vente poursuivie par un créancier saisissant ; le second, des autres cas de ventes en justice.

ART. I. *De la saisie et de la vente forcée des Navires.*

609. Le créancier qui veut poursuivre la saisie et vente forcée d'un navire appartenant à son débiteur, doit être porteur d'un titre exécutoire. L'ordonnance par laquelle le juge aurait permis de saisir conservatoirement, soit dans le cas prévu n. 412, soit dans tout autre, ne suffirait pas ; le seul avantage de cette mesure serait d'empêcher le saisi de disposer du navire au préjudice du saisissant : mais il serait nécessaire que ce dernier obtînt une condamna- Pr. 545. 551.

www.libtool.com.cn
tion, par suite de l'acte conservatoire qu'il aurait été autorisé à faire.

La saisie doit être précédée d'un commandement. Quand l'objet de la poursuite est d'obtenir le payement d'une créance non classée parmi les priviléges sur les navires, d'après les règles que nous donnerons dans le titre VIII, ce commandement doit être fait à la personne, ou au domicile réel ou élu du débiteur, quand même il habiterait hors du ressort du tribunal où la poursuite sera suivie. Si ce propriétaire est absent déclaré, le commandement est fait à l'administrateur légal ou aux héritiers envoyés en possession; s'il habite les colonies françaises ou les pays étrangers, ce commandement doit être signifié au parquet du procureur du roi près le tribunal dans l'arrondissement duquel se trouve le navire.

Pr. 583. Com. 195. Com. 199.

Lorsque, au contraire, la créance est privilégiée sur le navire, le commandement peut être fait au capitaine. Si on agissait en vertu de deux créances également exigibles et exécutoires, dont l'une serait privilégiée, et l'autre ne le serait pas, il faudrait suivre, à l'égard de chacune, la distinction qu'exige leur nature différente, ou agir comme en cas de non privilége.

Il faut, toutefois, en excepter le cas où le débiteur poursuivi aurait un domicile élu par l'acte constitutif de la créance, ou par tout autre acte également valable; les règles que nous

www.libtool.com.cn
venons de donner ont pour objet, moins de déroger aux conventions, que de suppléer au silence des parties.

610. Le créancier peut, seulement vingt-quatre heures après le commandement, faire saisir le navire, soit gisant ou amarré dans le port, soit hors du havre, flottant sur ses ancres; et il conserve ce droit tant que ce commandement n'est pas anéanti par la péremption. Com. 198. 204.

Mais si le capitaine est prêt à faire voile, le navire, de quelque grandeur qu'il soit (1), n'est saisissable que pour raison des dettes relatives au voyage qui va être fait; et même encore dans ce cas, les tiers intéressés à ce voyage sont admis à empêcher la saisie et la vente, en donnant, devant le tribunal civil de l'arrondissement où la saisie a lieu, bonne et valable caution de représenter le navire, à l'époque du retour déterminé par le congé, ou de payer la dette s'il ne revient pas. Peu importerait que le défaut de retour fût l'effet d'une force majeure; la caution ne devrait pas moins être poursuivie à l'époque convenue; autrement la dette serait, sans le consentement du créancier, convertie en une sorte de prêt à la grosse. Il reste à la caution la ressource de faire assurer le navire, suivant les principes donnés n. 593, 3°. Com. 215.

(1) Cassation, 25 octobre 1814, D. 2, 1157, n. 1.

www.libtool.com.cn

Un navire est censé prêt à faire voile, lorsque le capitaine est muni du congé et des autres
Com. 215. pièces dont les lois et règlements l'obligent à être porteur pour assurer sa traversée, ainsi qu'on le verra dans le titre suivant. Le créancier qui aurait négligé d'agir par voie de saisie, ne paraîtrait pas fondé à former opposition entre les mains des agents ou préposés publics par qui les expéditions doivent être délivrées pour les empêcher de faire cette délivrance. Aucune loi ni aucune analogie tirée des lois sur les saisies-arrêts ne nous semble autoriser cette marche : le créancier doit s'imputer de n'avoir pas été plus vigilant. Il résulte de ces principes, qu'on peut saisir un navire en voyage pour dettes contractées dans le lieu où il a fait relâche; sauf encore au capitaine à obtenir main-levée de la saisie, en donnant caution.

611 Le procès-verbal doit être fait dans les
Pr. 585. 586. formes des saisies de meubles, et par conséquent l'huissier doit être accompagné de deux témoins qui signent. Toutefois, un itératif commandement ne paraît pas nécessaire, puisque, par la nature des choses, la saisie ne s'exécute pas dans le domicile du débiteur. L'huissier doit énoncer
Com. 200. dans le procès-verbal : 1° les nom, profession et demeure du saisissant, et l'élection de domicile, faite pour lui, dans le lieu où se trouve le navire, et dans celui où siége le tribunal civil de

www.libtool.com.cn
l'arrondissement devant lequel, suivant l'avis du Conseil d'État, approuvé le 17 mai 1809, la vente doit être poursuivie; 2° le titre en vertu duquel il procède, et la somme dont il poursuit le payement; 3° les noms du propriétaire et du capitaine, le nom, l'espèce et le tonnage du navire. Il doit aussi énoncer et décrire les chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions qu'il saisit avec le navire. Enfin, il établit un gardien solvable à qui il laisse copie de son procès-verbal.

Une semblable copie doit être signifiée, avec assignation à comparaître dans les délais qui vont être indiqués, devant le tribunal civil de l'arrondissement, pour y voir procéder à la vente; elle doit être signifiée au propriétaire Com. 201.
du navire saisi, à personne ou domicile, s'il demeure dans l'arrondissement de ce tribunal. S'il demeure hors de l'arrondissement, cette signification est faite à la personne du capitaine, ou, en cas d'absence, à celui qui représente le capitaine ou le propriétaire. Cette signification doit, au premier cas, être donnée dans les trois jours de la saisie; et, dans le second cas, ce délai est augmenté d'autant de jours qu'il y a de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de distance entre le lieu où le navire a été saisi et le domicile du propriétaire. Cette prorogation de délai, évidemment établie dans l'intérêt du saisi qui n'est par sur les lieux,

www.libtool.com.cn

doit, à plus forte raison, conduire à décider que les délais ordinaires pour comparaître, accordés au saisi, sont prorogés d'autant de jours qu'il y a de deux myriamètres et demi de distance, entre son domicile réel et le lieu où la saisie est exécutée, afin que le capitaine à qui l'assignation est donnée, ait le temps suffisant pour recevoir des instructions et peut-être même les fonds nécessaires pour payer. Si le saisi habite hors de la France continentale, ou s'il est établi chez l'étranger, les significations
Pr. 69. et citations doivent être faites au parquet du procureur du roi près le tribunal où la saisie est portée; et l'on observe les délais prescrits en pareil cas.

612. La vente ne pouvant être faite qu'à l'audience du tribunal civil de l'arrondissement(1), que tient un juge commis, et la poursuite n'ayant lieu que par le ministère d'avoué,
Pr. 61. l'assignation, doit, à peine de nullité, en contenir constitution; et l'adjudication ne peut avoir lieu qu'après l'expiration des délais ordinaires des assignations. Pendant cet intervalle entre le jour de l'assignation et son échéance, on accomplit des formalités qui sont plus ou moins multipliées, suivant l'importance du navire.

S'il est de plus de dix tonneaux, on fait une

(1) Cassation, 28 mai 1811, D. 11, 1, 292.

www.libtool.com.cn

première criée le jour indiqué pour la comparution, suivant les délais expliqués ci-dessus, et deux autres, de huitaine en huitaine, à la bourse et dans la principale place du lieu où le navire est amarré. L'annonce est insérée dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siége le tribunal, et, s'il n'y en a pas, dans un des journaux du département. Dans les deux jours qui suivent chacune des deux premières criées, des affiches sont apposées au grand mât du navire saisi, à la porte principale du tribunal, dans la place publique, à la bourse, s'il en existe une, et sur le quai du port où le navire est amarré. Ces diverses formalités doivent être justifiées, suivant les formes usitées pour les saisies-exécutions. Après la première criée, la première enchère est reçue le jour indiqué par l'affiche, et de même à chaque criée, de huitaine en huitaine, à jour certain, fixé par l'ordonnance du juge commissaire. Après la troisième, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité, sauf au commissaire à accorder, sur la réquisition de l'une des parties, s'il le juge convenable, une, ou au plus deux remises, de huitaine chacune, qui sont publiées et affichées comme les précédentes. Dans ce cas, l'enchère subsiste toujours, et lie celui qui l'a faite, de manière que si la remise ne produit aucune sur-enchère, il reste acquéreur

Com. 202.

Com. 203.

Pr. 617. 618. 619.

Com. 205.

Com. 206.

www.libtool.com.cn

Si le navire est de dix tonneaux ou au-des-
Com. 207. sous, l'adjudication peut être faite à l'expiration du délai de huit jours francs, à compter de la signification de la saisie, augmenté des délais ordinaires accordés en raison des distances. Pendant cet intervalle, on fait des criées pendant trois jours consécutifs, sur le quai du lieu où le navire est amarré; la vente est en outre annoncée par l'apposition d'une affiche au mât, ou, s'il n'y en a point, à toute autre place apparente du navire, et à la porte du tribunal. Le commissaire étant investi d'un pouvoir discrétionnaire pour tout ce qui peut faire porter le navire à sa juste valeur, pourrait aussi, d'après les circonstances accorder une ou deux remises, chacune d'un jour.

613. Dans l'un et l'autre cas, ces remises facultatives, fondées sur le seul intérêt du saisi, sont indépendantes de celle que, par la force même des choses, nécessiterait une demande en revendication ou en distraction formée dans les circonstances que nous indiquerons ci-après.

Il n'est pas impossible qu'un créancier saisisse, sur le même débiteur, un navire de plus de dix tonneaux, et un navire de moindre grandeur qui n'en serait point l'accessoire. Il est naturel que la poursuite étant unique, soit assujettie aux formalités prescrites pour le plus considérable des deux navires.

www.rotoot.com.cy

Les diverses criées, publications et affiches doivent contenir : les nom, profession et demeure du poursuivant, ainsi que le nom de son avoué; le montant de la somme due; les titres en vertu desquels la vente est poursuivie; l'élection de domicile faite par le saisissant dans le lieu où siége le tribunal, et dans celui où le navire est amarré; les nom et domicile du propriétaire saisi. L'affiche doit désigner également le nom et le tonnage du navire, d'après les indications contenues dans les actes de déclaration et de francisation, de manière à le faire facilement connaître; ce qui donne au poursuivant, l'autorisation suffisante pour se procurer les extraits nécessaires dans les bureaux des douanes ou des classes, parce qu'on ne peut raisonnablement supposer que le saisi les lui fournira. Com. 204.

Il faut aussi indiquer : le nom du capitaine; si le navire est amarré ou en armement; le lieu où il est gisant ou flottant; la première mise à prix; enfin, le jour de l'audience à laquelle chaque enchère sera reçue, d'après l'indication particulière qu'en fait le tribunal.

C'est d'après les usages locaux, jusqu'à ce qu'il existe un règlement général, qu'il faut déterminer quel jour de la semaine ces criées doivent être faites.

La nature et l'objet de ces formalités suffisent pour conclure que le tribunal devrait or-

www.libtool.com.cn

donner que la procédure où elles auraient été omises, sera refaite à partir du premier acte irrégulier. Mais il faut faire valoir cette irrégularité avant l'adjudication définitive.

614. Quel que soit le tonnage du navire, l'ad-
Com. 209. judicataire doit, s'il n'a reçu aucune opposition dans les vingt-quatre heures, payer, à l'expiration de ce délai, le prix de l'adjudication au saisissant, qui devient comptable et responsable envers ceux des autres créanciers qui useraient, après ce terme, du droit qu'ils ont
Com. 212. de se rendre opposants dans les trois jours. Si l'adjudicataire a reçu opposition dans les vingt-quatre heures, il est tenu de le consigner, entre les mains du greffier du tribunal de commerce du lieu; et ce dernier doit verser les fonds à la caisse des consignations, conformément à l'article 2 de l'ordonnance du 3 juillet 1816.

L'acquéreur qui manque à son engagement,
Com. 209. peut y être contraint par corps. Le navire est, en outre, remis en vente, et adjugé, à sa folle enchère, trois jours après une nouvelle publication et affiche unique; alors, il doit être condamné au payement du déficit, des intérêts et
Pr. 744. des frais, et même à des dommages-intérêts. Dans le cas où, au lieu d'un déficit, il y aurait un excédant, il appartient, déduction faite des frais de folle enchère, aux créanciers du saisi, ou, après qu'ils sont satisfaits, à ce dernier.

615. L'adjudication transmet à l'acheteur la propriété de tout ce qui lui a été nommément adjugé; et, quand même un autre que le saisi s'en prétendrait propriétaire, la revendication n'en serait plus admise après l'adjudication. Elle transmet aussi, s'il n'y a clause contraire, la propriété des choses réputées accessoires, suivant les règles données, n. 155, encore qu'elles n'aient pas été décrites dans l'acte, si ces choses appartenaient au saisi, et même de celles qui ne lui appartiendraient pas, si elles ont été nommément comprises dans la saisie, et si le propriétaire ne les a pas revendiquées avant l'adjudication.

L'adjudicataire doit remplir les formalités indiquées n. 604 et 607, pour substituer dans les registres du port, son nom à celui du précédent propriétaire; et comme, pour l'accomplissement de ces formalités, la représentation de l'acte de francisation est nécessaire, il est naturel qu'à défaut, par le saisi, de lui en faire la remise, il soit autorisé à s'en faire délivrer un nouveau, de même que dans le cas de perte prévu par l'art. 20 du décret du 18 octobre 1793 (27 vendémiaire an 11).

Il ne serait pas impossible que cet adjudicataire fût étranger; dans ce cas, on suivrait les mêmes règles que pour le cas de vente volontaire.

Il peut se faire qu'un navire soit saisi,

www.libtool.com.cn

comme s'il appartenait encore à un débiteur qui l'aurait antérieurement vendu. Celui qui s'en prétend ainsi véritable propriétaire, peut s'opposer aux poursuites et à l'adjudication, en faisant connaître ses droits, sauf au poursuivant à user des moyens et exceptions qui seront expliqués dans le titre VIII.

Un navire peut aussi être saisi comme appartenant en totalité à celui qui n'en a qu'une part; l'opposition des copropriétaires du navire serait fondée sur ce que le créancier ne peut faire vendre, en totalité, ce qui n'appartient à son débiteur que pour partie. On peut enfin saisir avec le navire, des objets réputés accessoires, d'après les règles données n. 155, 599 et 606, tels que chaloupes et agrès, qui n'appartiendraient pas au débiteur, parce qu'il arrive fréquemment que le propriétaire d'un navire loue ou emprunte les agrès destinés à s'en servir. Le propriétaire de ces objets peut intervenir pour
Com. 210. les faire distraire de la saisie. Dans tous ces cas, la demande doit être notifiée au greffe du tribunal, avant l'adjudication. Celui qui la forme a trois jours, à compter de sa réclamation, pour fournir ses moyens; le défendeur en a trois autres pour contredire, et la cause est portée à l'audience sur une simple citation.

La seule règle qui puisse diriger les juges dans ces circonstances, est, que le créancier saisissant n'a pas plus de droits que n'en avait

son débiteur, et ne doit être admis qu'à exproprier ce qui appartient à ce dernier. Mais, comme tout doit être rapide dans une telle procédure, les délais accordés pour former la demande en distraction sont de rigueur, et ne sont pas susceptibles de prorogation à raison des distances. Le jugement qui rejette ou admet la revendication ou distraction, peut être attaqué par appel, s'il n'est pas rendu en dernier ressort; mais nonobstant cet appel, le tribunal, s'il croit devoir ordonner l'exécution provisoire avec caution, du jugement qui aurait rejeté la demande, peut passer outre à l'adjudication. Com. 211.

Si une demande du genre de celles dont nous venons de parler, n'était formée qu'après l'adjudication, elle ne pourrait avoir d'effet contre l'adjudicataire. Nous parlerons, dans le titre VIII, des droits qu'elle donnerait sur le prix de la vente. Com. 210.

ART. II. *De diverses autres espèces de Ventes de Navires par autorité de justice.*

616. Des navires peuvent appartenir à des mineurs, et leur vente devenir nécessaire, par les différentes causes qui donnent lieu à l'aliénation des biens de ces personnes. Les formes à observer sont les mêmes que celles que nous venons de faire connaître, puisque le mobilier appartenant à des mineurs, ne peut être vendu qu'en observant les formalités prescrites pour les saisies-exécutions. Civ. 452. Pr. 945.

www.libtool.com.cn

Mais l'importance d'un meuble de cette espèce, et des raisons d'analogie, nous portent à
Civ. 457. penser qu'un avis du conseil de famille doit
Pr. 954. précéder la vente. Si cette formalité n'est pas exigée pour vendre le mobilier, c'est qu'en général les propriétés de cette espèce sont sujettes à dépérissement, sans produire aucun fruit; un navire, au contraire, est, comme un immeuble, susceptible de location, et le mineur peut avoir un grand intérêt à le conserver en nature.

Les formalités expliquées, n. 612 et suiv., doivent encore être observées, lorsqu'un héritier bénéficiaire trouve un navire dans la suc-
Civ. 805. cession qu'il a ainsi acceptée, ou lorsque les
Com. 486. syndics d'une faillite procèdent à la vente d'un navire dont le failli serait propriétaire.

On doit observer des formes analogues, lorsque le tribunal, après avoir déclaré l'innavigabilité d'un navire, en autorise la vente; et il n'est pas douteux que si ces opérations avaient lieu en pays étrangers, devant un consul français, comme on le verra n. 1465, on ne doive se conformer aux règles observées en France, autant que les circonstances et la position du consul le permettraient. Si la vente avait lieu par ordre ou autorisation d'un juge étranger, l'observation des formes prescrites par les lois du pays, quoique différentes de celles qu'on observe en France, serait suffisante.

www.libtool.com.cn

§ III.

De l'acquisition des Navires par prescription.

617. Quoiqu'un navire soit meuble, ainsi que nous l'avons dit, n. 599, on ne peut en conclure que le seul fait de possession fasse présumer qu'on en est propriétaire, comme nous avons eu souvent occasion de l'établir au sujet des meubles en général, notamment n. 272. La transmission de propriété d'un navire devant être constatée par écrit, ainsi qu'on l'a vu n. 607, celui qui, possesseur d'un navire, opposerait au revendiquant muni d'actes qui l'en établiraient propriétaire, le seul fait de sa possession, n'y devrait pas être admis. Com. 195.

Vainement se serait-il fait enregistrer au bureau des douanes, comme nouveau propriétaire, dans les formes indiquées n. 607! Puisqu'il n'y aurait pas fait inscrire un titre qui le rendît propriétaire, cet enregistrement irrégulier déposerait contre lui. La seule prescription de trente ans éteindrait l'action en revendication du légitime propriétaire dépouillé. Civ. 2262.

618. Mais il pourrait arriver qu'une personne eût acquis un navire, d'un vendeur à qui il n'appartenait pas, et en faveur de qui les apparences seraient assez fortes pour que l'acheteur pût être considéré comme de bonne foi. Il semble naturel de continuer l'application,

www.libtool.com.cn

par analogie, des principes du droit civil. De même que celui qui acquiert, de bonne foi, un immeuble, d'une personne qui n'en est pas
Civ. 2265. propriétaire, prescrit contre le légitime propriétaire par le laps de temps et les moyens qui servent à prescrire contre les hypothèques : de même, il paraît convenable de décider que l'acheteur de bonne foi, d'un navire, prescrirait contre le véritable propriétaire, lorsqu'il l'aurait possédé pendant le temps et avec les circonstances qui purgent les droits de créanciers sur les navires, suivant ce que nous dirons dans le titre VIII.

619. Dans tous autres cas, il est encore moins douteux que les principes généraux du droit civil sur la prescription, ne doivent être appliqués. Ainsi, le copropriétaire d'un navire ne
Civ. 2236. pourrait prescrire le droit de l'autre, que par une possession exclusive et continue du navire entier. Ainsi, la qualité du capitaine est un ob-
Com. 430. stacle invincible à ce qu'il en acquière la propriété par prescription. Il faudrait, dans ces
Civ. 2238. différents cas, qu'il y eût une interversion de titre. Il en serait de même de celui qui n'en aurait acquis que l'usufruit, et de celui qui en jouirait à titre d'affrétement ou en vertu d'une convention de gage.

Les caractères de la possession doivent être les mêmes que ceux qui sont exigés pour acquérir

www.libtool.com.cn
des droits réels; ceux de la bonne foi et du titre, dans le cas où ils peuvent être invoqués, seraient appréciés suivant les principes généraux.

CHAPITRE IV.

De la copropriété des Navires.

620. Un navire, quoique indivisible de fait, en ce sens que sa division le ferait cesser d'exister, est divisible de droit, c'est-à-dire intellectuellement. Ainsi, il peut appartenir à plusieurs copropriétaires, et ce cas est fréquent. La navigation, et tout ce qui est nécessaire pour l'opérer, exigent des avances considérables auxquelles ne pourrait pas toujours satisfaire la fortune d'un seul particulier. On appelle les parts du navire, *quirats* ou *portions*, et les propriétaires de ces parts, *quirataires* ou *portionnaires*. Ces parts sont ordinairement au nombre de vingt-quatre : les droits de chacun doivent être inscrits au dos de l'acte de francisation, conformément à l'art. 17 du décret du 18 octobre 1793 (27 vendémiaire an II); autrement le navire serait, dans l'intérêt des tiers, réputé appartenir exclusivement à celui ou à ceux dont les noms seraient enregistrés. Com. 195.

Les effets de cette copropriété peuvent être réglés par les conventions des parties. Elles peuvent stipuler, comme dans toute autre es-

www.libtool.com.cn

pèce de société, la manière dont la chose commune sera administrée. Ces conditions doivent alors être exécutées en quelque nombre que soient les refusants. C'est un principe constant qui recevra ses développements dans la partie suivante, relative aux sociétés, que la majorité elle-même ne peut changer des conventions sur la foi desquelles les parts ont été acquises, ou les intérêts conservés.

Mais, le plus souvent, les parties ne s'expliquent pas d'avance, ou les questions à décider naissent de circonstances et d'événements imprévus; et quoique les rapports que cette copropriété établit, tiennent beaucoup des associations, l'intérêt du commerce maritime et la nature de l'objet indivis ont fait établir des règles qui modifient les principes généraux. La majorité, requise pour régler tout ce qui concerne l'intérêt commun, est déter-
Com. 220. minée par le nombre de parts dans le navire, et non par celui des copropriétaires. Ainsi, un seul, dont la copropriété serait de plus de moitié, l'emporterait sur tous les autres, quel que fût leur nombre.

621. L'usage et le bon sens font suffisamment connaître ce qu'on doit entendre par intérêt commun. En général, on peut dire que le choix du capitaine et des gens de l'équipage, les engagements envers eux, la rédaction des

www.histoire.com.fr

instructions à suivre pendant la traversée, la location, le radoub et l'armement du navire, sont des opérations que la majorité peut décider malgré la minorité. Si quelques-uns des intéressés s'obstinaient à refuser leur portion contributive des fonds nécessaires aux dépenses délibérées, la majorité pourrait obtenir, contre eux, des condamnations, faire ensuite saisir et vendre leurs parts dans le navire, ou se faire autoriser à les affecter à des emprunts à la grosse. Com. 233.

Mais l'assurance n'est pas également considérée comme objet d'intérêt commun : chacun peut faire assurer sa part, et aucun ne peut y être forcé. C'est uniquement un surcroît de garantie que l'intérêt individuel peut, sans doute, suggérer, mais qui n'est pas essentiellement lié à l'intérêt commun. A plus forte raison, la majorité ne peut délibérer qu'un achat ou expédition de marchandises aura lieu pour le compte commun, et prétendre que cette résolution soit obligatoire pour la minorité, à moins que l'association n'ait été contractée précisément pour cet objet. La majorité pourrait seulement employer le navire à l'exécution de cette entreprise pour son compte propre, car elle aurait eu droit de le louer à des étrangers; mais elle devrait payer le fret, à dire d'experts, pour le partager avec la minorité. Quant à celle-ci, il est douteux qu'elle

www.libtool.com.cn
puisse obtenir ce droit, même avec l'autorisation des tribunaux, et encore ce ne serait qu'en donnant caution de représenter le navire, ou de le payer en cas de perte.

Il y a pourtant des circonstances dans lesquelles la majorité elle-même n'a pas le droit de prendre une résolution malgré la minorité : c'est lorsqu'une délibération pour louer le navire, ou pour faire une expédition déterminée, a été arrêtée. Cette délibération étant devenue la loi commune, aucun des associés ne peut plus se dispenser de contribuer aux dépenses nécessaires, et la minorité serait fondée à obtenir une condamnation contre les refusants, comme nous l'avons vu plus haut, nonobstant une délibération contraire. Par suite de cette règle, la minorité pourrait, avec juste raison, agir contre la majorité pour faire opérer des réparations.

622. Il peut quelquefois se manifester, soit pour le choix du capitaine, soit pour la destination du navire, soit pour un autre objet d'intérêt commun, une division de sentiments telle qu'il n'y ait pas de majorité.

Le navire ne pouvant être commandé par deux capitaines égaux en pouvoirs, ni faire voile en même temps pour deux ports différents, etc., l'impossibilité de parvenir à une résolution dans laquelle une majorité com-

www.libtool.com.cn

plète fît la loi à la minorité, amènerait la nécessité d'une licitation.

623. L'aliénation volontaire du navire n'est pas du nombre des objets d'intérêt commun que la majorité puisse décider. Lorsqu'il s'agit d'en transmettre la propriété par vente, échange, etc., à *telle* personne, et moyennant *tel* prix, l'unanimité est requise; si elle ne peut être obtenue, la licitation est la seule ressource.

Par exception aux principes du droit commun, cette licitation, à moins qu'il n'en ait été autrement convenu, ne peut être ordonnée sur la demande d'un seul des intéressés. On n'exige pas cependant le consentement de la majorité; par cela seul qu'il y a, sur ce point, deux avis opposés, justifiés par un intérêt égal dans le navire, la licitation doit avoir lieu. Il en résulte qu'un copropriétaire dont la portion n'est pas de moitié, doit rester en communauté malgré lui, sans pouvoir forcer les autres, soit à se rendre propriétaires de sa part, à dire d'experts, soit à liciter, ce qui n'est pas sans de graves inconvénients. Ce copropriétaire conserve cependant le droit de vendre sa part à un tiers. Les autres ne peuvent s'y opposer, ni exercer un droit de préemption ou de retrait, sans une stipulation spéciale.

Civ. 1686.

Com. 220.

La circonstance que, parmi les copropriétaires d'un navire, il se trouverait des mineurs,

www.libtool.com.cn

apporterait d'autant moins de modifications à ces règles, que nous verrons, dans la partie suivante, que les mineurs sont assujettis aux principes du droit commercial sur les sociétés.

Les formes de la licitation d'un navire dépendent de la convention des co-licitants, ou, à défaut d'accord entre eux, de la décision des juges. Mais si, parmi les copropriétaires, il se trouvait un mineur, un absent, un interdit, un héritier bénéficiaire, la masse d'un failli, il nous semble qu'on devrait observer les formalités que nous avons indiquées n. 612 et 616; à moins qu'il n'eût été fait, avec leurs auteurs, une convention contraire, dont ils seraient obligés de souffrir l'exécution.

TITRE II.

DES CAPITAINES DE NAVIRES.

624. La conduite et le gouvernement d'un navire sont confiés à un chef qui reçoit, suivant les usages ou l'importance de sa mission, le nom de *maître, patron* ou *capitaine*. Cette dernière dénomination est la seule que nous emploierons.

Nous allons, dans un premier chapitre, examiner comment un capitaine peut être nommé

www.libtool.com.cn

et destitué; dans le second, quels sont ses droits et devoirs pour le gouvernement du navire; dans le troisième, quelles suites ses engagements ou ses fautes ont, tant à son égard, qu'à l'égard de ceux qui l'ont préposé.

CHAPITRE PREMIER.

De la nomination et de la révocation du Capitaine.

625. Le droit de nommer le capitaine appartient au propriétaire du navire; et lorsque celui-ci en a fait la location à quelqu'un qui l'arme et qui en forme l'équipage, le choix appartient à ce dernier. Cette circonstance étant indifférente pour l'application des principes que nous allons exposer, nous emploierons le mot *armateur*, pour désigner celui qui, soit en qualité de propriétaire, soit en qualité de locataire du navire, a préposé le capitaine. S'il y avait plusieurs intéressés, le choix du capitaine devrait être fait de la manière que nous avons indiquée n. 620.

Le capitaine ne peut être choisi que parmi les navigateurs français qui, réunissant les qualités exigées par l'art. 31 du règlement du 1^er^ janvier 1786, la loi du 10 août 1791, les art. 9, 10, 13 et 16 de la loi du 25 octobre 1795 (3 brumaire an IV), l'arrêté du 30 juillet 1802

www.libtool.com.cn

(11 thermidor an x), les ordonnances des 7 août 1825 et 25 novembre 1827, ont reçu du ministre de la marine, une lettre de commandement ou d'admission, soit qu'il s'agisse de voyages de long cours ou de grand cabotage, ou même de voyages au petit cabotage.

Les capitaines de navires et les maîtres au petit cabotage sont dispensés de prendre patente, par l'acte du gouvernement du 25 octobre 1806.

L'armateur qui nomme un capitaine, doit s'assurer s'il est libéré des engagements qu'il aurait pu contracter envers d'autres, sans quoi il s'exposerait aux dommages-intérêts de ceux à qui ce capitaine se serait loué, conformément aux principes expliqués n. 529.

Com. 250. Les engagements de cette nature sont assez souvent constatés par le rôle d'équipage dont nous parlerons n. 633. Les parties peuvent aussi rédiger leurs conventions par écrit, ou les justifier par tous les genres de preuves admises en matière commerciale.

626. Les principes que nous donnerons dans le titre suivant, sur le droit de congédier les gens de mer, ne s'appliquent point au capitaine dont les engagements sont une combinaison des contrats de mandat et de louage de services. Quoiqu'il soit seulement dégagé par les mêmes causes que pourrait invoquer toute

autre personne obligée à servir pour un temps déterminé, il peut être congédié avant le départ du navire, ou pendant le voyage, sans que l'armateur soit tenu d'en donner les motifs, ni de les faire apprécier par les autorités chargées de prononcer sur les causes de renvoi des autres gens de mer. Cette faculté dérive de la révocabilité du mandat. On sent, d'ailleurs, qu'un armateur ayant grand intérêt à conserver un bon capitaine, ne peut être présumé se décider légèrement à le congédier; et personne ne peut se dissimuler les inconvénients graves qu'entraînerait souvent la nécessité de déduire les motifs du renvoi.

Com. 218.

Civ. 2004.

Le capitaine ne peut même réclamer d'indemnité si une convention spéciale et écrite ne la lui assure. Mais il a droit, s'il est congédié avant le départ, d'être payé du temps et des soins qu'il a donnés à l'armement et à l'équipement du navire; s'il est congédié pendant le voyage, il peut exiger l'indemnité de retour que l'acte du 26 mars 1804 (5 germinal an XII), accorde à tout homme de mer congédié, et dont il détermine spécialement la quotité en faveur du capitaine. Il est, toutefois, bon de remarquer que cette disposition exorbitante doit être limitée au seul cas de congédiement. Si le capitaine cessait ses fonctions, par l'effet d'une mesure qui atteindrait tout l'équipage, comme la rupture de voyage, il devrait jouir des droits

www.libtool.com.cn

que nous verrons, dans le titre suivant, appartenir, dans ce cas, aux gens de mer.

Com. 219. Ce droit de congédier le capitaine ne cesse pas lorsqu'il est copropriétaire du navire, quand même une clause de l'acte de société lui en aurait donné le commandement. Par une nouvelle exception au droit commun, la majorité formée suivant les règles expliquées n. 620, peut le lui retirer: mais, s'il l'exige, ceux qui le congédient doivent prendre à leur compte sa part dans le navire, et lui en rembourser le prix d'après une estimation par experts convenus ou nommés d'office; et il ne nous semble pas qu'on soit fondé à forcer d'y contribuer, ceux qui n'auraient point été d'avis du congédiement.

Il ne faut pas perdre de vue, toutefois, la manière dont nous avons dit qu'étaient prises les délibérations entre les copropriétaires de navires, et d'après quelles bases s'établissait la majorité. Il en résulte qu'un capitaine copropriétaire pour plus de moitié, ne pourrait être congédié; car, s'il n'était pas capitaine, il aurait droit d'en nommer un par sa seule volonté.

Au surplus, le droit du capitaine copropriétaire, de demander le remboursement de sa part, est facultatif. Il est fondé à ne pas vouloir rester en communauté avec des associés qui lui ont fait une sorte d'injure; mais s'il n'en use pas, ceux-ci ne peuvent l'y contraindre.

627. L'adjudication du navire en justice, par suite de saisie, met encore fin aux fonctions du capitaine; sauf, dans ce cas, son recours contre celui ou ceux qui l'ont nommé, s'il était convenu avec eux qu'il ne pourrait être congédié sans indemnité. Mais pour tous autres cas d'adjudication, par suite de vente en justice, il faudrait suivre la convention. L'acquéreur ne pourrait congédier le capitaine à qui une indemnité aurait été promise, qu'en la payant; sauf son recours contre le précédent propriétaire qui n'aurait pas mis cette indemnité à sa charge. Il est facile d'apprécier les motifs de cette distinction. Com. 208.

Ce que nous avons dit, n. 561, sur les effets que la mort ou le changement d'état d'un préposant, peut avoir relativement aux droits du préposé, s'applique à la préposition du capitaine, sans aucune modification.

CHAPITRE II.

Des droits et des devoirs du Capitaine.

628. La nature et l'objet de la mission du capitaine, qui le rendent dépositaire et représentant, soit des intérêts de l'armateur, soit de celui des chargeurs, et la responsabilité que nous verrons y être attachée, lui donnent une autorité presque absolue dans le navire. Il est

www.libtool.com.cn
néanmoins, des circonstances, dont les unes sont prévues par les lois, les autres, déterminées par l'usage, où il est tenu de prendre conseil des principaux de l'équipage, c'est-à-dire du pilote, des maîtres mariniers et maîtres ouvriers. Mais, à l'exception de certains cas que nous aurons soin d'indiquer, ces avis ne sont que consultatifs; et dès qu'il a rempli ce préalable, il est maître du parti à prendre, puisqu'il est seul responsable des suites.

Ce chapitre sera consacré à considérer le capitaine comme chef du navire et préposé à sa conduite pendant la navigation : c'est dans le titre IV, que nous parlerons des obligations qu'il contracte relativement à la conservation des marchandises chargées.

Dans une première section, nous ferons connaître les droits et devoirs du capitaine, avant le départ du navire; dans la seconde, ses droits et devoirs pendant le voyage; dans la troisième, ses droits et devoirs au débarquement; dans la quatrième, les obligations respectives des capitaines de plusieurs navires qui se trouvent réunis.

SECTION PREMIÈRE.

Des droits et des devoirs du Capitaine avant le départ.

629. Le premier soin d'un capitaine doit être de se procurer un bon équipage; il commettrait une faute grave, s'il partait avec un

équipage inexpérimenté, ou insuffisant pour conduire le navire.

Il ne peut donc être gêné, ni directement ni indirectement, dans son choix, par les administrateurs chargés de la surveillance maritime. Outre qu'il est plus capable qu'un autre d'apprécier l'habileté et l'activité des gens qu'il engage, il est juste qu'il ne prenne que ceux qui lui conviennent sous tous autres rapports. Cependant, une sage déférence pour la qualité de l'armateur, et surtout de puisssants motifs fondés sur les principes qui rendent ce dernier responsable des fautes et délits de l'équipage, ne permettent pas que le capitaine fasse ce choix à son insu, et à plus forte raison, contre son gré, lorsqu'il est présent, ou que l'équipage est formé dans le lieu de sa demeure. Com. 223.

L'usage et les circonstances déterminent ce qu'on entend par *lieu de demeure*. Les règles sur le domicile n'offriraient pas toujours un guide infaillible. Il peut se faire que, sans être domicilié dans le lieu du départ, l'armateur y soit en résidence momentanée, quelquefois même pour le but unique de l'expédition; et cette présence pouvant être ou n'être pas connue du capitaine, les circonstances feraient apprécier sa conduite. Civ. 102.

En général, un armateur prudent laisse au capitaine une liberté d'autant plus grande, que ce dernier est également responsable du fait des

www.libtool.com.cn
hommes qu'il choisit, et que sa propre sûreté, sa vie, sont en quelque sorte à la merci des subordonnés dont il s'entoure.

L'obligation du capitaine envers l'armateur, ne consiste donc réellement, qu'à se concerter avec lui; à recevoir les hommes que lui indique celui-ci, s'il n'a pas de justes motifs de les refuser; et à ne pas engager ceux qui ne seraient pas agréables à l'armateur. Dans tous les cas, les gens de l'équipage ne pourraient exciper de son défaut de pouvoirs, pour se dégager; ni l'armateur, refuser d'exécuter l'engagement du capitaine envers ces tiers, sauf son recours contre lui, s'il en éprouvait quelque tort.

Le capitaine ne peut, pour former son équipage, débaucher les marins d'un autre navire, sous peine d'être privé de sa lettre de commandement, conformément à l'art. 6 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784. Les articles 1^er^ et 9 du même titre lui imposent l'obligation de présenter ses hommes à la revue du commissaire des classes, et, en pays étranger, à celle du consul, suivant les articles 14 et 40 de l'ordonnance du 29 octobre 1833.

Nous parlerons, dans le titre IV, du droit qu'a le capitaine, de fréter le navire et des obligations qui résultent de l'exercice de ce droit.

630. Avant de prendre charge, le capitaine doit faire visiter le navire, dans les formes pres- Com. 225.
crites par les règlements. Cette obligation est établie à la fois par des motifs de sûreté publique, en vertu du droit qu'a le gouvernement de prévenir les accidents, et dans la vue de fournir, en cas de contestations sur l'état du navire, des moyens d'éclairer les tribunaux, à défaut d'autres preuves. Un capitaine de navire étranger n'y est pas moins assujetti que ceux Civ. 3.
des navires nationaux. Le procès-verbal de cette visite est déposé au greffe du tribunal de com- Com. 225.
merce; et s'il n'en existe point, il doit être déposé au greffe de la justice de paix, conformément à l'ordonnance du 1er novembre 1826. Les capitaines français doivent remplir ces formalités en pays étrangers, suivant les usages du lieu, ou les règlements sur les consulats, que nous ferons connaître dans le titre VI de la septième partie.

Dans l'état actuel de la législation, le navire destiné à un voyage de long cours doit, aux termes des articles 12, 13 et 14 du titre III de la loi du 13 août 1791, être visité deux fois: la première, lorsqu'on veut le mettre en armement, pour constater les travaux dont il a besoin: la seconde, lorsqu'il est prêt à prendre charge. Mais il ne paraît pas, pour cela, que les navires destinés aux voyages de cabotage soient exempts de la visite au moment du dé-

www.libtool.com.cn

part; à cet égard, les règlements du 19 juillet 1708, les lettres-patentes du 10 janvier 1770, la déclaration du 17 août 1779, l'arrêt du Conseil du 2 mars 1782, nous semblent maintenus sous les rapports de la police locale.

En ce qui touche les intérêts privés, nous aurons soin de faire connaître quelles conséquences on peut tirer de l'existence ou de l'inexistence des procès-verbaux de visite.

Le capitaine peut reconnaître, ou dans la visite on peut juger qu'il est nécessaire de réparer le navire, de le gréer, etc. Si l'armateur demeure sur les lieux, ou s'il y est représenté par
Com. 232. un fondé de pouvoirs, le capitaine ne peut faire travailler au radoub, acheter des voiles, cordages ou autres objets semblables, sans son autorisation spéciale.

Cependant, si le navire avait été frété par
Com. 233. l'armateur, ou par le capitaine, du consentement de celui-ci, il suffirait que le capitaine, vingt-quatre heures après lui avoir fait une sommation, se fît autoriser par le juge du lieu, sur sa simple requête, à l'emprunt des fonds nécessaires. On suivrait la même règle dans le cas où, parmi plusieurs armateurs, quelques-uns refuseraient de fournir leur contingent.

Lorsque l'armateur est absent, sans avoir pris la précaution de donner ses pouvoirs à quelqu'un, il est présumé s'en être rapporté au

www.libtool.com.cn
capitaine, et l'avoir autorisé à faire les dépenses qu'il jugerait nécessaires, même dans le lieu de l'embarquement et avant le voyage commencé.

Du reste, cette distinction n'est importante que dans les rapports du capitaine et de son commettant. Quant aux personnes avec qui il aurait traité, l'engagement n'en est pas moins valable, puisque la nature de ses fonctions prouve qu'il a le droit de les souscrire, et que, d'un autre côté, la présence du commettant, ou l'existence de son fondé de pouvoirs, sur le lieu, ne peut toujours être assez connue de ces tiers pour qu'ils soient réputés en mauvaise foi.

631. Les fournisseurs et les ouvriers employés à ces travaux, ont des priviléges sur le navire, que nous ferons connaître dans le titre VIII.

Mais il peut se faire que le capitaine n'obtienne pas de crédit de leur part; il n'a alors d'autre ressource que d'emprunter. Il a, incontestablement le droit de se procurer des fonds par voie d'emprunt à la grosse; et nous renvoyons, pour les formalités nécessaires à la sûreté des prêteurs, à ce que nous dirons sur cette espèce de contrat, n. 887 et suiv. Il pourrait cependant, s'il le croyait plus avantageux, faire un emprunt pur et simple. Ses droits, pour être garanti, de son obligation, et ceux des prê-

www.libtool.com.cn
teurs contre l'armateur, seraient réglés par les principes que nous expliquerons n. 660 et suivants.

632. Le capitaine doit, en veillant à ce que le navire soit bien gréé, lesté, conditionné, veiller aussi à ce qu'il n'ait pas une trop forte charge. Il a, dans ce cas, le droit de mettre à terre, les objets qui formeraient un excès nuisible, sauf le recours des chargeurs contre ceux avec qui ils auraient traité de l'affrétement. Ces précautions sont indépendantes de celles que nous verrons lui être imposées dans l'intérêt du chargement.

Lorsque l'époque déterminée par ses instructions ou obligations est arrivée, il ne doit point différer de mettre à la voile. Néanmoins, il est d'usage qu'il consulte préalablement les principaux de l'équipage, c'est-à-dire ceux qui sont placés, le plus immédiatement, sous les ordres du capitaine, dans ce qui concerne la direction et le gouvernement du navire, et même les principaux matelots. Nonobstant cette précaution, ce serait une faute grave s'il mettait à la voile par un temps évidemment mauvais, ou prohibé par des règlements locaux. De même, s'il différait quand le temps est favorable, et que ce retard fît éprouver au navire des accidents qu'il eût évités en partant plus tôt, le capitaine serait en faute, et garant envers les

www.libtool.com.cn

intéressés, à moins qu'il n'eût pour excuse une maladie ou toute autre cause légitime. Com. 228. 295.

633. Le capitaine ne peut partir sans être muni d'un congé. On a vu, n. 600, que dans l'état actuel de la législation française, les congés ne doivent, conformément à l'art. 3 du titre II de la loi du 13 août 1791, être délivrés que sur la représentation des actes de propriété, des billets de jauge, des procès-verbaux de visite du navire, des déclarations de chargement et quittances des droits de douanes, ou des acquits-à caution dont l'objet est d'assurer la libre sortie de certaines marchandises, au moyen de la garantie donnée par le chargeur, qu'il justifiera, dans un temps déterminé, de leur arrivée dans le lieu indiqué. C'est le capitaine qui est spécialement chargé d'obtenir le congé tellement indispensable pour la navigation, que le défaut de le représenter peut causer la confiscation du navire, suivant les règles spéciales aux prises maritimes.

Il doit être aussi muni d'un rôle d'équipage. C'est le nom qu'on donne à un état dressé conformément aux art. 20 et 24 du titre VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784, par le commissaire des classes, contenant les noms, prénoms, domiciles, professions, etc., des personnes qui montent le navire, même des passagers, quelles que soient leurs condition et profession.

www.libtool.com.cn

Le reste des formalités à remplir est expliqué dans les lois et dans les règlements d'administration publique concernant cette matière, notamment dans le titre X du livre 1er de l'ordonnance de 1681, le règlement du 1er mars 1716, l'ordonnance déjà citée du 31 octobre 1784, et pour ce qui concerne l'exécution des règlements sanitaires, par la loi du 3 mars 1822 et l'ordonnance du 7 août suivant. Nous ferons connaître n. 1465, comment ces règles sont applicables aux capitaines français qui partent d'un pays étranger.

634. Le capitaine doit, en outre, avoir à bord, Com. 226. avec les pièces dont nous venons de parler, les actes de propriété et de francisation du navire, les divers connaissements ou états de chargement des marchandises, et le contrat appelé *charte-partie*, qui constate la location de ce navire; à moins que le chargement ne soit fait par les propriétaires eux-mêmes, ou qu'attendu le peu d'importance du navire, on se contente de lettres de voiture, ce qui a lieu dans le petit cabotage.

L'obligation dans laquelle le capitaine se trouve, de faire un fréquent usage de ces pièces au cours de la navigation, surtout pour éviter, en temps de guerre, la prise qui est de plein droit prononcée contre tout navire dont la propriété et le chargement ne sont pas

www.libtool.com.cn
constatés par des actes réguliers, montre assez l'importance de ces formalités.

635. L'exécution littérale de ces obligations ne dispenserait pas, toutefois, le capitaine de remplir celles que lui imposeraient les lois spéciales sur les douanes et sur la police de la navigation, des 13 et 22 août 1791, 24 mars 1794 (4 germinal an II), et autres qu'il n'entre point dans notre plan de faire connaître; ni les conditions que les règlements locaux, les circonstances d'une guerre, ou les mesures contre la fraude et la contrebande pourraient faire établir.

L'étranger ne serait même pas excusé par la considération que ce qu'exige le règlement local est une exception au droit commun, qu'il a pu facilement ignorer; parce que les lois de police et de sûreté obligent quiconque demeure, quoique passagèrement, sur le territoire régi par ces lois. Civ. 3.

636. Enfin, le capitaine doit avoir un registre timbré, coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, qu'on appelle *livre de bord*, sur lequel il est obligé d'inscrire les résolutions ou délibérations qui sont prises pendant le voyage, dans les cas où la loi et Com. 224.

www.libtool.com.cn

les circonstances lui imposent l'obligation de consulter l'équipage ou d'autres parties intéressées, ou de délibérer avec eux. Il doit énoncer sur ce même livre : la recette, la dépense ou les conventions qui concernent le navire; les engagements et les congés des gens de l'équipage ; les circonstances dans lesquelles le capitaine a été obligé de prendre des mesures contre les coupables de quelques délits; ce qui concerne les déserteurs, ou la nécessité dans laquelle il s'est trouvé de laisser en route les hommes malades ou méritant d'être congédiés. Il doit également y mentionner les transports, réception ou livraison de marchandises, les acquits ou permis de douanes, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge et peut donner lieu à un compte à rendre à ses commettants, ou à des demandes à former, soit contre eux, soit dans leur intérêt, ou servir de base aux rapports qu'il est tenu de faire.

SECTION II.

Des droits et devoirs du Capitaine pendant le voyage.

637. Le capitaine ne peut, sous aucun pré-
Com. 238. texte, se dispenser de se rendre à sa destination. C'est un mandat dont il s'est chargé, auquel il n'est pas libre de renoncer, et qu'il ne
Civ. 1991. 1994. peut transmettre à un autre qu'il se substituerait. S'il n'achevait pas le voyage entrepris, il

serait exposé aux poursuites de tous ceux qui ont intérêt à ce qu'il soit accompli. Com. 228.

Mais la force majeure est une excuse qui doit être appréciée. Ainsi, une maladie, ou tout autre accident semblable, peut l'empêcher de continuer son service. Il doit en informer ses commettants, lorsque sa position le permet, et attendre leurs ordres. Si les circonstances ne le permettent pas, il peut substituer à son commandement quelqu'un dont il ne répond qu'autant qu'il y aurait mauvaise foi ou imprudence dans son choix. Si l'état de sa maladie ou une mort subite ne permettait pas au capitaine de faire cette délégation, le second, ou l'officier immédiatement en rang après le capitaine, devrait prendre le commandement jusqu'au premier lieu de relâche, où il faudrait s'adresser, soit au consul français, s'il s'en trouve un, soit au magistrat local. Dans tout autre cas où il n'existerait pas de force majeure, le capitaine répondrait de cette substitution. Com. 230.

En général, il est convenable que le capitaine s'absente le moins possible du navire, lorsqu'il est prêt à mettre à la voile, ou que, pendant le voyage, il est arrêté; qu'en conséquence, il ne se charge pas d'affaires pour son propre compte, si elles exigeaient de trop longues ou trop fréquentes absences; surtout qu'il ne passe pas la nuit hors du navire, si ce n'est pour les intérêts de ses commettants, et s'il ne peut,

www.libtool.com.cn

d'ailleurs, s'en acquitter autrement. Il doit principalement, et à peine de répondre des suites de sa négligence, se trouver en personne
Com. 227. sur le navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres, rivières, parce que ce sont les passages les plus dangereux et qui exigent une plus grande surveillance. A plus forte raison, serait-il responsable et digne des peines les plus sévères, si, volontairement et dans une intention frauduleuse, il faisait ou tentait de faire périr le navire confié à ses soins. L'article 11 de la loi du 10 avril 1825 prononce, dans ce cas, la peine de mort contre le capitaine et même contre le pilote du navire.

Il est tenu, s'il n'est dans le cas des exceptions prononcées en certaines circonstances, de prendre des pilotes *côtiers* ou *locmans* (1), dont les fonctions et les droits sont déterminés par l'acte du gouvernement du 12 décembre 1806. Lors même qu'il s'y refuserait, il ne pourrait se dispenser de leur payer le salaire déterminé, indépendamment de ce qu'il se rendrait responsable des événements, et s'exposerait aux peines portées par l'acte précité ou par les règlements locaux. L'art. 40 de la loi du 22 août 1790 prononce la peine de mort contre le locman qui, volontairement,

(1) Cassation, 8 floréal an 10, B. page 310. Cassation, 20 messidor an 11, Répert. de jurisp. v°. Lamaneur, n. 3

ferait périr le navire qu'il dirige; et si c'est par sa négligence ou son ignorance que le navire périsse, lorsqu'il a déclaré en répondre, la peine est de trois ans de travaux forcés.

638. Il est essentiel qu'une exacte surveillance, la police, le bon ordre et la subordination soient maintenus sur le navire. Ainsi, le capitaine a droit d'être obéi en tout ce qu'il ordonne pour le service intérieur ou extérieur. A son tour, il est obligé de prendre l'avis des principaux de l'équipage, dans des circonstances importantes dont la plupart sont déterminées par la loi ou fixées par l'usage.

Mais cette autorité ne lui attribue point de juridiction. C'est une sorte de pouvoir domestique qui doit se borner à la punition de fautes ou à la répression des vices pour lesquels les lois et règlements n'indiquent point de peines ou de mode particulier de poursuites, et qui se renferme dans le seul droit de correction et de discipline. Tous ceux qui montent le navire sont tenus, sous peine d'être réputés désobéissants, et même, suivant les cas, complices des délinquants, de seconder le capitaine dans les mesures qu'il prend, et dont il est seul responsable.

Dans le chapitre second du titre III, nous compléterons les développements de ces principes. Nous verrons aussi que le capitaine a le

www.libtool.com.cn
droit de congédier un homme de mer délinquant, sans que celui-ci puisse obtenir de dédommagement. Mais, comme l'emploi de ce moyen peut être quelquefois une punition trop sévère; comme le service du navire peut exiger la présence de tous ceux qui le montent; d'ailleurs, comme le capitaine ne doit jamais user de
Com. 270. ce droit en pays étranger, il est juste qu'il ait d'autres moyens de répression. Il peut donc punir les infractions et les désordres commis à bord par les gens de l'équipage, des peines de discipline désignées par l'art. 22 du titre I^er^, du livre II, de l'ordonnance de 1681, et par le titre XI de l'ordonnance du 31 octobre 1784, maintenues en cette partie par l'art. 61 de la loi du 22 août 1790.

Lorsque les délits peuvent donner lieu à l'application de peines prononcées par les lois, et par conséquent à traduire les coupables en jugement, le capitaine doit, aux termes de l'art. 23 du titre I^er^ du livre II, de l'ordonnance de 1681, rédiger un procès-verbal, recueillir les informations, de même que tout officier de police judiciaire, faire arrêter les prévenus. A son arrivée dans un port français, il doit les remettre entre les mains des autorités compétentes; et si ce lieu d'arrivée est en pays étranger, il doit prendre les ordres du consul français. Il en est de même pour les hommes qui commettraient un délit à bord, pendant un séjour ou relâche

www.rubool.com.cn
en pays étranger; nous donnerons des développements à ce sujet, n. 1465.

S'il arrive que des gens de l'équipage désertent, il doit en donner avis au commissaire des classes en France, ou au consul en pays étranger. Cette déclaration est annotée sur le rôle, et les gages de cet homme courent jusqu'au jour de la dénonciation; le tout conformément aux articles 6 et 8 de l'ordonnance du 1er juillet 1759. Dans le cas où, soit par l'effet de cette désertion, soit pour mort ou maladie de quelqu'homme, il serait dans la nécessité de le remplacer, il doit s'adresser aux mêmes fonctionnaires.

639. Il est dans les devoirs du capitaine, comme on l'a vu n. 632, de se rendre au lieu de sa destination le plus tôt possible. Lorsqu'il a entrepris un voyage d'aller et de retour, il doit partir à l'époque indiquée par les instructions expresses ou présumées de ses commettants, et remplir, avant de revenir, les formalités de visites et autres, semblables à celles qui lui étaient imposées au départ. Il est obligé de suivre le droit chemin. S'il fait fausse route, c'est-à-dire s'il en prend une autre que celle qui est usitée; s'il entre, sans nécessité, dans quelque port ou rade, même de sa nation; à plus forte raison, s'il touche un rivage étranger, il s'expose à des dommages-intérêts, et

www.libtool.com.cn

même à être puni des travaux forcés à temps, conformément à l'art. 13 de la loi du 10 avril 1825; à moins qu'il n'y ait été autorisé par la faculté de faire échelle. Dans ce cas même, il doit ne pas s'arrêter dans un lieu où il s'exposerait à la peste ou à tout autre danger.

La nécessité est encore une excuse en sa faveur. Si le gros temps, la crainte de l'ennemi, le besoin de réparer son navire, etc., exigeaient qu'il fît relâche dans quelque port intermédiaire, il serait tenu d'en déclarer les causes, dans le plus bref délai que les circonstances permettraient (1), au président du tribunal de commerce du lieu où il aborde, et lorsqu'il n'en existe pas, au juge de paix du canton, si ce lieu
Com. 245 est soumis aux lois françaises. Si la relâche s'effectue dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de France, ainsi qu'on le verra n. 1465, ou, à son défaut, au magistrat du lieu. On doit observer, dans ce cas, autant que possible, les formes que nous indiquerons n. 648, pour les rapports au lieu d'arrivée; et du reste le capitaine doit, dès qu'il le peut, reprendre sa destination.

De même, s'il voyage sous escorte, il ne lui est pas permis de s'en écarter, sans y être contraint par nécessité, sous peine de trois ans de

(1) Cassation, 1er septembre 1813, D. 13, 1, 510.

travaux forcés, conformément à l'art. 37 de la loi du 22 août 1790.

La force majeure qui modifie, comme nous venons de le dire, quelques-unes des obligations du capitaine, peut être telle qu'il se voie dans la nécessité de renoncer au voyage. Les cas principaux sont : l'arrêt par ordre de puissance, l'interdiction de commerce, la prise, la perte ou l'innavigabilité du navire.

640. On nomme arrêt par ordre de puissance, arrêt de prince, ou *embargo*, l'obstacle que, par des motifs naturellement présumés être fondés sur l'intérêt public, un souverain apporte au départ de tous ou de quelques-uns des navires qui se trouvent dans les ports de sa domination, sans distinguer s'ils appartiennent à ses sujets ou à des étrangers, dans la vue, soit d'empêcher des communications avec ses ennemis, soit d'employer les navires arrêtés à son service : quelquefois, l'arrêt est fait en pleine mer. Il n'est pas de la nature de cette mesure d'être hostile; et par conséquent il ne faut pas la confondre avec celle par laquelle un souverain, déclarant la guerre à un autre, frapperait d'arrêt ou de séquestre les navires appartenant aux sujets de son ennemi, ce qui serait une sorte de prise dont il sera parlé n. 642 et 683.

Le capitaine dont le navire est frappé d'arrêt de prince, doit faire ce qu'il croit utile pour Com. 388.

www.libtool.com.cn
obtenir main-levée, et même le payement du loyer de son navire, pendant le temps qu'il a été détenu ou employé.

641. L'interdiction de voyage est la défense qu'un gouvernement fait à ses sujets de se rendre dans certains ports, ou le refus qu'il fait de laisser entrer dans ses ports les navires appartenant aux sujets d'une autre puissance. La déclaration ou état de guerre entre nations, l'existence de la peste ou autre maladie contagieuse, celle d'une révolte contre le gouvernement légitime, constituent aussi une interdiction de commerce; en effet, les navires de chacune des nations belligérantes sont exposés, soit à être pris par ceux de l'autre, soit aux périls des maladies contagieuses, soit aux actes arbitraires des séditieux, soit enfin au danger de compromettre leur nation, en reconnaissant l'autorité usurpatrice. Des hostilités commencées et notoires, quoiqu'il n'existât point de déclaration solennelle de guerre, auraient encore cet effet. On peut ranger aussi dans la même classe, les représailles qu'un souverain aurait permises à quelques-uns de ses sujets, contre ceux d'un autre souverain, surtout si ces représailles, étant générales, équivalaient à un véritable état de guerre.

Ces notions font assez connaître qu'on ne pourrait considérer comme interdiction de com-

www.libtool.com.cn
merce les dangers qui ne proviendraient pas d'une guerre dans laquelle serait engagée la nation dont l'armateur du navire est sujet, quoiqu'elle pût exposer les neutres à des visites ou à des formalités extraordinaires, et faire craindre des prises ou des détentions injustes.

Si, lorsque l'interdiction de commerce survient, le capitaine est encore dans le lieu du départ, et que ni l'armateur ni son fondé de pouvoirs ne soient présents, il doit rompre le voyage, c'est-à-dire ne point mettre à la voile. Si l'armateur, ou son fondé de pouvoirs, présent, lui ordonnait de partir, en droit strict il pourrait s'y refuser, parce qu'en s'engageant, il n'a pas entendu courir les risques de sa vie ou de sa liberté par suite de dangers qui ne pouvaient être prévus; mais l'autorité compétente apprécierait les circonstances et les motifs du refus.

Lorsque les causes de cette interdiction surviennent pendant le voyage, il faut faire une distinction. Si le port de la destination est bloqué, le capitaine n'est pas obligé de s'y rendre, parce que, d'après le droit commun de l'Europe, tout navire expédié pour un port bloqué peut être pris par la nation qui a déclaré le blocus. Il doit alors, s'il n'a pas reçu d'instructions contraires, se diriger vers le port le plus voisin et non bloqué de la même nation. Il s'ensuit naturellement que si, par un blocus

Com. 279.

www.libtool.com.cn
effectif ou déclaré suivant les principes du droit de la guerre, il y avait interdiction de commerce avec le territoire entier de cette nation, le capitaine devrait revenir.

642. Le navire peut être attaqué par des ennemis, dans la vue de le piller ou même de s'en emparer et de faire l'équipage prisonnier. Quel que soit le degré de courage que doive montrer le capitaine, pour répondre dignement à la confiance qui lui a été accordée, ce serait une action blâmable aux yeux de la morale, que d'exposer à périr son navire et les personnes qui le montent, plutôt que de se rendre à l'ennemi. Mais si, pouvant se sauver à terre en échouant, il mettait le feu au navire pour empêcher l'ennemi d'en profiter, sa conduite n'aurait rien de répréhensible : les circonstances seules feraient juger si un tel parti était préférable à celui de se rendre, dans l'espoir de racheter le navire, ou dans celui, plus incertain encore, d'être repris par un autre navire de sa nation, ce qu'on nomme être *recous*.

En cas de prise, le capitaine, mandataire de l'armateur et des chargeurs de marchandises, est obligé de faire, dans leur intérêt, ce qu'ils feraient eux-mêmes. Il doit donc employer tous les moyens qui sont en son pouvoir pour obtenir la restitution de la prise. La qualité de

www.libtool.com.cn
ces moyens employés en pays étranger, s'ils ont eu pour résultat la libération des choses prises, ne devrait pas toujours être scrutée avec autant de scrupule et de rigueur qu'on pourrait en employer pour apprécier des faits qui auraient eu lieu en France (1). On ne peut donner de règles précises dans de telles circonstances. Il suffit de dire qu'étant salarié, et, par conséquent, responsable de toutes fautes, même légères, le capitaine ne doit rien omettre de ce qui est convenable et utile. Civ. 1992. Com. 221.

Si le capitaine ne peut raisonnablement espérer d'obtenir main-levée, il a le droit de procéder à ce qu'on appelle le *rachat*. Cette négociation s'effectue moyennant des valeurs comptant, ou des lettres de change qu'il tire sur son commettant, au profit du capteur. On rédige ordinairement un acte en double original, qui contient les conditions arrêtées, et qui, dans certains cas, devient une espèce de sauvegarde contre d'autres capteurs de la même puissance. Cet acte se nomme *billet de rançon*. Il arrive même assez souvent qu'un des officiers du navire capturé est donné en otage pour sûreté du payement. Com. 395.

643. L'agitation violente des eaux, l'effort

(1) Rejet, 2 août 1827, D. 27, 1, 439.

www.libtool.com.cn
impétueux des vents, l'orage ou la foudre, peuvent engloutir le navire, ou le fracasser, de manière qu'il n'en subsiste plus que des débris : c'est ce qui s'appelle faire *naufrage*. Le navire peut aussi donner ou passer sur un fond où il reste engravé, ce qu'on nomme *échouement;* il peut heurter contre une côte, un rocher, ce qu'on appelle *bris;* un accident quelconque peut le faire enfoncer dans la mer, où il est englouti, ce qu'on nomme *sombrer*. Le capitaine ne peut, ni dans ces circonstances, ni dans quelque autre danger que ce soit, aban-
Com. 241. donner le navire, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage. Alors, il doit n'en sortir que le dernier, après avoir fait tout ce que la prudence et le courage exigent pour le salut de l'équipage et de la cargaison. Il est tenu de sauver, soit au cours des opérations de déchargement qui précèdent ou accompagnent la sortie des effets et des personnes, soit à l'instant où il abandonne le navire, l'argent, et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses, ainsi que les expéditions, passeports, connaissements et autres papiers, sous peine d'en répondre en son propre et privé nom; mais si les objets retirés par lui, du navire, viennent à périr ensuite par cas fortuit, il en demeure déchargé.

Dans ces circonstances, le capitaine est tenu de faire, le plus tôt possible, son rapport,

comme nous l'avons dit n. 639, et de veiller au recouvrement des débris du navire et du chargement, ce qu'on nomme *sauvetage*. Les autorités locales doivent y concourir, et même, à défaut du capitaine, y faire procéder d'office, conformément à la déclaration du 10 janvier 1770, aux articles 3 et suiv. du titre Ier de la loi du 13 août 1791, aux arrêtés du gouvernement des 14 août 1799 (27 thermidor an VII), 7 mai 1801 (17 floréal an IX), et autres lois citées n. 597. Il existe dans différents ports où le gouvernement a cru devoir en former, en vertu de l'article 61 de la loi du 16 septembre 1807, des établissements de sauvetage dont les règlements obligent les capitaines et les personnes sous leur direction. Com. 242. 381.

S'il est nécessaire de payer les frais que nécessite cette opération, le capitaine peut emprunter et affecter à la dette les effets ou débris sauvés, avec d'autant plus de raison que les frais de sauvetage sont privilégiés. La taxe en est faite par l'autorité qui a présidé au sauvetage, et en cas de contestation, par le tribunal de commerce du lieu, conformément à l'art. 7 du titre Ier de la loi du 13 août 1791. Civ. 2102.

Nous parlerons encore de cet objet, n. 840 et 869, et nous ferons connaître n. 1465, les devoirs et droits des consuls, à l'égard des navires français qui feraient naufrage en pays étranger.

www.libtool.com.cn

644. Lorsque, par suite d'accidents, le navire est réduit à une dégradation entière, ou que certaines de ses parties essentielles sont dans un état tellement irréparable qu'il ne puisse plus subsister et remplir sa destination, ce qu'on appelle *innavigabilité*, le capitaine peut user du droit que nous avons indiqué n. 606, et doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour se procurer un autre navire.

Com. 390. Com. 391.

Si les dégradations sont réparables, et qu'il soit nécessaire de faire un emprunt pour y procéder, il doit agir comme nous l'avons dit n. 631; s'il ne trouve pas à emprunter convenablement, il peut vendre ou mettre en gage des agrès ou autres dépendances du navire, et même *telles* marchandises des chargeurs qu'il juge à propos, jusqu'à concurrence des besoins, qu'il fait préalablement constater par délibération des principaux de l'équipage; et la valeur doit leur en être payée, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire à l'époque de son arrivée. Il doit agir de même pour toutes autres nécessités du navire auxquelles il est urgent de pourvoir; et si les victuailles manquent, sans qu'on puisse s'en procurer, de la manière que nous venons d'indiquer, le capitaine peut, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, forcer ceux qui ont des vivres particuliers, de les mettre en com-

Com. 234. Com. 249.

mun. Dans ce cas, où l'on ne peut suivre, pour le payement de ces vivres, les règles ci-dessus, puisque ce n'étaient pas des marchandises destinées à la vente, des experts ou les tribunaux en fixeraient le prix.

645. S'il arrive sur le navire, et pendant la navigation, quelque naissance ou décès, le capitaine doit en dresser les actes, et les porter à la suite du rôle d'équipage, afin qu'à l'arrivée, le commissaire des classes à qui ce rôle est remis, en envoie, s'il s'agit d'une naissance, une expédition à l'officier de l'état civil du domicile du père, ou, s'il est inconnu, de la mère de l'enfant; et s'il s'agit d'un décès, au domicile de la personne décédée. Civ. 59. 60. 61. 86. 87.

Il doit aussi, lorsqu'il relâche dans quelque port avant de revenir à celui du désarmement, déposer deux expéditions authentiques de ces actes au commissaire des classes, si c'est un port français, et au consul de France, si le port est étranger, afin qu'ils en adressent une au ministre de la marine, qui en fait parvenir copie aux officiers de l'état civil : dans tous ces cas, cette copie est inscrite de suite sur les registres.

Le capitaine prend en outre les mesures convenables, conformément au règlement du 23 août 1739 et à l'art. 21 de celui du 17 juillet 1816, pour la conservation et la remise dans

www.libtool.com.cn

les mains de l'autorité compétente, des effets et autres propriétés laissés par un défunt.

Il peut arriver aussi qu'un homme de mer, ou un passager, veuille faire son testament. S'il y a sur le navire un écrivain, il reçoit cet
Civ. 988. 995. acte, et le capitaine doit nécessairement l'assister. Lorsqu'il n'y a pas d'écrivain, comme c'est le plus ordinaire, notamment dans les voyages au cabotage, le capitaine reçoit le testament, assisté de l'officier qui le suit immédiatement dans l'ordre du service.

Cet acte est fait en présence de deux témoins
Civ. 980. 990. 998. mâles et majeurs, dont un, au moins, doit savoir signer. Il doit être rédigé en double original, et il est prudent que le rédacteur mentionne l'observation de cette formalité. Chaque original doit être signé du testateur et au moins d'un des témoins, ou mention doit être faite de la cause qui les a empêché de signer.

Le testament d'une des personnes ci-dessus
Civ. 989. désignées pour recevoir ceux des autres, est reçu par la personne qui suit immédiatement, dans la hiérarchie et l'ordre du service, en se conformant, pour le surplus, aux règles qui viennent d'être indiquées.

Si le navire, avant son retour en France,
Civ. 991. aborde dans un port étranger où soit établi un consul français, l'un des originaux du testament, clos et cacheté, doit être déposé entre les mains de ce fonctionnaire, pour l'adresser

www.libtool.com.cn
au ministre de la marine, qui en fait faire le dépôt au greffe de la justice de paix du domicile du testateur.

Au retour du navire dans un port de France, celui de l'armement ou tout autre, les deux originaux clos et cachetés, ou si l'un a été déposé, l'original qui reste, sont remis au commissaire des classes, qui les fait parvenir sans délai au ministre de la marine. Le capitaine est en outre tenu de faire faire, sur le rôle d'équipage, à la marge du nom du testateur, mention de ces différentes remises, dans les cas qui viennent d'être prévus. Civ. 992. Civ. 993.

646. Quelquefois les armateurs nomment un préposé spécial pour veiller à la conservation et à la vente des marchandises qu'ils ont chargées eux-mêmes, pour en acheter d'autres, destinées au retour, et recevoir le fret. Dans ce cas, les pouvoirs et la responsabilité du capitaine sont diminués de toutes les attributions que la convention ou l'usage donne à ce préposé particulier, qu'on appelle *subrécargue*. Comme il est choisi par les armateurs, il les engage de la même manière que nous avons vu, n. 560, qu'un commis oblige son commettant, et le capitaine n'en répond point. Mais ce préposé, quelle que soit sa qualité, ne peut se permettre rien de relatif au gouvernement du navire; et le capitaine ne serait tenu de dé-

www.libtool.com.cn
férer à aucun des ordres qu'il lui intimerait sur cet objet, quand même ce subrécargue aurait été autorisé par les armateurs à donner ces ordres.

SECTION III.

Des droits et devoirs du Capitaine, à l'arrivée.

647. Le capitaine qui entre dans un port, ou autre lieu de débarquement ou de relâche, doit se conformer aux règlements, tant généraux que locaux, sur les avertissements ou déclarations à donner ou à faire aux bureaux de santé, conformément à l'article 79 de l'ordonnance du 7 août 1822. Si son débarquement a lieu en pays étranger, il doit remplir les mêmes obligations envers les établissements sanitaires, en se conformant aux lois du pays. Lors même qu'il n'existe pas d'établissements de cette espèce, il doit, s'il y a un consul français, lui donner toutes les indications prescrites par l'article 13 de l'ordonnance du 29 octobre 1833.

Lorsqu'il a été admis à entrer dans le port, il doit se conformer aux lois et règlements sur l'obligation de prendre un pilote côtier ou *locman*, sur le placement de son navire, et sur les précautions de police et de sûreté qui peuvent prévenir les abordages, incendies ou tous autres accidents. Le règlement le plus général, en France, se trouve dans plusieurs titres du livre IV de l'ordonnance du mois d'août 1681. La différence des temps et des lieux a pu en dicter

www.libtool.com.cn
d'autres dans certaines portions de territoire, que l'usage seul fera connaître. C'est ainsi qu'un acte du gouvernement du 11 janvier 1805 (22 nivôse an XIII), avait prescrit des mesures relatives au débarquement des étrangers, pendant la guerre, dont les dispositions seraient probablement re mises en vigueur si les mêmes circonstances se renouvelaient.

648. Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures, après qu'il a jeté l'ancre, de faire viser son livre et de faire son rapport, que dans certains pays on nomme *consulat*. Il ne peut, avant d'avoir exécuté cette obligation, décharger aucune espèce de marchandises, s'il n'y a péril imminent, à peine de réclusion, conformément à l'art. 14 de la loi du 10 avril 1825. Le consentement de tous ceux à qui les marchandises appartiennent pourrait l'exempter, sans doute, de ces peines; mais il n'empêcherait pas l'administration des douanes de provoquer la saisie et les amendes encourues pour un déchargement fait sans rapport et sans les autres formalités préalables, exigées par les lois et les règlements de la matière. Com. 242. Com. 248.

Le rapport du capitaine doit contenir l'indication du lieu et du temps de départ; il doit aussi faire connaître : à quelle nation appartiennent le navire, son équipage et son chargement, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il Com. 242.

www.libtool.com.cn

a courus, les désordres arrivés, les engagements de matelots qu'il aurait faits en route; les événements extraordinaires, et enfin toutes les circonstances remarquables du voyage.

Com. 243. Il doit être fait, savoir : en France, au greffe devant le président du tribunal de commerce s'il n'en existe pas, au juge de paix du canton, qui est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin, pour être déposé au greffe; et en pays étran-

Com. 244. ger, au consul de France, ainsi que nous l'expliquerons n. 1465, ou, s'il n'y en a point, au magistrat du lieu, qui délivre au capitaine un certificat constatant l'époque de l'arrivée et celle du départ, ainsi que l'état et la nature du chargement. Cette obligation est de la même nature que celle qui concerne la visite du navire avant le départ, et, par conséquent, les étrangers ne peuvent s'en dispenser lorsqu'ils arrivent dans un port français (1).

Le capitaine doit, en faisant ce rapport, déposer, comme on l'a vu n. 645, les effets, hardes ou tous autres objets semblables, appartenant, soit aux gens de mer, soit aux passagers décédés pendant la traversée, ou le prix qu'il en a reçu, s'il a fait procéder à leur vente, en se conformant aux règlements sur cette matière, cités ci-dessus, n. 645.

---

(1) Cassation, 1er septembre 1813, D. 13, 1, 510.

www.libtool.com.cn

649. Le rapport doit en outre être vérifié. Cette formalité consiste dans l'interrogatoire que le fonctionnaire qui le reçoit fait subir, collectivement ou séparément, aux gens de l'équipage, après les avoir interpellés et avoir reçu leur serment de dire la vérité, et dans l'examen du livre de bord, où l'on a dû, à chaque époque, constater les faits qui sont énoncés dans le rapport. En général, ce rapport ne peut être vérifié par une autre autorité que celle qui l'a reçu, à moins que les circonstances ne nécessitent une manière différente de procéder : telle serait la dipersion de l'équipage, par suite de la perte du navire, dans le cas de naufrage. Com. 247. Com. 246.

Ce rapport est indépendant des déclarations dites *manifestes*, consistant dans un état de toutes les marchandises chargées sur le navire, autres que ce qui, d'après les lois, règlements ou usages, est considéré comme des provisions (1). Il est également indépendant des représentations de pièces qui doivent être faites aux employés des douanes, dans les formes, les délais, et sous les peines prononcées par les art. 4 et 5 du titre II de la loi du 22 août 1791, et les art. 3, 4 et 5 du titre II de celle du 24 mars 1794 (4 germinal an II).

Le rapport, vérifié régulièrement, fait foi en faveur du capitaine, tant qu'il n'est pas dé- Com. 247.

(1) Rejet, 10 décembre 1821, D. 22, 1, 134.

www.libtool.com.cn
truit par une preuve contraire. Mais il n'est pas douteux que tout intéressé à le contester, n'y soit admissible, sans être obligé de s'inscrire en faux : ce n'est qu'une enquête, une réunion de témoignages qui peuvent être combattus par des témoignages opposés. Au contraire, un rapport non vérifié ne ferait aucune foi en faveur du capitaine (1), mais cependant pourrait être employé contre lui. Il en est de même des suppléments ou additions de rapport qu'il ferait ultérieurement.

650. Si le port de décharge est étranger, ou situé dans les colonies françaises, le capitaine, indépendamment de ce qui est ci-dessus prescrit, doit, avant d'en partir pour revenir en
Com. 235. France, envoyer à ses commettants, ou à leurs fondés de pouvoirs, un compte signé de lui, contenant : l'état de son chargement, le prix des marchandises qui le composent, les sommes qu'il a empruntées, ainsi que les noms et demeures des préteurs, afin qu'ils puissent faire les dispositions convenables. Cette précaution a pour objet spécial de prévenir les fraudes qui pourraient être commises en route par des substitutions de marchandises, l'antidate de contrats à la grosse, etc.

(1) Rejet, 22 avril 1823, D. 1, 410.

www.notool.com.cn

Le capitaine doit en outre se conformer aux règlements locaux pour l'accomplissement des formalités requises avant le départ, telles que nous les avons fait connaître n. 629 et suivants.

Si le consul français, à qui on a vu qu'il devait se présenter avant de partir, le charge de reconduire en France, ou des matelots qu'il faut rapatrier, ou des déserteurs, ou autres que le consul est tenu d'après ses fonctions d'envoyer en France, il doit s'en charger conformément aux articles 51 et 52 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. Il doit également se charger des lettres et dépêches que lui confie le consul, conformément à l'article 53.

SECTION IV.

Des Obligations respectives des Capitaines de plusieurs Navires réunis.

651. Les circonstances qui réunissent plusieurs navires dans le même port ou dans la même station; les règles du droit naturel qui font aux équipages respectifs de ces navires un devoir de se secourir mutuellement; la faculté de faire, à ce sujet, des conventions qui donnent à ces obligations naturelles une sanction civile, établissent, entre les divers capitaines, des rapports qu'il importe de faire connaître.

Il est impossible de prévoir tous les cas que les circonstances peuvent amener; il suffit d'in-

www.libtool.com.cn
diquer les plus fréquents, et de donner, à ce sujet, des principes qui serviront à se décider, par analogie, dans toute autre position.

Un premier paragraphe traitera de l'abordage des navires; le second, des sacrifices ou travaux auxquels l'équipage d'un navire peut être tenu pour en sauver un autre; le troisième, des voyages de conserve.

§ Ier.

De l'Abordage.

652. Le capitaine doit éviter, avec la plus grande attention, que son navire n'en heurte un autre : ce qui, en termes de marine, se nomme *abordage.*

Cet événement peut arriver, toutefois, par
Com. 407. force majeure; ainsi, deux navires en pleine mer avec leurs voiles déployées peuvent être portés l'un contre l'autre par la violence des vents ou des flots; le même accident peut arriver pendant que les deux navires sont amarrés et flottent sur leurs ancres : personne ne devant répondre de semblables événements, chacun supporte le dommage qui lui arrive.

Mais aussi, chacun a droit de faire preuve contre l'autre, qu'il n'eût tenu qu'à lui d'éviter l'accident, ou qu'il en a été cause et non instrument passif : la présomption de force majeure cessant alors, celui qui est jugé en faute

www.libtool.com.cn

est responsable du dommage qu'il a occasionné. Civ. 1382.
Les tribunaux doivent se décider d'après les circonstances du fait et la nature de l'événement.

Lorsqu'il est certain que l'abordage n'est pas l'effet d'une force majeure, on distingue encore si des preuves ou des présomptions peuvent faire connaître l'auteur de l'accident, ou s'il est impossible de le découvrir.

Si l'abordage est prouvé avoir pour cause, ou s'il est reconnu ne pouvoir pas en avoir d'autre que la faute ou l'imprévoyance du capitaine de *tel* navire, le dommage éprouvé par les autres navires ou leur chargement est supporté par l'auteur de la faute, et, comme on l'a vu n. 629, par l'armateur qui répond de ses faits; par conséquent, s'il est prouvé qu'il y a faute Com. 407.
des deux parts, chacun supporte sa perte. Mais s'il est impossible de dire quel est celui dont la faute a occasionné l'abordage, on estime, eu égard à la qualité de chaque navire et des parties endommagées, le tort qu'ils ont éprouvé; et le prix de cette évaluation, additionné en une même masse, est divisé pour être supporté également par chacun des navires qui se sont heurtés, c'est-à-dire, par moitié, et non proportionnellement à la valeur du corps et de la cargaison de chaque navire.

On ne suit pas les mêmes principes ralativement au dommage que l'abordage peut causer,

www.libtool.com.cn
dans ce cas, aux chargements. La distinction ordinaire sur les responsabilités est observée : il faut prouver contre un capitaine qu'il est en faute. Si l'on ne fait pas cette preuve, il en est comme dans tout autre cas fortuit, où celui qui ne peut imputer justement à autrui le dommage qu'éprouve sa chose, en supporte la perte.

653. On voit, parce qui vient d'être dit, qu'il existe trois espèces d'abordage : celui qu'on peut nommer abordage *par force majeure;* celui dont la cause est inconnue, quoiqu'il soit probablement le fait de quelqu'un, ce qu'on peut appeler abordage *fortuit;* enfin l'abordage par faute d'un auteur connu, ce qu'on pourrait nommer abordage *quasi-délit.*

Cet ordre de définitions est aussi celui qu'on doit suivre pour se décider par les présomptions. L'abordage est présumé causé par force majeure; mais celui qui a souffert, et ne veut pas supporter seul le dommage qui lui est fait, peut prouver que l'accident a une autre cause. Cela démontré, l'abordage est censé fortuit, et alors celui qui ne veut pas supporter la moitié du dommage doit faire la preuve du quasi-délit ou du délit qu'il impute à son adversaire, pour le forcer à supporter et à réparer seul les effets de l'accident.

L'usage a introduit quelques règles qui peuvent servir à déterminer, dans le doute, si l'a-

www.libtool.com.cn
bordage doit être considéré comme fortuit, ou peut être imputé à un des capitaines : 1° lorsque deux navires se présentent pour entrer dans le même port, le plus éloigné doit attendre que le plus proche soit entré ; et s'ils s'abordent, le dommage est imputé au dernier venu, tant qu'il ne prouve pas qu'il n'y a aucune faute de sa part; 2° en cas de concours de deux navires, le plus petit doit céder au plus gros; 3° le navire qui sort du port doit faire place à celui qui entre. 4° celui qui sort le second est censé avoir abordé celui qui est sorti le premier; 5° la présomption est contre le navire qui met à la voile pendant la nuit; 6° le navire qui navigue à voiles déployées est présumé avoir, par faute de son capitaine, abordé celui qui, étant à la cape ou amarré, ne peut se mettre à l'écart, quand même l'équipage de ce navire aurait été averti de lever l'ancre et de le déplacer, s'il en a été empêché par défaut de temps, par crainte d'un plus grand danger, ou autre motif légitime; 7° celui qui est mal placé dans le port, ou qui ne garde pas la distance prescrite, est réputé en faute; 8° le navire amarré dans un lieu qui n'est pas destiné à cet effet, ou mal amarré, ou dont les câbles sont insuffisants, ou qu'on a laissé sans gardien, est également réputé en faute; 9° il en est de même de celui qui avait ses ancres sans gaviteaux ou bouées servant de signes pour en faire reconnaître la

www.libtool.com.cn

place et prévenir du danger de s'en approcher; 10° lorsque deux navires naviguant, l'un a le vent arrière, tandis que l'autre a le vent au plus près, sont dans une direction telle qu'ils peuvent se rencontrer en un point d'intersection, c'est à celui qui a le vent arrière à prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter l'abordage, et à manœuvrer de manière à passer en poupe de l'autre navire, s'il y a, pour lui, la moindre incertitude de pouvoir franchir, le premier, le point d'intersection. C'est évidemment aux juges de première instance et d'appel qu'il appartient d'apprécier les faits et le degré de faute qui peut rendre l'un des capitaines passible de dommages-interêts envers l'autre (1).

654. Toute action tendante, soit à obtenir la réparation du dommage causé par un abordage dont l'auteur est connu et en faute, soit à faire contribuer à un abordage fortuit, est éteinte lorsque l'accident est arrivé dans un lieu où le capitaine pouvait agir, et qu'il a laissé passer vingt-quatre heures sans faire sa réclamation, ou si cette réclamation n'a pas été suivie d'une demande en justice formée dans le mois. On voit par là, que si deux navires s'abordaient en mer, le délai de vingt-quatre heures ne pourrait courir que du moment de l'arrivée du navire dont le capitaine se plaint.

Com. { 435. 436.

(1) Rejet, 7 juillet 1835, D. 35, 1, 388.

On sent les motifs qui ne permettent pas d'accorder un plus long délai; les accidents maritimes sont si fréquents et se succèdent quelquefois si rapidement, qu'il pourrait arriver qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrît, dans un intervalle de temps assez court, d'autres avaries dont le capitaine dissimulerait la cause, pour les faire considérer comme suite ou effets directs de l'abordage.

Au surplus, les règles que nous avons données, n. 240, sur la prescription et les causes qui peuvent la suspendre ou l'interrompre, devraient être observées.

§ II.

De l'obligation de secourir d'autres navires.

655. C'est une règle de droit naturel, que chacun fasse, pour obliger un autre, ce qui n'a rien de coûteux ou de pénible pour lui. Ainsi, le capitaine d'un navire qui en rencontrerait un autre manquant de vivres, doit lui en vendre, lorsque lui-même en a au delà de ses besoins. Mais cette obligation, purement naturelle, n'est pas susceptible de faire l'objet de lois positives. La loi civile a étendu ces règles dans des vues d'intérêt commun, et commande souvent de faire quelque chose, de souffrir une privation ou un dommage, pour éviter une perte ou un malheur plus grand à autrui. Sou-

www.libtool.com.cn
vent, en effet, les règlements généraux ou locaux imposent aux capitaines de navires, non-seulement des précautions, mais encore des obligations, dans l'intérêt des autres navires placés, ou qui doivent entrer dans un même port. Des dispositions de ces règlements, où l'autorité chargée de la police du port, déterminent, dans ce cas, si le travail ou les soins donnés doivent être rétribués, et fixent des indemnités pour lesquelles la nature des choses ne permet pas qu'il y ait de convention antérieure.

Ainsi, lorsqu'un navire est en danger d'être abordé par un autre, ou sur le point d'éprouver un dommage quelconque, et que cet accident peut être évité par le déplacement de l'autre navire, le capitaine doit déférer à la réquisition qui lui est faite, et répond des suites de son refus, même de son retard. Si, dans ces circonstances ou dans toutes autres semblables, un navire qui fait la manœuvre requise pour le salut de l'autre, éprouvait un dommage sans la faute de son capitaine ou de l'équipage, l'indemnité pour les avaries qu'aurait éprouvées le chargement, et la réparation du dommage seraient une dette du navire secouru, à moins que les règlements locaux ne s'y opposassent ou n'ordonnassent le partage de la perte. A plus forte raison, le capitaine d'un navire ne devrait-il pas réparer la perte qu'en manœu-

www.libtool.com.cn
vrant, il aurait causée, sans faute, au navire dont il aurait voulu éviter le choc.

Par suite des mêmes principes, s'il arrivait qu'un navire fût porté par la violence des vents, des flots, ou d'un courant, contre un autre navire, et qu'il n'eût d'autre moyen de salut que de couper les câbles de ce navire, ou de lui causer un autre dommage, le capitaine ne pourrait être passible ni de réparation ni de dommages-intérêts, parce que la nécessité à laquelle on est réduit sans sa faute, est la plus impérieuse des lois; l'équité voudrait seulement que le dommage fût supporté en commun.

§ III.

Des voyages de conserve.

656. On appelle *conserve*, la convention que font plusieurs capitaines de navires de ne pas s'abandonner, soit pendant leur voyage, soit depuis *tel* point jusqu'à *tel* autre, afin de se prêter secours mutuel, ou de se défendre, soit contre les ennemis communs, soit contre l'ennemi de l'un d'eux qui voudrait l'attaquer. Un capitaine ne peut refuser de marcher de conserve, si les armateurs le lui ont ordonné; et, comme nous l'avons vu n. 639, il répond de toute infraction à ses instructions. S'il n'en a point reçu, et que les dangers qui n'existaient pas ou n'étaient pas connus à son départ, lui

www.libtool.com.cn
fassent sentir l'utilité d'une telle association, il a droit de la former, après en avoir fait constater la nécessité par les principaux de l'équipage; et les dépenses extraordinaires qui en résultent sont supportées d'après les règles que nous donnerons n. 731 et suivants.

Le plus considérable des navires, ou, en cas d'égalité, celui que monte le plus ancien capitaine, est désigné pour commander, et porte le nom de *navire directeur*.

Cette convention est une véritable société dans laquelle les forces des navires, les soins, les secours et le courage de chacun des équipages forment la mise respective. Ainsi, le capitaine qui ne ferait pas son devoir, dans le cas d'attaque ou de danger d'un des navires associés, serait condamné à des dommages-intérêts. Il en serait de même de celui qui abandonnerait le convoi sans une cause légitime, si, par son absence, il était arrivé quelque perte que sa présence eût pu empêcher. Du reste, c'est par les conventions particulières des parties, ou, s'il n'y en a pas de spéciales, par les circonstances, qu'on doit se décider.

www.libtool.com.cn

CHAPITRE III.

De l'effet des engagements ou des fautes du Capitaine.

657. Le capitaine peut, dans les diverses circonstances que nous venons de considérer, et dans toutes autres semblables, contracter des engagements volontaires, ou donner lieu, par ses faits, soit à des quasi-contrats, soit à des réparations de délits ou de quasi-délits. D'un autre côté, l'exécution du mandat qu'il a reçu, crée à son profit, des droits contre son commettant. Il en résulte qu'on peut le considérer sous deux rapports : sous le premier, nous avons à examiner les obligations personnelles du capitaine, tant envers l'armateur qu'envers les tiers; sous le second, ce à quoi l'armateur est tenu, tant envers le capitaine qu'envers les personnes avec qui celui-ci a contracté. Nous en ferons l'objet de deux sections.

SECTION PREMIÈRE.

Des engagements personnels du Capitaine.

658. Comme préposé salarié de l'armateur, le capitaine est obligé envers celui-ci; mais la nature de ses fonctions veut qu'il ait encore des obligations personnelles envers ceux qui chargent des marchandises dans le navire, quoiqu'il

www.libtool.com.cn
ne traite avec eux qu'en qualité de préposé de l'armateur. Si celui-ci a chargé ses propres marchandises, ces mêmes obligations personnelles ont lieu, indépendamment de celles que nous allons indiquer.

Nous ne parlerons ici que de la première espèce de ces engagements; nous traiterons des autres dans le chapitre troisième du titre IV.

En louant ses services à l'armateur, le capitaine ne s'engage pas seulement à faire un travail quelconque, il accepte le mandat de le représenter dans tout ce qui sera nécessaire pour l'intérêt de l'expédition entreprise. Il est donc garant de toutes fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions, soit qu'elles proviennent d'un défaut de prévoyance soit qu'elles aient été causées par ignorance de son art ou des obligations que les lois, les règlements locaux ou les usages du commerce lui imposent. La règle générale qu'on peut poser, est qu'il est réputé en faute, soit pour avoir fait ce qu'il ne devait pas, soit pour n'avoir pas fait ce qu'il devait, tant qu'il ne peut s'excuser sur la force majeure, d'après les principes expliqués, n. 238. Il est difficile de donner des règles bien précises sur une matière aussi délicate, par la variété infinie des circonstances. Tout ce qu'il est possible de dire, c'est que les tribunaux doivent scrupuleusement apprécier les faits, et les résultats du rapport du capitaine et de l'inter-

Civ. 1992. Com. 221.

www.infool.com.cn
rogatoire de l'équipage. Présumer que le capitaine est en faute, par cela seul qu'il ne prouve pas, d'une manière positive, que l'événement dont on veut le rendre responsable, est imputable à *tel* ou *tel* fait, à *telle* ou *telle* personne, serait pousser trop loin la sévérité; cette preuve formelle est souvent impossible. Présumer toujours que le capitaine n'a aucun tort, tant que la preuve de ce tort n'est pas faite contre lui, ne serait pas moins injuste. C'est aux tribunaux qu'appartient une appréciation sur laquelle il n'était pas possible que le législateur donnât des règles précises.

La nature des fonctions du capitaine ne permet pas qu'en toute occasion il consulte, ni même qu'il soit obligé de consulter l'armateur; mais il est en faute chaque fois que la loi l'y obligeant, ou indiquant des moyens d'y suppléer, il manque à ce devoir. Dans les cas même où la loi ne l'y soumet pas, il ne peut s'en dispenser, s'il a des intérêts opposés à ceux de son commettant.

Comme il reçoit un salaire, il serait, d'après l'art. 14 de la loi du 10 avril 1825, puni de la réclusion, s'il se permettait quelques infidélités ou abus de confiance dans sa gestion, en sup- Com. 236.
posant des dépenses, dommages, etc., ou en exagérant les véritables, en retenant quelque chose de ce qui lui a été confié, ou en dissimulant quelques-unes de ses recettes, en emprun-

www.libtool.com.cn
tant ou en vendant des marchandises, sans nécessité constatée.

Il doit, en conséquence, rendre compte de
Civ. 1993. sa conduite, de ses recettes et dépenses; il ne lui est pas permis de s'approprier, sans le consentement exprès ou tacite de l'armateur, quelque chose que ce soit de ce qu'il a pu recevoir, à titre de gratification ou autrement, sous les noms de *chapeau, étrennes*, etc., des personnes avec lesquelles il a contracté. Mais on verra, n. 708, que pour ce dernier cas, l'usage supplée facilement le consentement de l'armateur.

Par suite des mêmes principes, si, par sa faute ou son délit, il occasionne des poursuites, des déchéances ou autres pertes, il doit, indépendamment des peines prononcées par l'art. 13 de la loi du 10 avril 1825, en indemniser les parties intéressées. Il ne serait pas fondé à s'excuser sur ce qu'il a voulu échapper à l'application des règlements locaux qui lui imposaient quelque gêne ou des perceptions de droits, à moins qu'il n'en eût reçu l'ordre exprès ou présumé par l'objet de l'expédition; ce qui, toutefois, ne l'excuserait pas, s'il était poursuivi pour ces faits par l'autorité ou par l'administration publique.

659. Mais le capitaine n'est point personnellement obligé envers ceux avec qui il a traité, à

www.libtool.com.cn
l'exécution des engagements qu'il a contractés dans l'ordre de ses fonctions, et en cette qualité de capitaine, à moins qu'il n'ait excédé ses pouvoirs, ses instructions, ou que, de toute autre manière, il ait manqué de remplir ses obligations, par exemple, qu'il ait commis un délit ou quasi-délit. Alors, il est moins engagé par le contrat, que par cette contravention. C'est la conséquence de ce qui a été dit n. 561.

Il est encore obligé directement, même lorsqu'il n'a point excédé ses pouvoirs, s'il a déclaré formellement qu'il entendait s'engager personnellement, ou, quand cette obligation résulte de la nature de l'acte qu'il a souscrit: par exemple, si, faisant un emprunt régulier, il tirait des lettres de change, il serait garant envers les tiers-porteurs, conformément aux principes expliqués n. 580. Civ. 1997.

Néanmoins, dans les cas mêmes où le capitaine n'est point obligé envers les tiers, il est d'usage de diriger la demande contre lui, non pour le faire condamner personnellement, ni pour lui faire exécuter la condamnation, mais pour obtenir une reconnaissance régulière et exacte de l'obligation : car l'armateur qui serait assigné, ne manquerait pas de demander la mise en cause du capitaine, afin de faire décider si l'engagement allégué est véritable; et l'introduction d'une demande directe contre le capitaine prévient cette sorte d'exception.

www.libtool.com.cn

SECTION II.

Des engagements de l'Armateur envers le Capitaine et les tiers avec lesquels celui-ci a contracté.

660. Indépendamment du droit d'exiger le prix de ses services, comme nous le dirons dans le titre suivant, le capitaine a, comme tout mandataire, conformément aux principes expliqués n. 558 et 561, celui de se faire rembourser, par son commettant, des avances qu'il a faites pour lui, et d'être garanti des suites des engagements qu'il a contractés, en s'obligeant personnellement, pourvu qu'il n'ait, ni excédé ses pouvoirs, ni commis de faute. Il a même ce droit, quoiqu'il ait excédé ses pouvoirs, si ce qu'il a fait était nécessaire ou devait, dans l'ordre naturel des choses, être profitable à son commettant; c'est la conséquence des principes développés n. 562; leur application servirait à décider si le capitaine peut faire réparer le navire et emprunter, pour cet objet, dans les cas prévus n. 630, soit qu'il prétende n'avoir pas su que l'armateur était sur les lieux, ou y avait un fondé de pouvoir; soit que, ne pouvant nier qu'il en fût instruit, il ait négligé de se faire autoriser. On déciderait aussi, d'après les mêmes principes, s'il a pu faire un emprunt pur et simple, plutôt qu'un emprunt à la grosse, pour se procurer les deniers nécessaires.

Civ. 1999.

www.fibtool.com.cn

661. Les tiers qui ont traité avec le capitaine, ont action contre l'armateur qui l'a préposé, et à raison de tout ce qu'il a fait pendant sa préposition, comme on l'a vu n. 560; mais il faut que ces personnes aient pris les précautions légales. Ainsi, l'armateur ne répond pas des choses chargées, sans mention sur le livre de bord, ni, à plus forte raison, d'un mandat de gestion qu'un chargeur aurait donné au capitaine. Celui qui a traité ainsi, avec le capitaine, n'a de droits que contre lui. Si, quelquefois, il peut agir contre l'armateur, soit, en prouvant qu'il a profité de l'affaire, soit en arrêtant les sommes qu'il doit au capitaine, c'est par suite d'autres principes de droit que nous avons expliqués plus haut.

L'armateur n'est point tenu, aussi, des engagements que les lois interdisent entièrement au capitaine, ou qu'elles ne permettent de contracter avec lui qu'après l'observation de certaines formalités. Ainsi, nous avons vu, n. 606, que le capitaine ne pouvait vendre le navire qu'après en avoir fait juger l'innavigabilité; celui qui l'achèterait, sans ce préalable, ne serait pas recevable à exciper de sa bonne foi. On n'est jamais en bonne foi lorsqu'on ne se conforme pas aux lois, que personne n'est censé ignorer. Mais si le capitaine a trompé le magistrat, pour obtenir les autorisations nécessaires, le tiers, contre qui on ne prouvera pas de connivence,

www.libtool.com.cn
sera en règle, comme nous l'avons dit, n. 618, quand même, par des événements de force majeure, par la faute ou le crime du capitaine, il n'en résulterait aucun avantage pour l'armateur; sauf le droit de ce dernier, de faire punir le capitaine, conformément à l'article 14 de la loi du 10 avril 1825. Nous ferons connaître, dans le titre VI, comment ces principes s'appliquent aux emprunts à la grosse.

662. Quant aux engagements que la loi n'interdit point au capitaine, et pour lesquels elle n'exige que des précautions personnelles à ce dernier, l'armateur en est tenu, sans pouvoir opposer que son préposé a outrepassé ses instructions ou abusé de sa confiance. Ainsi, nous avons vu, n. 629 et 630, que le capitaine ne peut louer l'équipage, ou faire travailler au radoub du navire, sans le concours de l'armateur ou de son fondé de pouvoir, présent sur les lieux; nous verrons qu'il en est de même pour la location du navire; les tiers à qui on ne prouve pas qu'ils ont dû connaître ou connu cette présence, n'en auront pas moins, contre l'armateur, tous les droits que produirait l'engagement, si réellement il avait été absent, sauf la responsabilité du capitaine envers ce dernier.

Com. { 223. / 232.

663. L'armateur est en outre tenu civilement de toutes les suites des délits ou des quasi-dé-

lits commis par le capitaine, dans les actes ou les faits dont se compose sa préposition.

La distinction qui résultait de la rédaction primitive du Code de commerce, entre les engagements pour lesquels on doit supposer la volonté de l'armateur d'être engagé par son préposé, et les crimes, délits ou quasi-délits pour lesquels il n'est pas naturel de croire que l'armateur ait voulu donner un mandat, distinction que la jurisprudence avait reconnue (1), a été abolie par la loi du 14 juin 1841. Com. 216.

Cette loi autorise l'armateur à s'affranchir par l'abandon du navire et du fret, non-seulement de la responsabilité civile des faits et délits du capitaine, mais encore de tous les engagements contractuels relatifs au navire et à l'expédition, soit que le capitaine ait emprunté pour mettre le navire en état de partir, comme on l'a vu n. 621 et 630, soit qu'au cours du voyage il ait vendu ou mis en gage les marchandises des chargeurs, ou qu'il ait pris leurs vivres pour le besoin commun, ainsi qu'on l'a vu n. 644. Cet abandon peut, incontestablement, avoir pour résultat d'annihiler entièrement les droits des créanciers, si le navire périt ultérieurement, ou si le sauvetage des débris ne produit pas de quoi les payer. Com. 298.

(1) Cassation, 16 juillet 1827, D. 27, 1, 307. Rejet, 14 mai 1833, D. 33, 1, 248. Cassation, 1er juillet 1834, D. 34, 1, 294.

www.intool.com.cn
intégralement. Dans ce nouveau système, quelle que soit l'espèce d'engagement qu'un capitaine ait pris envers des tiers, l'armateur ne doit à ces prêteurs, chargeurs ou passagers, rien de plus que l'abandon du navire et du fret; et c'est seulement lorsqu'il ne veut pas leur faire cet abandon, qu'il doit les payer.

A la vérité, la loi du 14 juin 1841 accorde à l'affréteur unique ou aux chargeurs divers, des marchandises que le capitaine veut prendre ou vendre, la faculté de s'opposer à la vente ou à la mise en gage de ces objets, en exigeant qu'ils soient déchargés, et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. Lorsqu'il n'y a pas d'accord entre tous les chargeurs, ceux qui veulent se soustraire à l'exercice des droits du capitaine ne peuvent décharger leurs marchandises qu'en payant la totalité du fret, quoique le voyage ne soit pas terminé.

Mais cette disposition ne prévoit pas toutes les difficultés : elle suppose que le navire est arrêté soit dans un port, soit dans une rade, où le besoin de disposer des marchandises des chargeurs se manifeste. Il peut arriver que la nécessité de s'emparer des vivres qu'un char-
Com. 249. geur aurait dans le navire, comme objet de commerce ou comme objet particulier de sa consommation, ait lieu en pleine mer; et dans ce cas, le chargeur ou passager est privé de la

www.indoor.com.cn
faculté de se soustraire à la mainmise du capitaine.

Dans le nouveau système, qui permet à l'armateur de se libérer des engagements contractés par le capitaine, on n'a pas même excepté le cas où il s'agit de dégager un otage que ce capitaine aurait donné pour sûreté du rachat du navire, comme on l'a vu n. 642, ce qui paraît bien rigoureux; car si le navire périt, ou se trouve valoir moins que le prix du rachat, il est évident que l'armateur fera l'abandon, et que l'otage ne sera pas délivré jusqu'à ce qu'une contribution pour le prix de sa rançon ait eu lieu, comme on le verra n. 740, et qu'elle ait fourni les fonds nécessaires.

L'armateur devant délaisser le fret, nous pensons que s'il l'avait touché en tout ou en partie, par avance, il devrait en rapporter le montant; et s'il était chargeur de quelques marchandises, il en devrait compter le fret à dire d'experts. Nous sommes même porté à croire que si le navire était assuré, les créanciers à qui l'abandon est fait, auraient le droit d'exiger le montant de l'assurance, par le même motif qui nous a fait dire, n. 271, que l'acquéreur d'une chose assurée avait droit au prix dû par l'assureur, en cas de perte : en effet, l'abandon est une translation de propriété, une dation en payement.

L'armateur peut faire cet abandon en tout

www.hutool.com.cn

temps et en tout état de cause : ainsi, de ce qu'il aurait satisfait quelques réclamants; de ce qu'il aurait défendu au fond, à une demande, en contestant sa quotité; de ce qu'il aurait payé un à-compte, il n'en résulterait pas de fin de non-recevoir contre l'offre de cet abandon.

664. La loi du 14 juin 1841 apporte à la faculté d'abandon indéfini accordé à l'armateur, une modification qui doit être remarquée. Elle est déniée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire du navire. On rentre alors dans le droit commun. Civ. 2092.

Si le capitaine est seulement co-propriétaire, son obligation indéfinie pour les dettes relatives au navire et à l'expédition qu'il a contractée, est réduite à la proportion de son intérêt. Ainsi, en supposant qu'il soit propriétaire d'un quart, et que les dettes montent à 100,000 fr., il ne sera obligé personnellement qu'à 25,000 fr.; et dès que les autres copropriétaires abandonneront le navire et le fret qui peut-être n'ont pas de valeur, non-seulement ceux-ci, mais même le capitaine qui a contracté les dettes, seront libérés des 75,000 fr. restant.

Nous croyons devoir ajouter à cette modification très-imparfaite, selon nous, une autre qui nous paraît résulter de la nature des choses. Si, comme il arrive souvent, l'armateur avait confié au capitaine, outre la conduite du

WWW.BIBLIOTECA

navire, un mandat de gérer sa cargaison, les engagements de ce dernier, à cet égard, l'obligeraient, sans qu'il pût se libérer par l'abandon des marchandises expédiées, ou de celles qui auraient été achetées en remplacement. On rentre, en ce cas, dans les principes expliqués Civ. 1998. n. 561, sur les obligations que tout commettant contracte par ses préposés.

Tout ce qui vient d'être dit s'applique aux faits ou engagements de celui qui aurait été substitué au capitaine, non-seulement dans les cas où l'art. 25 de la déclaration du 21 octobre 1727 appelle un officier pour remplacer le capitaine malade ou décédé, mais encore lorsque le capitaine a mis quelqu'un en sa place, même sans préposés.

665. Le choix de l'équipage étant un fait du capitaine, dans l'ordre de ses pouvoirs auquel l'armateur concourt quelquefois, il est, de même, tenu des délits et déprédations commis par les gens qui le composent.

Néanmoins, si le navire est armé en guerre, comme il lui est moins aisé de les prévoir et de les prévenir, il n'est responsable des délits et déprédations commis en mer, en contraven- Com. 217. tion aux lois sur la course maritime, soit par les gens de guerre qui sont sur le navire, soit par l'équipage, que jusqu'à concurrence du cautionnement qu'exige de lui, l'art. 20 de l'arrêté

www.libtool.com.cn
du gouvernement du 22 mai 1803 (2 prairial an XI), pourvu qu'il n'en soit ni participant, ni complice, et qu'il n'en ait pas volontairement profité. L'acte de ce cautionnement, déposé au bureau des classes du port où l'armement a lieu, et enregistré à celui de l'inspection de la marine du chef-lieu dont ce bureau dépend, a pour objet de répondre à tous intéressés, au nombre desquels sont compris les propriétaires des marchandises ou navires injustement capturés, de tous dommages, pertes, pillages, pirateries, qui auraient été commis à leur égard (1). Il répond également au gouvernement, des droits que, dans certains cas les capteurs de navires ou de marchandises doivent acquitter, conformément aux règles sur les prises (2). Si le navire porte en équipage, garnison et gens de mer, moins de cent cinquante hommes, le cautionnement est de trente-sept mille francs, et peut être fourni par l'armateur : c'est alors plutôt une soumission de payer, qu'un véritable cautionnement. Cependant, s'il est fourni par un tiers, celui-ci est solidaire, et ne peut opposer le bénéfice de discussion. Si le navire est monté par plus de cent cinquante hommes, le cautionnement est de soixante-quatorze mille francs, et doit

(1) Rejet, 18 nivose an 13, D. 5, 2, 85.
(2) Rejet, 26 août 1807, Sirey, 7, 2, 818.

www.libtool.com.cn
nécessairement être donné par l'armateur, solidairement avec le capitaine et deux personnes non intéressées dans l'armement.

666. Nous avons parlé, dans les numéros précédents, de la responsabilité envers les tiers, à laquelle est assujetti l'armateur que nous supposons être en même temps propriétaire du navire. Dans le cas où le propriétaire d'un navire, s'étant borné à l'affréter, ou en ayant concédé la jouissance à un titre quelconque, tel que nantissement ou autre semblable, le choix du capitaine aurait été fait par le fréteur ou engagiste, et, par suite, l'équipage formé du consentement de ce dernier, les tiers qui n'auraient pas contracté avec ce fréteur, ou avec le capitaine en son nom, pourraient agir contre le propriétaire du navire. La seule différence entre ces deux cas, est que si le propriétaire a choisi le capitaine, il répond de ses faits, même envers l'armateur qui n'avait pas, comme on le verra dans la suite, droit d'en substituer un autre; tandis que si l'armateur a fait le choix, le propriétaire a, contre lui, une action en garantie pour raison des poursuites qu'il encourrait à l'occasion des faits de ce capitaine.

www.libtool.com.cn

TITRE III.

DES GENS DE MER ET DES ENGAGEMENTS RELATIFS AU LOUAGE DE LEURS SERVICES.

667. Le service d'un navire est fait, sous la direction du capitaine, par un grand nombre de personnes qui portent diverses qualifications.

Toutes ces personnes, et le capitaine lui-même, considéré comme locateur de ses services, sont compris sous la dénomination collective de *gens de mer*. Lorsqu'on veut distinguer le capitaine, et qu'il est en opposition avec ceux qui lui sont subordonnés, ces derniers
Com. 272. prennent le nom de *gens de l'équipage*. Il est important de ne pas perdre de vue cette distinction, nécessaire dans un grand nombre de circonstances.

Nous diviserons ce titre en trois chapitres : le premier traitera des engagements des gens de mer en général; le deuxième, des règles particulières aux engagements des gens de l'équipage; le troisième, des conventions que peuvent faire les gens de mer avec des personnes qui leur confient le soin de vendre des marchandises et d'en acheter d'autres en retour, ce qu'on appelle *contrat de pacotille*.

CHAPITRE PREMIER.

Des engagements des gens de mer en général.

668. Assez ordinairement, le prix du louage des gens de mer est fixé en argent; il arrive aussi qu'ils conviennent avec l'armateur, de partager avec lui les produits, soit des opérations entreprises, soit du transport des personnes et des objets qui seront embarqués. Cette espèce particulière d'engagement doit être considérée séparément. En consequence, nous diviserons ce chapitre en trois sections : la première offrira des règles communes à tous les engagements des gens de mer; la seconde traitera des engagements à prix déterminé, la troisième, des engagements au *profit* ou au *fret*.

SECTION PREMIÈRE.

Règles communes à toutes espèces d'engagements des gens de mer.

669. Nous avons vu, n. 625, comment était constaté l'engagement du capitaine : c'est dans le chapitre suivant, que nous ferons connaître ce qui est particulier aux gens de l'équipage. Il sera question ici de ce qui est commun aux uns et aux autres.

www.libtool.com.cn

Nul ne peut être admis à s'engager pour le service d'un navire, en quelque titre et pour quelques fonctions que ce soit, s'il n'est compris dans l'inscription maritime, suivant les règles déterminées par l'ordonnance du 31 octobre 1784, la loi du 7 janvier 1791 et celle du 25 octobre 1795 (3 brumaire an IV).

Tout homme de mer, engagé pour le service d'un navire, est tenu de s'y rendre au jour déterminé par la convention ou l'usage. S'il a été engagé dans un autre quartier maritime que celui du port d'armement, les art. 8 et 10 de l'arrêté du 26 mars 1804 (5 germinal an XII) lui accordent une indemnité de conduite, régleé à proportion du trajet qu'il doit faire, et de son grade; à moins qu'une convention n'en dispense celui qui l'a engagé.

En cas de refus ou de retard, l'homme de mer engagé, peut être poursuivi comme déserteur, conformément à l'article 14 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784, au titre XVIII de la même ordonnance et à l'article 55 de la loi du 22 août 1790. Les commissaires des classes, en France, et les consuls, en pays étrangers, conformément aux art. 25 et 26 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, sont chargés de la recherche de ces déserteurs, et de veiller à l'exécution des lois à cet égard. Ces officiers sont, tant d'après l'ordonnance du 31 octobre 1784, que d'après l'article 2 de l'arrêté du 26 mars 1804,

www.libtool.com.cn
investis du droit de juger administrativement les causes sur lesquelles un homme de mer se fonderait pour se dégager.

En général, l'appréciation de ces motifs dépend des personnes et des circonstances. Il est *telle* excuse qui serait jugée valable de la part d'un homme de *tel* grade, et ne serait pas ainsi considérée à l'égard d'un homme d'un grade différent. D'un côté, l'impossibilité physique pourrait n'être pas toujours une cause qui dispensât des dommages-intérêts et des peines que les règlements prononcent : telle serait la position d'un homme de mer, hors d'état de remplir ses engagements, par l'effet d'une détention que son inconduite lui aurait attirée.

670. La faveur des expéditions maritimes a porté le législateur à déroger, dans leur intérêt, aux règles du droit commun : c'est ainsi qu'un décret du 2 septembre 1793 déclare que le délai pour se pourvoir en cassation contre les arrêts rendus au préjudice des gens de mer, ne court point contre eux, tant qu'ils sont en voyage. La contrainte par corps ne peut être exercée contre les gens de mer à bord, ou déjà montés sur des chaloupes pour se rendre à bord d'un navire prêt à faire voile. Nous avons déjà expliqué, n. 610, ce qu'on entendait par cette dernière expression. Mais il faut que la cause de l'arrestation soit *civile*, c'est-à-dire autre

Com. 231.

www.libtool.com.cn
qu'une contravention, un délit ou un crime. Il faut encore que la dette ne soit pas contractée pour le voyage qui va avoir lieu : par exemple, la contrainte par corps pourrait être exercée, s'il s'agissait d'une condamnation prononcée contre le capitaine, pour aliments fournis à lui ou aux gens de l'équipage, par son ordre. Néanmoins, en ce qui concerne ces derniers, on ne considère pas, comme dépense relative au voyage projeté, celle qu'ils auraient faite pour aliments, même avant que l'armateur eût commencé à les nourrir, en établissant ce qu'on appelle *marmite à bord*. Dans les cas où une dette de cette nature ne donnerait pas lieu à poursuivre l'armateur ou le capitaine, elle ne serait que l'objet d'une action ordinaire contre les débiteurs.

Par suite de cette faveur, lors même que la dette est pour le voyage, le débiteur peut encore obtenir sa liberté, s'il donne caution. Mais cette indulgence, n'existant que pour la personne et dans l'intérêt de la navigation, le créancier, quel qu'il soit, peut poursuivre ses droits sur les biens de son débiteur, autres cependant
Pr. 592. que ses hardes et équipage de voyage, puisque ce serait lui enlever indirectement les moyens de partir. L'obligation de la caution ne saurait être d'acquitter la dette, dans les termes de l'engagement du débiteur. En effet, puisqu'on exerce la contrainte par corps, la dette est né-

www.libtool.com.cn
cessairement exigible; et s'il faut que la caution paye à l'instant, la faculté d'en donner une pour obtenir la liberté, devient illusoire. La caution ne s'oblige donc, comme on l'a vu n. 610, pour le navire, qu'à la représentation de la personne du débiteur, à l'époque à laquelle le voyage sera terminé, et à payer, s'il déserte, ou si, par tout autre fait volontaire, il ne revient pas à la fin de son engagement.

671. Les gens de mer ne peuvent rien charger sur le navire, sous quelque prétexte et quelque dénomination que ce puisse être, s'ils n'en ont reçu l'autorisation de l'armateur. Peu importerait qu'ils offrissent d'en payer le fret, cet armateur ayant pu compter sur l'emplacement total et libre du navire. Mais cette prohibition ne s'étend pas aux effets qui leur appartiennent, et qu'on appelle le *coffre* ou la *portée des mariniers*. Dans l'usage, on tolère même qu'ils placent dans ce coffre, autant qu'il peut en contenir, des marchandises et des objets autres que les hardes et effets à leur usage : c'est ce qu'on nomme le *port permis*. A moins d'une convention particulière, ce port permis ne peut être cédé; et l'homme de mer qui n'en use pas, ne peut réclamer de l'armateur une indemnité pécunaire. Com. 251.

Les tribunaux pourraient seuls, d'après les circonstances, fixer les limites de ce port per-

www.libtool.com.cn
mis, ainsi que celles de la liberté qu'on laisse assez habituellement au capitaine de placer des marchandises pour son compte dans la chambre qu'il occupe. C'est ainsi qu'elle n'est point admise quand le navire est destiné à la course maritime, parce que la crainte d'exposer à la prise des objets précieux qu'ils porteraient, pourrait empêcher les gens de mer d'attaquer l'ennemi avec intrépidité. A plus forte raison, elle serait interdite, si les objets chargés pouvaient compromettre la sûreté du navire.

672. Quelle que soit la manière dont un homme de mer s'est engagé, il ne peut, sans cause légitime, jugée comme on l'a vu, n. 669, ou s'il n'est congédié, quitter le navire avant la fin du voyage, c'est-à-dire, suivant l'explication donnée n. 600, avant la fin de l'expédition maritime projetée, qui peut être faite pour l'aller et le retour, ou n'avoir pour objet que l'aller ou le retour. En général, on doit dire que les gens de mer sont présumés s'être loués pour l'un et l'autre, tant qu'il n'y a pas preuve, ou du moins une présomption suffisante du contraire.

673. Le navire est affecté par privilége, au
Com. 191. payement des loyers des gens de mer, quelque soit leur grade, dans l'ordre des préférences que nous ferons connaître au titre VIII; et

www.libtool.com.cn

nous verrons aussi comment le fret leur est particulièrement affecté.

Toute action en payement de loyers de gens de mer, de quelque manière qu'ils se soient engagés, est prescrite par le laps d'un an, depuis la fin du voyage, à moins qu'il n'y ait cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire, comme nous l'avons vu n. 240. Com. 433. 434.

SECTION II.

Engagements des gens de mer pour un prix déterminé.

674. L'engagement contracté par les gens de mer qui louent leurs services pour un prix déterminé, peut être fait: ou moyennant une certaine somme fixée pour tout le voyage, quelle qu'en soit la durée, ce qu'on appelle *engagement au voyage;* ou moyennant une somme pour chaque mois que dure le voyage, ce qu'on nomme *engagement au mois;* et, dans ce cas, le mois commencé est acquis, quoique le voyage soit achevé avant le dernier jour. Com. 252.

Il ne serait pas impossible, quoique très-rare, que des gens de mer se louassent pour un temps déterminé, par exemple, quatre, six mois. Dans ce cas même, on suivrait la règle que nous avons donnée n. 672; et l'homme engagé ne pourrait quitter qu'après la fin du voyage, sauf, s'il avait servi plus longtemps qu'il ne

www.libtool.com.cn
s'y était obligé, à réclamer une augmentation proportionnelle.

Outre les causes particulières qui peuvent mettre fin aux engagements d'un homme de mer, causes dont nous avons dit, n. 669, que le jugement appartenait aux officiers des classes, et outre le congédiement soumis à des règles particulières, selon qu'il s'agit du capitaine ou des gens de l'équipage, les engagements des gens de mer, sans distinction, peuvent être résolus ou modifiés par des événements indépendants de leur volonté, dont l'effet est qu'ils servent moins ou plus longtemps qu'ils ne se sont engagés.

Ces cas sont : la rupture, le retardement, la prolongation du voyage, la captivité, la maladie ou la mort de celui qui s'est engagé.

Nous en ferons l'objet de six paragraphes.

§ Ier.

De la rupture de voyage.

675. La rupture de voyage, quand même elle serait volontaire, ou causée par la faute de l'armateur, par exemple, par sa faillite ou autre accident semblable, ne doit pas être confondue avec le congédiement, dans ses effets envers les gens de mer dont elle rompt l'engagement.

La différence est sensible. La rupture de

www.libtool.com.cn
voyage consiste à ne point faire l'expédition projetée, ou à ne pas continuer celle qui est commencée, ou à faire la décharge du navire dans un lieu plus rapproché que celui pour lequel était la destination, ce qu'on nomme *raccourcissement de voyage*. Elle est, de la part de l'armateur, une renonciation ou une modification à son entreprise. Le renvoi ou congédiement de quelques hommes de mer ne change rien aux dispositions projetées, et n'empêche pas que l'armateur n'exécute ou ne continue son expédition avec les hommes qui lui restent, ou avec ceux qu'il prend en remplacement. S'il est vrai que le congédiement soit la conséquence d'une rupture de voyage, il est vrai aussi que, sans renoncer à son entreprise, un armateur peut, par des raisons quelconques, congédier tout ou partie des gens qu'il a loués. Nous avons vu déjà, n. 626, comment ce droit pouvait être exercé à l'égard du capitaine; et ce que nous avons dit, fait connaître l'importance de la distinction entre la rupture de voyage et le congédiement, pour appliquer ce que nous dirons, dans le chapitre suivant, sur le congédiement des gens de mer.

La rupture de voyage peut avoir lieu par le fait ou la volonté de l'armateur ou du capitaine dont il est responsable, ou même par un fait étranger à sa volonté, qui n'aurait pas le caractère de force majeure, par exemple, le fait

www.libtool.com.cn
des chargeurs, ce qui lui laisse ses droits d'indemnité contre qui de droit; nous la nommerons rupture *volontaire*. Elle peut aussi avoir lieu par des événements indépendants de toute faute ou volonté particulière; nous la nommerons rupture *forcée*. Ce sera l'objet des deux articles suivants. Mais, quelque soit la cause qui y donne lieu, il y a des mesures spéciales prescrites pour que les gens de mer congédiés, soient conservés à leur nation et obtiennent les moyens d'y retourner; on en verra l'explication n. 699.

ART. Ier. *De la rupture volontaire de voyage.*

676. La rupture volontaire de voyage est la renonciation qu'un armateur fait à l'expédition qu'il avait projetée ou commencée.

Si la rupture volontaire a lieu avant le dé-
Com. 252. part du navire, les gens de mer loués, au voyage ou au mois, sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire, et retiennent en outre les avances qu'ils ont reçues, quel qu'en soit le montant; ou s'ils n'en ont pas reçu, il doit leur être payé un mois de gages. Cette indemnité est due quand même la rupture du voyage ne leur causerait aucun préjudice, par exemple, s'ils trouvaient de suite à s'engager.

Quand la rupture volontaire arrive après le départ, les gens de mer loués au voyage

www.hbtoof.com.cn
sont payés de toute la somme qui leur a été promise. Ceux qui sont loués au mois sont payés du temps qu'ils ont servi, et reçoivent, pour toute indemnité, la moitié de leurs gages, pour le reste de la durée présumée du voyage; sans considérer si le tort qu'ils éprouvent est plus considérable, ou s'ils ont pu trouver à se louer de suite sur un autre navire. On doit leur payer en outre leurs frais de route, conformément à l'article 1er de l'arrêté déjà cité du 26 mars 1804. Mais les articles 4 et 5 de cet arrêté veulent que, s'il est possible de les renvoyer par mer, dans leurs quartiers, cette voie soit toujours préférée; et alors il n'est point payé de conduite à ceux qui peuvent gagner des salaires, en exerçant leur profession sur la navire où ils sont embarqués. Com. 256.

ART. II. *De la rupture forcée.*

677. Ce que nous avons dit de la rupture volontaire suffit pour montrer combien il est important de ne point la confondre avec la rupture forcée, puisque les effets en sont très-différents.

Les principaux cas de force majeure qui amènent la rupture forcée du voyage sont : l'interdiction de commerce, l'arrêt de prince, la perte du navire, son état d'innavigabilité. Nous en ferons l'objet de quatre distinctions.

www.libtool.com.cn

Dist. 1. *De la rupture de voyage par interdiction de commerce.*

678. L'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné, définie n. 641, est une cause légitime de rupture de voyage.

Quand elle arrive avant le départ, il n'est point dû de loyers aux gens de mer; ils ne peuvent réclamer que le salaire des journées
Com. 253. par eux employées à équiper le navire. Quand elle arrive depuis le départ, soit qu'elle opère le retour dans le port d'où l'on sort, soit que le capitaine débarque dans un lieu plus rap-
Com. 254. proché, les gens de mer engagés au mois touchent leurs loyers à proportion du temps qu'ils ont servi, et si l'engagement est au voyage, suivant une expertise par laquelle on les détermine d'après les probabilités de durée qu'offrait l'expédition. Ceux qui ont reçu une avance
Com. 252. 258. supérieure à ce qui leur serait dû d'après ces bases, ne sont tenus à aucune restitution.

Dist. 2. *De la rupture de voyage par arrêt de prince.*

679. Nous avons vu, n. 640, ce qu'on appelait *arrêt de prince*, ou *embargo;* et les notions que nous y avons présentées indiquent qu'il peut, suivant les circonstances qui l'accompagnent, opérer, ou non, une rupture de voyage. En effet, lors même que la durée de l'embargo n'a point été fixée, il peut être levé si

www.libtool.com.cn

promptement que l'armateur ne renonce pas à son entreprise; il produit alors un simple retardement dont nous indiquerons bientôt les effets. C'est à l'armateur qu'il appartient de décider si l'embargo doit le faire renoncer à son expédition, et par conséquent produire la rupture du voyage; et son intérêt garantit ici l'équipage, de toute possibilité de fraude.

Tout ce que nous avons dit sur la rupture du voyage, par interdiction de commerce, s'applique à celle que produit l'embargo, qui peut avoir lieu aussi avant ou après que le navire a mis à la voile. Com. 253. 254.

Dist. 3. *De la rupture de voyage par perte du navire.*

680. Le navire peut périr de diverses manières, ou du moins, sa perte, sans être absolue et totale, peut être telle qu'il n'y ait plus aucun moyen de l'employer à sa destination. Les plus remarquables sont : le naufrage, l'incendie, la prise, la confiscation. Com. 258.

Nous avons donné, n. 643, la définition du naufrage. Il arrive assez généralement pendant la traversée. Il n'est pas toutefois impossible que, dans le port, un navire en chargement, détaché de ses ancres par la tempête, ou frappé par un choc extraordinaire, ne périsse avant le départ; on appliquerait alors les règles que nous venons de donner sur la rupture forcée du voyage non commencé, sauf la réduction

www.libtoshe.com.cn

de ce que les gens de mer ont droit d'exiger, dans ce cas, à la valeur des débris du navire, comme il va être dit.

Si, après le départ, le navire et les marchandises chargées périssent en entier par suite d'un naufrage, ou de tout autre accident qui
Com. 258. produise les mêmes effets, il n'est point accordé de loyers aux gens de mer. Le besoin de les intéresser à la conservation du navire et du chargement a fait admettre cette dérogation aux règles du droit civil, d'après lesquelles la perte du gage n'anéantit que l'action réelle, et
Civ. 2092. laisse subsister l'obligation personnelle à la sûreté de laquelle une chose était spécialement affectée par privilége; mais ils ne sont point tenus de restituer les avances qui leur ont été faites.

681. Par conséquence de ce principe, si une partie du navire est sauvée, quelque peu considérable qu'elle soit, les gens de mer engagés au voyage ou au mois, sont payés de leurs
Com. 2[r]9. loyers échus et de l'indemnité de conduite sur le produit des débris du navire. On déduit, à la vérité, sur ce prix, les frais de sauvetage faits par le capitaine, ou par l'autorité administrative, dans les cas indiqués n. 643, ou par des tiers que le seul sentiment d'humanité aurait pu exciter à sauver un navire abandonné par son propre équipage, comme on l'a vu n. 562.

Cette déduction est fondée sur le principe du droit civil, qui déclare privilégiés sur une chose, les frais faits pour sa conservation. Alors, les gens de mer qui ont été employés au sauvetage participent à ce privilége pour les journées qu'ils y ont consacrées, dont le règlement est fait conformément à l'arrêté du gouvernement du 7 mai 1801 (17 floréal an IX), et à l'art. 7 de celui du 26 mars 1804 (5 germinal an XII). Civ. 2102. Com. 261.

Enfin, par une dernière conséquence du même principe, si la valeur des débris ne suffit pas, ou se trouve absorbée par des privilégés qui passent avant les loyers des matelots, suivant les règles que nous donnerons dans le titre VIII, les gens de mer sont payés subsidiairement sur le fret des marchandises sauvées. Il pourrait même arriver que le navire périt après avoir déjà gagné du fret. Par exemple, si dans un voyage pour aller à Lisbonne, et en revenir, le navire ne périt qu'au retour, le fret des marchandises rendues à Lisbonne, est acquis et a été touché par l'armateur, ou a dû lui être payé; il est juste que ce fret acquis, étant le gage des gens de mer, soit employé à les payer pour le voyage d'aller, ou si l'armateur était lui-même chargeur, qu'il leur en tienne compte. Com. 271.

682. Un navire peut être consumé par le feu dans plusieurs circonstances. La foudre peut

www.libtool.com.cn
l'incendier; des combustibles lancés par l'ennemi ou par des malfaiteurs, l'imprudence de quelque personne de l'équipage ou de quelque passager, la fermentation des matières faisant partie du chargement, peuvent occasionner le même accident; le capitaine peut être réduit à y mettre le feu dans le cas dont nous avons parlé n. 642; enfin, comme on l'a vu n. 268, les autorités locales peuvent déclarer qu'un navire contient des germes de peste, et ordonner qu'il sera brûlé. Ces causes et autres semblables, en anéantissant le navire, opèrent une rupture forcée du voyage. Tout ce que nous avons dit sur la perte par naufrage recevrait alors son application.

683. La prise, qu'on ne doit pas confondre avec l'arrêt de prince, comme nous l'avons fait observer n. 640, est l'événement par lequel un navire tombe en la puissance d'un ennemi qui s'en empare dans la vue d'en dépouiller le légitime propriétaire. Par sa nature et ses effets, elle met fin à l'expédition pour laquelle les gens de mer s'étaient engagés, à moins que, par quelque événement, tel que la reprise du navire, qu'on nomme *recousse*, ou son relâchement, quand l'illégalité de la prise est reconnue, elle ne se réduise en un simple retard de voyage.

La confiscation, dont le résultat est aussi de dépouiller le propriétaire, différant de la prise,

en ce qu'elle est une peine pour infraction aux lois et règlements de l'autorité compétente, ne serait pas considérée comme une exception de force majeure. Si elle provenait d'une contravention de l'armateur, il n'en serait pas moins tenu envers les gens de mer. Il en serait de même si elle avait lieu par la faute du capitaine dont il doit répondre, sauf son recours contre lui, et les peines prononcées par l'art. 13 de la loi du 10 avril 1825. Si elle est imputable à quelques chargeurs, l'armateur est tenu aussi de payer les gens de mer, sauf son action en garantie.

Dist. 4. *De la rupture par innavigabilité du Navire.*

684. L'innavigabilité définie n. 644, ne peut en général, être une occasion de rupture de voyage, que si elle arrive après le départ. Un navire ne devant sortir qu'en bon état, l'armateur qui ne le ferait pas partir sous prétexte d'innavigabilité, serait considéré comme rompant volontairement le voyage, à moins que cette innavigabilité n'eût été causée par accidents de force majeure arrivés dans le port de l'expédition. Com. 225. 252. 277.

L'innavigabilité doit être constatée, comme on l'a vu n. 606; mais l'observation des formalités requises n'empêcherait pas que, par analogie des principes expliqués n. 715, les gens de mer ne fussent admis à prouver que, dès

www.libtool.com.cn

l'instant du départ, le navire était en mauvais état; que, par conséquent, la navigation ne l'a pas occasionnée, quoique sans doute elle ait pu l'augmenter. Dans le cas d'une telle preuve, la rupture de voyage serait réputée un fait de l'armateur, et soumise aux règles de la rupture volontaire. Dans les autres, il y aurait une distinction à faire. L'innavigabilité, reconnue irréparable, équivaudrait au naufrage du navire, et en aurait tous les effets; mais si le navire
Com. 389. pouvait être réparé et mis en état de continuer sa route, ou si le capitaine, trouvant à en louer
Com. 396. 391. un autre, y employait son équipage, ces événements ne deviendraient plus que de simples retardements.

§ II.

Du retardement de voyage.

685. On nomme *retardement*, l'événement par lequel le voyage d'un navire est instantanément suspendu, tels sont l'embargo, la crainte des pirates ou des corsaires, la manifestation ou les dangers de la peste, ou tous autres accidents qui ne donneraient pas lieu, par eux-mêmes à la rupture du voyage. Tel serait encore le séjour forcé dans un port intermédiaire, où des vents contraires, la crainte de l'ennemi, celle de la tempête, la nécessité de réparations, etc., ont forcé le navire d'entrer, et de faire un séjour qu'on nomme *starie*.

www.libtool.com.cn

Dans ces différents cas, il y a réellement force majeure, à moins que l'armateur ou le capitaine n'ait causé ce retardement, auquel il pouvait échapper ou ne pas s'exposer. Le retardement forcé n'apporte aucune modification dans Com. 254.
les engagements faits au voyage; quant à ceux qui sont au mois, les loyers courent, pour moitié seulement, pendant la suspension, dont le temps est constaté, en pays étrangers, par les consuls, conformément à l'art. 46 du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781 et à l'art. 48 de celle du 29 octobre 1833.

Mais s'il ne provient pas d'une cause de force majeure, les loyers au mois ne sont point réduits pendant le séjour, et les gens de mer engagés au voyage ont droit à des indemnités proportionnelles. Ces indemnités ou augmentations de loyers sont définitivement supportées par les personnes qui y ont donné lieu, mais avancées par celui qui a engagé les gens de mer.

§ III.

De la prolongation de voyage.

686. On n'entend point, par prolongation de voyage, une continuation de temps ou de durée au delà de ce qui avait été convenu; c'est ce que nous avons vu s'appeler retardement.

La prolongation de voyage résulte, ou de la direction du navire vers le lieu de sa destination, mais par une route plus longue que celle

www.libtool.com.cn

qu'il devait suivre, ce qu'on appelle *changer de route :* ou de la direction et conduite du navire dans un lieu de débarquement autre que celui de la primitive destination, ce qu'on nomme *changer de voyage.*

Ces changements ne peuvent, en thèse ordinaire, donner aucun droit aux gens de mer contre l'armateur, s'ils ne font pas durer leurs services plus long-temps qu'ils n'ont dû s'y attendre.

Lorsqu'il en résulte une durée extraordinaire de services, on distingue entre l'engagement au voyage, et l'engagement au mois.

Com. 255. Dans ce dernier cas, les loyers courent sans déduction, puisque le travail prolongé est le même. Il n'en est pas ici comme du retardement pendant lequel les gens de mer ne rendent aucun service actif; voilà pourquoi on ne distingue point si la prolongation provient ou non de force majeure.

Lorsque l'engagement est au voyage, il est convenable d'appliquer les distinctions que nous avons faites ci-dessus. De même qu'en cas de retardement forcé, les gens de mer loués au voyage ne reçoivent aucune augmentation, parce qu'ils sont présumés en avoir couru les chances, il paraît juste qu'ils n'en obtiennent point aussi lorsque cette même force ma-
Com. 257. jeure oblige l'armateur à faire une route plus longue. En général, on considérerait comme

www.libtool.com.cn
force majeure, non-seulement la nécessité où se trouverait un capitaine qui, apprenant que le port de sa destination est bloqué, se rendrait Com. 279.
dans un autre port, non bloqué, de la même puissance; mais encore toute prolongation faite dans la vue d'éviter un des accidents dont nous avons parlé dans les numéros précédents, d'en réparer les suites, ou de se procurer des vivres, de l'eau, de débarquer des malades dont la présence peut occasionner des dangers. Mais s'il n'y a pas de force majeure, les gens de mer ont les mêmes droits qu'au cas de retardement. Ils obtiennent une augmentation proportion- Com. 255.
nelle, s'ils sont loués au voyage; et quant à ceux qui le sont au mois, leurs loyers continuent de courir.

Dans toutes ces hypothèses, si l'armateur, sans une raison plausible, prolongeait son voyage, les gens de mer qui l'abandonneraient ou qui refuseraient de continuer le service, pourraient, d'après les circonstances, être excusés d'avoir violé les règles que nous avons données n. 672.

§ IV.

De la captivité d'un homme de mer.

687. Suivant les principes du droit strict, l'homme de mer fait prisonnier devrait cesser de toucher ses loyers, puisqu'il ne peut plus faire de travail. Mais lorsqu'il a été pris hors

www.libtool.com.cn
du navire, d'où il était sorti pour un service
Com. 267. commandé ou autorisé, il jouit, si le navire arrive à bon port, non-seulement de la plénitude des droits que lui assure la convention, et de ceux que les lois ou l'usage lui accordent, tels que la participation au bénéfice des prises que ferait le navire, conformément aux règlements sur cette matière; mais encore s'il a été fait esclave, il lui est dû, pour son rachat, au cas où le navire arriverait à bon port,
Com. 269. une indemnité fixée à 600 francs, dont le gouvernement détermine l'emploi.

Il n'en est pas ainsi lorsqu'il est pris dans toute autre circonstance, même dans un com-
Com. 266. bat, ou par suite d'un abordage de l'ennemi qui se serait borné à faire quelques prisonniers. C'est un accident dont il est seul victime, mais auquel chacun était comme lui exposé; il n'a droit qu'aux loyers jusqu'au jour où il a été pris.

§ V.

De la maladie d'un homme de mer.

688. Tout homme de mer qui tombe malade depuis le moment qu'il est sur le navire, ou
Com. 266. employé à son service (1), soit naturellement, soit par blessures reçues en combattant ou en

(1) Cassation, 12 floréal an 9, Questions de droit, v°. Prises maritimes, § 3.

www.libtool.com.cn
faisant le travail qui lui est commandé, soit à terre, où il se serait rendu avec autorisation, est traité aux dépens du navire jusqu'à sa guérison. Il touche aussi le montant de ses loyers, et même les profits au partage desquels il eût été admis, s'il n'était pas tombé malade. Mais s'il l'est par sa faute, par exemple, par suite de ses débauches, de ses délits ou de son imprudence; s'il est blessé, même sans sa faute, à terre, où il se serait rendu sans permission du capitaine, les frais de maladie sont à sa charge, ses loyers ne courent pas, et il est exclu de toute participation aux profits : ce serait même un motif suffisant pour le congédier, comme on le verra n. 698. Com. 264.

Dans les divers cas de maladie, le capitaine, ou, s'il s'agissait de lui, l'officier qui en remplit les fonctions, doit juger dans sa prudence, et principalement d'après l'avis du chirurgien du navire, s'il est convenable de laisser le malade dans un hôpital en quelque lieu de relâche, et même de se détourner de la route pour cet effet. De plus, si dans le lieu de relâche, il existe un consul français, il doit lui demander une autorisation, conformément à l'art. 5o de l'ordonnance du 29 octobre 1833, et suivre ses instructions, ainsi qu'on le verra n. 1465.

L'article 1er de la déclaration du 18 décembre 1728, l'article 3 de l'ordonnance du 1er août 1745, et l'article 3 de l'arrêté du gouver-

www.libtool.com.cn
nement du 26 mars 1804 (5 germinal an XII), obligent en outre le capitaine à déposer une somme suffisante pour acquitter les frais de maladie, la dépense nécessaire pour mettre le malade en état de se rendre dans ses foyers, ou pour fournir à sa sépulture, en cas de mort; sauf déduction de ces avances sur les loyers, s'il y a lieu, d'après les distinctions ci-dessus établies.

§ VI.

De la mort d'un homme de mer.

689. Lorsqu'un homme de mer est tué en défendant le navire, ou même en faisant le ser-
Com. 265. vice de la manœuvre pendant le combat, ses loyers pour la totalité du voyage sont dus à ses héritiers. Mais, comme ceux-ci ne peuvent être traités plus favorablement que leur auteur ne
Com. 258. l'aurait été, si le navire périt, ils n'ont rien à prétendre. On suit à leur égard les règles qui viennent d'être expliquées.

Dans les autres cas de mort d'un homme de mer engagé au mois, ses héritiers n'ont droit
Civ. 1795. qu'aux loyers dus jusqu'au jour du décès. Si l'engagement était au voyage d'aller et de retour, et que l'homme meure en allant, ou au port de destination, ils n'ont droit qu'à la moitié; et s'il meurt en revenant, ils ont la totalité. Si, enfin, il ne s'était loué que pour l'aller, ou pour le retour, ses héritiers ont

www.libtool.com.cn

droit à la totalité de ce qui lui avait été promis pour cette traversée, qu'il n'achève pas par un accident qu'on ne saurait lui imputer.

La conséquence de ces principes est que si un homme de mer mourait dans l'intervalle entre sa location et le départ du navire, ses héritiers ne seraient pas tenus de rendre ce qu'il aurait reçu d'avance, et pourraient même exiger ce qu'il aurait gagné. Com. 252.

SECTION III.

Des engagements des gens de mer au profit ou au fret.

690. Les gens de mer peuvent convenir avec l'armateur, que leurs services et travaux seront payés moyennant une part, soit dans le bénéfice des négociations pour lesquelles le voyage a été entrepris, soit dans les produits qui proviendront de la location du navire. C'est ce qu'on nomme engagements au *profit*, ou engagements au *fret*. Com. 257.

Le premier mode est le plus souvent usité pour l'armement en course ou pour la pêche; le second a lieu surtout dans la navigation au cabotage.

691. Lorsque les gens de mer sont engagés au profit, il leur est expressément défendu de faire aucun trafic ou commerce du même genre pour leur compte particulier, soit sur le navire où ils servent, soit sur d'autres. Com. 239.

www.libtool.com.cn

Cette prohibition est fondée, à l'égard du capitaine, sur ce que, dans ce cas, il fait tort à la société : 1° en augmentant la quantité de marchandises apportées au lieu de destination, ce qui en fait diminuer le prix; 2° parce qu'il est probable qu'il donnera plus d'attention à ses propres effets qu'à ceux de la société; qu'il en soignera mieux la vente, etc. Il ne peut en être affranchi que par une convention contraire; et s'il y contrevient, les marchandises
Com. 240. embarquées par lui doivent être confisquées au profit des autres intéressés. La même prohibition ne lui est pas faite lorsqu'il voyage au fret; il suffit qu'il acquitte, pour le transport des marchandises qu'il place sur le navire, le prix que payeraient des étrangers; mais il ne peut rien prétendre exclusivement, et doit en conséquence rapporter à la masse et partager avec elle, les gratifications particulières qu'il recevrait sous le nom d'*étrennes* ou de *chapeau*.

Les mêmes obligations sont imposées aux gens de l'équipage, dans de semblables circonstances, avec les seules modifications qui peuvent naître de leur qualité, quand même l'armateur consentirait qu'ils les perçoivent, comme dans le cas prévu n. 958.

692. Dans le cas de rupture volontaire, de retard ou de prolongation de voyage, etc., les gens de mer engagés au profit ou au fret ont

www.libtool.com.cn
part aux indemnités qui peuvent être adjugées au navire par suite de cet événement. Ces indemnités sont partagées entre eux et l'armateur, dans la même proportion que doit l'être le profit ou le fret. Com. 257.

S'il n'est point accordé d'indemnité, ils ne peuvent en exiger, même pour les journées qu'ils auraient employées à équiper le navire; car, de même qu'ils ont couru la chance des profits, ils doivent subir celle de ne rien recevoir. Mais il ne sont pas obligés de rendre les avances qu'ils ont reçues, s'il n'y a stipulation expresse; et même si la rupture provenait du fait personnel de l'armateur, ou du capitaine, dont il est responsable, les gens de mer auraient droit à une indemnité qui serait réglée par des experts. Com. 258. Com. 295.

Ceux qui sont faits esclaves, dans les cas prévus n. 687, continuent d'être intéressés jusqu'à la fin du voyage, parce que la nature de leurs engagements ne comporte pas les distinctions que nous avons établies; et l'indemnité de six cents francs pour leur rachat devient une charge commune. Com. 267.

A l'égard de ceux qui meurent après le voyage commencé, fût-ce même le lendemain du départ, leur portion entière est acquise à leurs héritiers, comme on l'a vu n. 689. On ne peut se dissimuler que ce ne soit une dérogation aux principes du droit commun, suivant Com. 265.

www.libtool.com.cn

lesquels, ainsi que nous l'avons dit n. 521, la
Civ. 1795. mort de celui qui a loué ses services rompt le contrat, mais c'est dans le but d'encourager les gens de mer à ce genre de location.

En cas de naufrage, les gens de mer engagés au fret n'ont aucun droit sur les débris du navire pour le payement de leurs gages, parce
Com. 260. que le fret était le seul fonds à partager. Ainsi, lorsqu'ils ont stipulé pour eux tous la moitié dans le fret, ils ne peuvent réclamer que la moitié de ce qui peut être exigé, d'après ce que nous avons dit n. 681.

693. De même, les gens de mer engagés au profit n'ont droit qu'aux bénéfices que l'expédition a pu produire, soit par ce qui a déjà été fait, soit par la revente de marchandises sauvées, si elle rapportait des bénéfices.

Mais, de quelque manière qu'ils aient été en-
Com. 261. gagés, ils sont payés des journées par eux employées au sauvetage du navire et des marchandises, sur le prix des débris et des effets sauvés, comme on l'a vu n. 681, parce que le naufrage a anéanti leur engagement, et que, pour ce sauvetage, ils ne sont plus que de simples ouvriers.

www.libtool.com.cn

CHAPITRE II.

Des Gens de l'Équipage en particulier.

694. Les personnes qui forment l'équipage d'un navire portent des dénominations et remplissent des fonctions déterminées par l'usage et par la qualité dans laquelle ils se sont engagés.

Nous avons vu, n. 629, par quels motifs le droit et le soin de les choisir appartiennent au capitaine. L'ordonnance du 31 octobre 1784 contient un grand nombre de dispositions auxquelles il doit se conformer. Nous rappellerons ici les plus importantes.

Dans aucun cas, il ne peut prendre des hommes, que parmi les marins classés pour le service de l'État, à moins qu'ils ne soient étrangers; mais alors le nombre de ces étrangers ne peut, suivant l'ordonnance du 20 octobre 1723, être de plus d'un tiers, et même l'art. 2 du décret du 21 septembre 1793, modifié seulement par des exceptions relatives aux pêches et aux armements en course, l'a réduit au quart.

Pour s'assurer que ces règlements ne seront pas violés, l'ordonnance du 31 octobre 1784, titre XIV, exige que tout capitaine présente au commissaire des classes du port de l'embarquement, les gens de mer qu'il aura engagés, pour

www.libtool.com.cn

être inscrits sur le rôle d'équipage, et elle lui défend d'embarquer ceux qui n'y auraient pas été portés.

Tout homme classé de l'arrondissement, qui n'est pas engagé ou commandé pour le service de l'État, ou destiné à une levée annoncée, et même tout homme d'un autre quartier, porteur d'un congé, peut être admis, s'il justifie, toutefois, de l'acquit des engagements antérieurement pris par lui pour le service d'un autre navire.

Le capitaine qui engage des hommes, doit présenter en même temps l'énoncé des conventions relatives à leur location. Le commissaire des classes en fait donner lecture en leur présence, et prendre note sur le livret dont chacun d'eux doit être porteur. Si aucun ne réclame, ces notes sont certifiées et signées par le capitaine du navire, et par le commissaire, qui
Com. 250. mentionne pareillement leurs salaires sur le rôle d'équipage.

Lorsque le capitaine engage des gens de mer pendant le cours d'un voyage, en remplacement des déserteurs, des morts ou des malades laissés dans les hôpitaux, ou par toute autre raison, il doit observer les mêmes formalités, conformément aux articles 5 de l'ordonnance du 11 juillet 1759 et 13 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784, à peine de 300 francs d'amende, et, en cas de récidive, de pri-

www.libtool.com.cn

vation de son brevet, conformément à l'art. 5 de l'ordonnance du 19 mai 1745. Si l'engagement a lieu dans les colonies, ces formalités doivent être remplies en s'adressant à l'intendant, ordonnateur ou officier chargé du service des classes, conformément à l'art. 2 de cette dernière ordonnance. Les fonctions attribuées, dans les pays soumis à la domination française, aux commissaires des classes, sont remplies, dans les ports étrangers, par le consul de France, conformément aux articles 40 et 41 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. S'il n'en existe point, les engagements sont inscrits par le capitaine sur le livre de bord; et dès son arrivée ou relâche dans un port français, ou dans un port étranger, résidence d'un consul ou d'un vice-consul français, il doit faire porter les noms sur son rôle d'équipage et sur les livrets.

695. Ces fonctionnaires ne peuvent régler les conditions des engagements, ni exercer aucune autorité pour modifier les conditions arrêtées. En cas de contestation, ils doivent seulement essayer de concilier les parties, et s'ils n'y peuvent réussir, les renvoyer à se pourvoir devant les tribunaux compétents, à moins qu'ils n'aient eux-mêmes le droit de juger, par le titre de leur nomination, comme nous verrons, dans la septième partie, que l'édit du mois de juin

www.libtool.com.cn
1778 et l'ordonnance du 3 mars 1781 l'accordent aux consuls en pays étrangers.

Lorsqu'à la fin du voyage, il s'élève des contestations entre le capitaine et les gens de l'équipage, ces notes du rôle et des livrets font foi, à défaut d'actes publics ou privés; et si le capitaine avait négligé de se procurer l'un ou l'autre de ces moyens, les gens de mer seraient crus sur leur serment, conformément à l'art. 12 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784.

696. Des dispositions du livre II de l'ordonnance du mois d'août 1681, exigent qu'on place, sur tout navire destiné à des expéditions autres que celles du petit cabotage, un aumônier et un chirurgien. Une ordonnance royale du 4 août 1819, qui rappelle les règlements antérieurs relatifs à la nécessité d'avoir des chirurgiens et les médicaments convenables, a été suivie d'une instruction du ministre de la marine, du 27 du même mois. Nous nous bornerons à ces indications; la nature de ces dispositions étant purement administrative, il ne pourrait en résulter de questions soumises à l'examen des tribunaux. Il suffit de faire observer que ce qui est dit dans le présent chapitre et dans le titre précédent, sur la formation de l'équipage, les droits et l'autorité du capitaine à l'égard des gens qui le composent, n'est appli-

www.libtool.com.cn
cable à ces personnes, ainsi qu'aux écrivains du navire, lorsqu'il y en a d'établis, que sous les modifications commandées par leur qualité et la nature de leurs fonctions.

697. Les gens de l'équipage ne peuvent, à compter de l'instant que la ration leur est fournie à bord, comme on l'a vu n. 610 et 670, quitter le navire, même en montant la chaloupe, sans permission du capitaine. Nul d'entre eux ne peut, sans cette permission, laisser, même sous prétexte qu'on s'annoncerait comme chargeur, entrer qui que ce soit dans le navire pour y placer, encore moins pour en sortir quelque objet.

Ils doivent obéir au capitaine et à celui qui le remplace, ou à qui il a délégué certaines parties d'autorité, en tout ce qui concerne le service du navire et la conservation des marchandises. Ceux qui sont plus particulièrement préposés à la surveillance d'une partie du service, doivent lui rendre compte de tout ce qui peut le mettre à même de prévenir des accidents.

Le principe que l'équipage doit obéir au capitaine ne saurait être méconnu sans les plus grands inconvénients; et les tribunaux ou les autorités compétentes ne peuvent trop le faire respecter en punissant les désobéissances et les révoltes. Il n'est pas douteux, au surplus, que,

www.libtool.com.cn
tout en respectant ce principe, ils ne doivent apprécier les circonstances. Ainsi, quoiqu'il n'y en ait point, dans lesquelles la révolte soit légitime, si un capitaine changeant, sans nécessité, la destination du navire, voulait le conduire dans un lieu où les gens de l'équipage courraient des risques que la location primitive ne donnait pas lieu de prévoir, et si refusant de servir, ils forçaient le capitaine à revenir ou à décharger le navire, la nature et les causes de cet événement devraient être appréciées; et cette sorte de rupture de voyage serait jugée volontaire de la part de l'armateur, si le capitaine, dont il répond, avait, par d'injustes prétentions, réduit l'équipage à ce refus de service. Dans le cas opposé, la résistance de l'équipage donnerait lieu à des condamnations pécuniaires au profit de l'armateur contre les coupables, indépendamment des peines méritées par leur désobéissance. Nous avons parlé, n. 669, des peines contre la désertion.

Par des motifs dont la sagesse est évidente, l'ordonnance du 1^er^ novembre 1745 défend au capitaine de rien prêter ou avancer en deniers ou marchandises, aux gens de mer qu'il commande, et même à tout homme de l'équipage, de prêter à un autre qui lui serait inférieur en grade, à peine de nullité des billets ou obligations; à moins que le prêt n'ait été autorisé, en France, par l'administrateur de la ma-

www.libtool.com.cn
rine, et en pays étranger, par le consul, conformément aux articles 45 du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781, et 30 de celle du 29 octobre 1833.

698. Dans la règle, l'engagement des gens de l'équipage, après que le rôle est formé, ne peut être dissous que d'un consentement mutuel. Com. 270.
Aussi, avons-nous vu quelles étaient les peines prononcées contre les gens de mer engagés qui refusent de s'embarquer. Mais l'inexécution des engagements de l'une des parties est, pour l'autre, un juste sujet de faire résilier le contrat; Civ. 1184.
quelquefois même, certaines considérations peuvent faire admettre une partie à se dégager envers l'autre, à qui elle n'a cependant aucun tort à reprocher.

Les commissaires des classes, et, en pays étranger, les consuls, sont les appréciateurs naturels des motifs qu'un homme de l'équipage peut avoir pour demander son congé, ou que le capitaine ferait valoir contre lui, pour le congédier, comme il a été dit n. 695.

Quoique le désir d'éviter les formes et les lenteurs judiciaires ait motivé cette attribution, il ne faut pas en conclure que ces fonctionnaires n'aient aucune règle à suivre. Ils ne doivent jamais perdre de vue que l'engagement intervenu entre le capitaine et les gens de l'équipage, est un vrai contrat de louage de servi-

www.libtool.com.cn
ces. Les règles que nous avons données, n. 531 et suiv., doivent donc être observées autant que la nature des choses le permet.

Ainsi, hors le cas de nécessité, les gens de l'équipage ne peuvent être forcés de se consacrer à un autre genre de service que celui auquel ils se sont annoncés aptes, par la qualité dans laquelle ils se sont engagés. Ainsi, les mêmes motifs portent à décider que l'homme enrôlé pour un voyage désigné, ne peut être tenu d'en faire un autre, parce que le voyage pour lequel il s'est engagé est le principal objet du contrat, que l'une des parties ne peut changer malgré l'autre.

Mais il n'en serait pas de même d'un changement de capitaine ou de navire, parce qu'il est peu présumable que ce soit précisément la personne du capitaine, ou la confiance dans la bonté du navire, qui ait pu être le motif de l'engagement.

L'inconduite de l'homme de l'équipage, sa désobéissance continuée après que de premières peines de discipline lui ont été appliquées, l'habitude de quereller ses compagnons, une
Com. 264. inhabileté évidente, sa sortie du navire sans permission, et autres faits semblables, donnent au capitaine le droit de le congédier; mais il doit, en France, s'y faire autoriser par le commissaire des classes, conformément à l'article 15 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre

www.libtool.com.cn

1784. Comme nous l'avons dit n. 638, le capitaine ne peut user de ce droit en pays étranger : mais, d'après l'article 24 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, il peut s'adresser au consul, qui, d'après les circonstances, a droit d'ordonner le débarquement d'un homme dont les crimes, ou l'insubordination portée à l'excès, rendraient dangereuse la présence sur le navire. L'homme débarqué avec cette autorisation, n'est point, à proprement parler, abandonné chez l'étranger : le consul devant prendre des mesures pour sa conservation et son retour en France. Nous croyons même que s'il n'existait pas de consul dans le lieu où un capitaine se croirait obligé de congédier ainsi un homme, il pourrait s'adresser à un commandant de la marine royale, ainsi que le permet, pour le commerce des échelles du levant, l'art. 37 du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781. Il résulte seulement de ces considérations, que s'il n'existait point d'autorité française à qui le capitaine pût laisser cet homme, il devrait le ramener, en prenant, à son égard, les mesures que le pouvoir, dont nous avons vu qu'il était investi, lui donne droit d'exercer. Com. 270.

699. Quand un homme de mer veut se dégager, il doit alléguer des motifs qui sont appréciés, comme nous l'avons vu n. 669; au contraire, lorsque le capitaine congédie un homme contre qui il prétend avoir de justes

www.libtool.com.cn
causes de mécontentement, c'est à ce dernier
Com. 270. à se justifier. On ne peut dire que ce soit le réduire à prouver une négative, puisqu'il n'y a rien de plus affirmatif que la justification d'une conduite irréprochable ou d'une docilité soutenue, preuve bien suffisante pour détruire complétement l'allégation contraire, que fait implicitement le capitaine en prononçant le renvoi.

Celui qui a été congédié pour cause valable, n'a droit de réclamer son loyer que pour le temps qu'il a servi; et si c'est avant le départ, pour le temps qu'il a été employé à équiper le navire : dans l'un et l'autre cas, l'article 2 de l'arrêté du gouvernement du 26 mars 1804 (5 germinal an XII) veut que la somme qu'il reçoit pour sa conduite soit imputée sur ses salaires.

Si le congé n'est pas jugé valable, il est dû, à l'homme renvoyé avant le départ, une indemnité égale au tiers de ses loyers, sans qu'il puisse réclamer rien de plus pour les journées employées à l'équipement; à l'homme congédié pendant le voyage, la totalité de ses loyers, et, en outre, des frais de retour, s'il n'est pas embarqué sur un autre navire. Pour déterminer, dans ces deux cas, l'indemnité due au matelot engagé au mois, on apprécie, comme nous l'avons vu n. 676, la durée présumée du voyage. Les sommes payées dans ce dernier cas, au delà des loyers gagnés, sont à la charge

du capitaine, sans qu'il ait de recours contre les armateurs, à moins que ceux-ci n'aient eux-mêmes provoqué ou autorisé le congé.

Quel que soit le lieu où le congé est donné, l'homme de mer reste sous la surveillance de l'administration maritime. L'article 14 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784 enjoint aux commissaires des ports du royaume et des colonies, ainsi qu'aux consuls de France dans les ports étrangers, de faire mention de ces congés sur le rôle de l'équipage et sur le livret de l'homme congédié. Ils sont également chargés de faire rentrer le plus promptement possibile dans leurs quartiers, les gens de mer qui auraient été débarqués ou laissés malades dans les hôpitaux, ainsi que les déserteurs; en conséquence, ils doivent les faire embarquer en remplacement, sur des navires ayant besoin d'hommes, et destinés pour les ports situés dans les quartiers de ces gens de mer, ou pour les ports voisins, conformément à ce que nous avons dit n. 676.

Ces fonctionnaires règlent les salaires des gens de mer, de manière que, dans aucun cas, ils n'excèdent ceux qu'ils avaient sur les navires dont ils ont été débarqués ou congédiés. Il en est fait mention sur les rôles d'équipage, et toutes conventions de salaires qui seraient contraires à cette mention sont déclarées nulles.

Si le capitaine, à qui le consul remet ainsi des

www.libtool.com.cn
gens de mer, n'en a pas besoin pour le service, il ne peut être contraint à les recevoir en cette qualité; mais il doit s'en charger, à titre de passagers, moyennant une indemnité que l'État lui paye. Les circulaires du ministre de la marine des 12 mai 1817 et 25 avril 1820 l'avaient fixée à 80 c par jour, sans distinction de grade : en maintenant ces mesures, les art. 33, 34, 35, 36 et 37 de l'ordonnance du 29 octobre 1833 ont porté l'indemnité à un franc.

700. La traversée finie, les gens de l'équipage ne peuvent abandonner le navire avant que les marchandises aient été débarquées et conduites à terre, les voiles retirées, et le navire conduit et amarré à sa destination; sauf à ceux qui seraient loués au voyage à obtenir des dommages-intérêts contre l'armateur dont le capitaine, par sa faute ou par toute autre cause qui ne proviendrait pas de force majeure, différerait plus qu'il n'est d'usage le déchargement des marchandises.

Les articles 17 et 18 du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784 enjoignent au capitaine de veiller à la conservation des gens de son équipage, de les représenter au désarmement, ou d'administrer des preuves de la désertion de ceux qui ne seraient pas représentés; s'il en a laissé pour cause d'inconduite ou de maladie, il doit en fournir les preuves avec les indications

www.rétool.com
requises; et, en cas de mort, il doit remplir les obligations que nous avons fait connaître n. 645 et 648.

Le commissaire des classes mentionne, sur les livrets des gens de l'équipage, le jour et le lieu du désarmement, et il en fait pareillement note sur la matricule du classement, pour ceux de son quartier. Quant aux hommes dépendant d'un autre quartier, ils sont tenus, en y entrant, de représenter leurs livrets au bureau des classes, afin que l'extrait des observations qui s'y trouveront, puisse être porté sur la matricule.

701. La manière de liquider et de payer ce qui revient aux gens de l'équipage est soumise à des règlements spéciaux. Conformément à la déclaration du 18 décembre 1728 et à l'arrêt du Conseil du 19 janvier 1734, maintenus par l'arrêté du 26 mars 1804 (5 germinal an XII), le décompte de ce qui revient à chaque matelot se fait dans le port où le navire est désarmé, mais il n'est payé en entier qu'à ceux qui appartiennent à ce port. Quant aux autres, on leur paye seulement une partie qui, dans l'usage, est un mois; le surplus est versé à la caisse des gens de mer, et envoyé au commissaire de leur quartier, pour leur être payé à leur arrivée. Cette mesure tend à les empêcher de consommer leur argent, en dépenses

www.libtool.com.cn

inutiles, et à les forcer d'en conserver le plus possible pour eux et leur famille.

Mais ces règles ne concernent que les matelots nationaux; quant aux étrangers, l'arrêté du 16 mai 1805 (26 floréal an XII) contient un règlement particulier, fondé sur des raisons de sûreté générale.

On verra n. 1465, comment ces règles sont exécutées par les consuls en pays étranger, lorsqu'il y a lieu au licenciement d'un équipage.

Par une faveur particulière, l'ordonnance du 1er novembre 1745, renouvelée par l'article 37 de celle du 17 juillet 1816, insérée au recueil des lois de la marine, déclare les gages et salaires des matelots, insaisissables de la part des habitants des villes maritimes, à moins que leurs créances ne soient causées pour loyers de maison, subsistances, ou hardes de ces matelots et de leurs familles, avec autorisation du commissaire des classes. Mais ce privilége est rigoureusement limité aux gens de mer qu'on nomme *matelots*, c'est-à-dire, aux personnes employées à la manœuvre du navire sous les ordres du capitaine, du pilote et des officiers mariniers; on ne pourrait, sous aucun prétexte, l'étendre à ces derniers (1).

---

(1) Rejet, 11 ventôse an 9, Questions de droit, v°, Gens de mer, § 2.

www.libtool.com.cn

CHAPITRE III.

Des Contrats de pacotille.

702. Nous avons vu, n. 671, que, dans l'usage, les gens de mer étaient quelquefois autorisés à remplir ce qu'on appelle leur coffre, par des marchandises que des tiers leur confient, pour vendre. Cette convention se nomme *contrat de pacotille.* Elle se prouve comme tout autre engagement de commerce; car, c'est une commission du genre de celles que nous avons indiquées n. 563 et suiv. On nomme le propriétaire des marchandises confiées pour vendre, *donneur,* et celui qui s'en charge, *preneur* à pacotille.

Les obligations du preneur étant celles d'un commissionnaire, il doit vendre aux conditions les plus avantageuses possibles. Quoique le donneur ne manque jamais de lui délivrer une facture qui énonce les prix d'achat primitif, et qui porte instruction sur ceux de vente, il peut, s'il n'y a pas moyen de mieux faire, vendre au dessous de ces prix, à moins que la défense expresse ne lui en ait été faite; et, en général, il ne doit rapporter que ce qu'il lui aurait été impossible de vendre.

De même, il doit, autant que les circonstances et la nature de ses instructions ne le ren-

www.libtool.com.cn
dent pas impossible, acheter des marchandises du pays où il a fait ces ventes, ce qu'on nomme *faire des retours*, les expédier ou les ramener par le même navire, ou, si cela ne se peut, par la voie la plus prompte qui se présentera, après qu'il aura réalisé la pacotille dont il avait été chargé.

Si la nécessité où il aura été de vendre à crédit ne permet pas qu'il ait fait le recouvrement avant son départ, il doit en remettre le soin à quelque personne solvable du lieu, pour qu'elle fasse les retours.

A son arrivée, son premier devoir est de rendre un compte exact au donneur, de sa négociation, en indiquant à quelles personnes, quelle quantité de marchandises, et à quels prix il a vendu, ainsi que les mesures qu'il a prises pour le recouvrement, s'il ne l'a pas effectué lui-même.

Le produit des retours, ou, s'il n'y en a pas eu, de l'argent rapporté, sert d'abord à remplir les avances et les déboursés du donneur; on en défalque ensuite les déboursés que la convention ou l'usage ne met pas à la charge du preneur; et le profit est partagé par moitié ou dans la proportion convenue.

En cas de perte, soit sur la vente au lieu de destination, soit sur les retours, le donneur ne peut demander de supplément au preneur, à moins qu'il ne prouve que son inhabilité, ses

www.libtool.com.cn
imprudences ou ses malversations ont causé ce déficit.

Les stipulations entre le donneur et le preneur peuvent varier à l'infini. Assez souvent, au lieu d'attribuer à celui-ci une part déterminée dans les profits, on convient qu'il aura *tant* pour cent sur la vente et sur la valeur des retours, ou *tel* autre droit de commission. Quelquefois, ce salaire est promis pour être payé, quand même il n'y aurait pas de bénéfices; quelquefois encore, il dépend de l'existence des bénéfices, dont le preneur stipule à son profit une portion.

703. Quiconque confie à un homme de mer, une pacotille à vendre, est présumé entendre qu'elle ne payera aucun fret, ni pour l'aller, ni pour le retour. Mais, si le preneur n'a pas de port permis jusqu'à concurrence de ce qui compose la pacotille, l'armateur pouvant exiger le fret, comme de tout ce qui est chargé sur son navire, c'est alors que s'élève la question de savoir sur qui, du donneur ou du preneur, tombe l'obligation de payer ce fret.

Il faut faire une distinction. Si le preneur a déclaré avoir un port permis, suffisant pour la pacotille, nul doute qu'il ne doive supporter le fret, sur sa part dans le profit, et, à défaut de profit, qu'il n'en soit débiteur personnel, parce qu'alors il a trompé le donneur. Mais s'il n'a

www.libtool.com.cn
pas fait cette déclaration, c'est la pacotille qui doit supporter le fret, dont le prélèvement est fait d'abord sur le profit, et subsidiairement sur le capital.

Souvent, le donneur se réserve la faculté de faire assurer la pacotille. Il est clair que, dans ce cas, il a le droit de joindre le coût de l'assurance à son capital, pour en faire le prélèvement lors de la liquidation; mais, à défaut d'une convention spéciale, la prime de l'assurance qu'il aurait fait faire, resterait à son compte particulier; on pourrait même, d'après la manière dont la convention aurait eu lieu, et les circonstances, décider, en cas d'heureuse arrivée, qu'il peut prélever, à son profit, l'équivalent de la prime d'une assurance qu'il n'aurait pas fait faire, parce qu'il aurait alors été considéré lui-même comme assureur.

TITRE IV.

DES CONTRATS DE LOCATION DE NAVIRES ET DE TRANSPORTS PAR MER.

704. La convention qui a pour objet la location totale ou partielle d'un navire, quel que soit le but qu'on se propose, tels que la pêche, la course maritime, les transports de marchandises ou de personnes, porte le nom d'*affrétement* ou *nolissement*; et l'acte qui en est rédigé

www.hbook.com.cn

s'appelle *charte-partie* ou *police d'affrétement.* Celui qui loue son navire se nomme *fréteur;* Com. 273. 286. celui à qui il est loué, *affréteur;* le prix de la location, *fret* ou *nolis.*

On peut louer un navire non équipé, de manière que l'affréteur ait besoin de le garnir des agrès et des ustensiles nécessaires, et d'en former l'équipage. Cet affréteur, exerçant alors tous les droits du propriétaire, porte le nom d'*armateur,* comme nous l'avons dit n. 625. Mais cette espèce de convention est rare; et lorsqu'elle a lieu, comme elle ne diffère en rien de la location des meubles ou de tous autres objets corporels, les principes du droit commun n'éprouvent aucune modification.

Le plus souvent, le navire monté et équipé est frété en tout ou partie, par l'armateur ou le capitaine, à des personnes qui, sous le nom de *chargeurs* ou *passagers*, veulent faire parvenir des marchandises dans un lieu, ou s'y rendre elles-mêmes. Le contrat contient deux parties distinctes : l'engagement, qui donne droit d'occuper le navire dans la proportion et aux conditions stipulées; la condition que les marchandises chargées sur le navire, ou les passagers, seront conduits dans le lieu convenu. Cette importante distinction est nécessaire pour déterminer l'étendue de la responsabilité de l'armateur et du capitaine.

De leur côté, la situation respective de l'ar-

www.libtool.com.cn
mateur entre ces chargeurs ou passagers, et de ceux-ci les uns à l'égard des autres, les oblige aux sacrifices que le salut commun pourra commander, et à la prestation des indemnités dues pour ces sacrifices.

Ces divers rapports feront l'objet de cinq chapitres. Le premier traitera de la forme de la charte-partie; le second, des obligations que produit ce contrat entre l'affréteur et le fréteur; le troisième, des engagements du capitaine envers les divers chargeurs; le quatrième, des obligations réciproques de contribuer aux pertes éprouvées pour le salut commun, ce qu'on nomme *contribution aux avaries;* dans le cinquième, nous donnerons quelques règles particulières sur les obligations respectives du fréteur et des passagers.

CHAPITRE PREMIER.

De la forme des Chartes-parties.

705. En règle générale, un navire ne peut être frété que par la personne à qui il appartient, ou par celle qu'une location aurait mise à ses droits. Lorsque le navire appartient ou a été frété à plusieurs personnes, le droit de le fréter ou de le sous-fréter, et tout ce qui peut être l'objet de quelque discussion entre elles, relativement à cette communauté, est réglé par les principes que nous avons donnés n. 620 et suivants.

Le capitaine est aussi, par la nature de ses fonctions, investi de ce droit; mais il doit consulter l'armateur ou, son mandataire, lorsqu'il se trouve dans le lieu de leur résidence; et l'on suivrait, à cet égard, les règles indiquées n. 629 et suiv., règles qui, du reste, sont plutôt dans l'intérêt de la responsabilité personnelle du capitaine, que dans celui des tiers qui traitent de bonne foi avec lui. A cet égard, il est tenu de toutes les obligations d'un mandataire; et s'il avait frété le navire, pour transporter des marchandises de contrebande, dont la confiscation entraînerait celle du navire, ou de toute autre manière, compromettrait les intérêts de l'armateur, il en serait responsable envers ce dernier. Com. 232.

Il n'est pas hors de propos de remarquer que si un navire avait été frété par le propriétaire ou le capitaine, et qu'il fût vendu avant que l'affréteur l'eût occupé, le nouveau propriétaire ne serait pas tenu de la location préexistante, sauf le privilége de l'affréteur, suivant les règles que nous donnerons dans le titre VIII.

706. Un navire peut être affrété en totalité ou pour partie; ce qu'il ne faut pas confondre. Com. 286.

L'affrétement en totalité a lieu de trois manières : 1° au voyage; 2° pour un temps déterminé; 3° au mois.

Dans le premier cas, on convient d'un cer-

www.libtool.com.cn

tain prix pour tout le voyage, quelle qu'en soit la durée; et l'affréteur ne peut faire d'autre expédition que celle qu'il a indiquée, ni changer les conditions que cette espèce de stipulation sous-entend, d'après l'usage. A plus forte raison, il ne pourrait, si le navire ne lui a pas été loué avec la faculté d'en nommer le capitaine et d'en former l'équipage, substituer un capitaine à celui que le propriétaire a préposé.

Dans le second cas, les parties conviennent d'un certain prix, pour l'emploi du navire jusqu'à *telle* époque. L'affréteur peut en tirer le service qu'il juge convenable, et les usages ou l'équité servent à décider les difficultés qui se présentent, notamment sur l'augmentation de prix qui peut être dûe lorsque des événements imprévus, prolongeant la navigation, empêchent le retour du navire, à l'époque convenue. Quelquefois, on stipule que ce temps limité sera suspendu pendant les staries ou séjours forcés.

Dans le troisième cas, le fret est fixé à raison de *tant* par chacun des mois que durera le voyage. A moins de convention contraire, il est
Com. 275. dû depuis le jour que le navire a mis à la voile, jusqu'à ce que les marchandises soient délivrées à terre, ce qu'on appelle *être mises à quai.*

707. L'affrétement partiel du navire se fait
Com. 286. de trois manières : à forfait, au quintal, et au tonneau.

www.libtool.com.cn

Le navire est affrété à *forfait,* lorsque l'affréteur promet un prix déterminé pour le transport en bloc d'une certaine quantité de marchandises désignées ou non par leur poids ou leur volume. Il est affrété au *quintal,* lorsque le prix du fret est fixé à *tant* par chaque quintal que pèseront les marchandises. Enfin il est affrété au *tonneau*, lorsqu'on promet un prix déterminé pour chaque tonneau de matières chargées : des tarifs ou tableaux comparatifs, formés d'après les rapports de la pesanteur spécifique des matières et celle de l'eau, indiquent quel poids des marchandises désignées forme un tonneau. L'usage local sert à déterminer si, dans tous les cas, ou pour certaines espèces de marchandises, le prix ainsi stipulé est payable avec ou sans égard au poids des enveloppes ou futailles qui contiennent les marchandises.

Ces locations partielles ont lieu, ou purement et simplement, ou sous une condition résolutoire. Dans le premier cas, ceux qui ont affrété le navire ont le droit d'exiger qu'il parte au temps convenu, s'il n'y a obstacle de force majeure, quand même le fréteur n'aurait pas trouvé à occuper le reste de ce navire. Dans le second cas, on sous-entend la condition que le fréteur trouvera, dans un certain temps, à compléter le chargement, ou à peu près, ce qui, dans l'usage, est fixé aux trois-quarts, et que,

www.libtool.com.cn
s'il n'en trouve pas dans ce temps, il sera libre d'annuler la charte-partie : on appelle cela charger à *cueillette*. Mais on ne doit pas perdre de vue que, conformément aux principes généraux du droit, les tribunaux apprécieraient les circonstances, et décideraient si le capitaine, pour se ménager les moyens de rompre le voyage, a, ou non, refusé des chargements offerts, qui l'eussent complété.

708. De quelque manière que le navire soit
Com. 273. loué, la charte-partie doit énoncer : 1° le nom et le tonnage du navire; 2° le nom du capitaine; 3° le nom de l'armateur au compte de qui le capitaine frète le navire, et celui de l'affréteur; 4° le mode de location, suivant les distinctions que nous avons établies; 5° le prix principal du fret ou nolis, et la gratification accordée au capitaine, sous le nom de *chapeau* ou *étrennes;* 6° les lieux où les objets doivent être pris et conduits; 7° le temps convenu pour la charge et la décharge; 8° l'indemnité déterminée pour les cas de retard; 9° les autres conditions que les contractants peuvent y insérer, et qui doivent s'exécuter, pourvu qu'elles soient licites et ne changent rien à l'essence de la convention.

Ce n'est pas, toutefois, qu'une charte-partie soit toujours indispensable pour faire entre les contractants preuve de leurs conventions. Elles

www.libtool.com.cn

peuvent, comme nous l'avons dit n. 634, être établies par simple lettre de voiture, dans la forme indiquée n. 538, lorsqu'il s'agit de chargements faits sur des barques ou petits navires; quelquefois même, lorsque des objets sont remis au capitaine à l'instant du départ, ou lorsqu'ils sont d'une valeur modique, ou enfin qu'il s'agit de pacotilles, on se contente d'une simple déclaration sur le livre de bord : la preuve peut aussi en être faite par les divers moyens que nous avons indiqués n. 241 et suivants, excepté, cependant, la preuve testimoniale et les présomptions; on appliquerait même à cette matière les principes que nous avons donnés, n. 145, sur les contrats tacites. Ainsi, lorsque le capitaine d'un navire se trouve avoir des marchandises qui ne lui ont point été déclarées, s'il n'a pas usé du droit de les faire mettre à terre, au lieu du chargement, il s'est tacitement engagé à les conduire à la destination du navire; à son tour, le chargeur est obligé de payer le fret au plus haut prix de celui des marchandises de même nature. Com. 292.

Les conditions de location du navire sont presque toujours confondues avec celles du transport des marchandises, parce que le capitaine qui frète, comme représentant de l'armateur, s'engage en même temps personnellement à conserver pendant la route, et à rendre au temps et à la destination convenus, les objets Com. 222.

www.libtool.com.cn

chargés. Il s'ensuit, le plus souvent, qu'au lieu de faire une charte-partie, dont l'objet est de prouver que *tel* a acquis le droit d'occuper tout ou portion d'un navire, puis un connaissement destiné à prouver que *telles* marchandises ont été chargées suivant la convention primordiale, on se contente de ce dernier acte, qui suppose et contient implicitement le premier, comme tout effet prouve une cause. D'ailleurs, lorsque le chargement est fait par le propriétaire, on sent l'impossibilité qu'il existe une charte-partie, puisque celui-ci ne peut être locataire de sa propre chose.

CHAPITRE II.

Obligations respectives du Fréteur et de l'Affréteur.

709. Le contrat de charte-partie impose au fréteur et à l'affréteur, des obligations auxquel-
Com. 280. les sont affectés, de la part du premier, le navire, les agrès, les apparaux, le frêt, sauf le privilége des gens de mer, comme on l'a vu n. 673, et pour l'exécution desquelles le chargement est affecté, de la part de l'affréteur, tant pour le fret convenu, que pour les dommages-intérêts qu'il peut devoir, soit dans les cas où il est cause de l'inexécution du contrat, soit lorsqu'ayant chargé des marchandises prohibées

www.libtool.com.cn
sur le navire, il en aurait occasionné la confiscation, ou aurait porté un préjudice quelconque au fréteur. Il importe peu que l'affréteur soit propriétaire des marchandises chargées, ou qu'il ne soit que préposé, le fait seul du chargement et du dépôt dans le navire donne ouverture à ce privilége.

Le fréteur doit procurer à l'affréteur la jouissance du navire, telle qu'elle lui a été promise par la convention. Ainsi, l'indication qu'un navire est de *telle* nation, lorsque, d'après les lois de cette nation, les marchandises y chargées sont soumises à des droits moindres que celles qui le sont sur navires étrangers, si elle se trouvait fausse, obligerait le fréteur à réparer le tort qui en résulte pour le chargeur, qu'il a trompé. Ainsi, lorsque le navire est loué en entier, on ne peut contester à l'affréteur, le droit d'occuper en totalité tous les emplacements consacrés à recevoir des marchandises. Quand même le chargement ne serait pas complet, le fréteur ne pourrait y placer ses propres marchandises, sans le consentement de l'affréteur, ni, s'il l'avait fait à son insu, se dispenser de lui en payer le fret sauf les modifications qu'apporterait à cette règle, l'usage dont nous avons parlé n. 671, d'après lequel un capitaine peut placer dans sa chambre, des objets dont il perçoit le fret pour son propre compte. Par conséquent, s'il a déclaré son navire, d'un port

Com. 287.

www.libtool.com.cn

Com. 289. 290. plus grand d'un quarantième qu'il n'est réellement, il doit être condamné aux dommages-intérêts envers l'affréteur, à moins qu'il ne prouve que sa déclaration est conforme au certificat de jauge; sauf le recours de l'affréteur contre le préposé au jaugeage, et sans préjudice aussi du droit que cet affréteur aurait de prouver, contre le fréteur, qu'il connaissait l'erreur, et qu'il n'en a pas moins énoncé le port du navire, suivant le certificat erroné : c'est la conséquence de ce que nous avons dit n. 153.

Il ne peut que rarement se présenter des cas où la déclaration que le navire est plus petit qu'il n'est réellement, nuirait à l'affréteur; cependant, il ne serait pas impossible que cette déclaration lui portât préjudice, en ce que les droits de tonnage étant à la charge de l'affréteur, et perçus à raison du nombre de tonneaux déclarés, quand l'erreur excède le quarantième, on ne déduit pas le quarantième de tolérance sur cet excédant : d'ailleurs, un navire plus petit peut quelquefois être mieux adapté qu'un autre à la navigation projetée.

Le fréteur ne peut substituer un autre navire à celui qu'indique la charte-partie, sous peine de répondre de la perte, même par force majeure, si un pareil accident n'arrivait pas au navire désigné; et même, quoique l'un et l'autre eussent péri, si le fait de ce changement avait causé quelque préjudice à l'affréteur,

www.indool.com.cn
comme nous verrons que cela a lieu dans l'assurance et le prêt à la grosse, le fréteur devrait l'indemniser.

Lorsque le navire est frété seulement en partie, l'affréteur n'ayant droit qu'à l'espace nécessaire pour placer, conformément à la charte partie et à l'usage des lieux, le nombre convenu de quintaux ou de tonneaux, le surplus appartient au fréteur, qui peut en disposer comme il le juge à propos.

Si donc il a été chargé dans le navire, sans déclaration préalable au capitaine, soit par le chargeur, soit par des tiers, des marchandises au delà du port permis par la charte-partie, ou sans aucune convention préexistante, le fréteur a droit, si c'est le chargeur, d'en exiger le fret au prix de la charte-partie; si ce sont des tiers, au plus haut prix des marchandises de même nature, constaté par le cours du lieu du départ; il peut même les faire mettre à terre, s'il est encore dans le lieu du chargement : mais il ne doit pas user de cette faculté dans un port de relâche, à moins que ces marchandises ne causent une surcharge dangereuse pour le navire. Com. 292.

La seconde obligation du fréteur est ensuite que le navire mette à la voile, à l'époque convenue, si le temps est jugé favorable, suivant les règles que nous avons données n. 632. S'il y manque, l'affréteur peut, après sommation,

www.libtool.com.cn
demander en justice la résolution de la charte-
Com. 295. partie, ou réclamer des dommages-intérêts qui doivent être basés, non-seulement sur le préjudice que le retard lui a causé en l'empê-
Civ. 1149. chant d'exécuter des obligations de livrer, qu'il aurait contractées, ou de vendre, dans un temps favorable, mais encore l'indemnité des avaries que les marchandises chargées auraient éprouvées par l'effet direct de ce retard.

L'inexécution de la charte-partie, de la part du fréteur, peut provenir quelquefois de ce qu'il aurait loué à différentes personnes, des portions du navire, en *telle* quantité, que, réunies, elles excédassent le tonnage. Dans ce cas, indépendamment de la question des dommages-intérêts, suite de son imprudence, s'élèverait celle de préférence entre chacun de ces affréteurs partiels. Elle se déciderait par les principes du droit commun. La location d'un navire étant chose mobilière, celui qui, le pre-
Civ. 1141. mier, a chargé, qui, par conséquent, a été mis en possession réelle, est préféré, quoiqu'il ait affrété plus tard que les autres, pourvu qu'il soit de bonne foi. Si personne n'a chargé, la préférence doit être accordée dans l'ordre de date certaine des chartes-parties; et en cas d'égalité du titre, il doit être fait une répartition proportionnelle.

710. De son côté, l'affréteur doit charger

www.libtool.com.cn
des marchandises de valeur et de quantité suf- Civ. 1752.
fisantes pour répondre du fret. Il ne peut, sans encourir tous les dommages-intérêts qui en seraient la suite, placer dans le navire, des marchandises prohibées, soit dans le lieu du départ, soit dans celui d'arrivée, susceptibles d'exposer le navire à des visites ou à des détentions pendant la route. Une stipulation pour interdire cette faculté n'est point nécessaire; elle existe par la nature des choses : il faudrait une convention expresse pour permettre le contraire; et encore cette stipulation ne déchargerait l'affréteur, que de sa responsabilité à l'égard du fréteur, mais n'aurait aucune influence sur la garantie qu'il devrait aux co-chargeurs, dans le cas où le chargement illicite leur occasionnerait quelques dommages. Si les marchandises chargées étaient susceptibles, par leur contact ou leur nature, de causer une dépréciation à celles des co-chargeurs, l'affréteur qui n'en aurait pas fait connaître la nature et l'état véritable, au capitaine, de manière à le mettre à même de prendre les précautions convenables dans le placement et le chargement de ces objets, pourrait être condamné à des dommages-intérêts envers les chargeurs qui en auraient éprouvé quelque tort. Mais, dès qu'il aurait déclaré la vérité, nous ne saurions croire qu'en cas d'accident causé par ces objets, il en fût responsable.

www.libtool.com.cn

Le chargement doit être fait dans le délai convenu, ou, à défaut de convention, déterminé par l'usage des lieux, conformément au principe expliqué n. 183 : c'est ce qu'on nomme *jours de planche*. Ce délai expiré, le fréteur qui a sommé l'affréteur, de tenir son engagement, est le maître d'attendre et d'exiger des dommages-intérêts appelés *frais de surestarie*.

Com. 274.

Les règles indiquées n. 189, doivent diriger la fixation de ces dommages, si elle n'a pas été faite par la charte-partie. Le surcroît de dépense, les pertes que le fréteur aurait pu éprouver par suite de ce retard, seraient pris en considération. Mais, s'il en résultait que le navire fût surpris par une tempête, qu'il eût évitée en partant au jour convenu, cet événement ne serait d'aucune influence, parce que le fréteur qui ne croit pas devoir attendre, peut partir, avec charge incomplète, et réclamer la totalité du fret convenu.

Civ. 1152. Com. 273. Com. 288.

711. L'affréteur qui, après avoir commencé le chargement, retire ses marchandises, doit le fret entier pour tout ce qu'il lui était facultatif de charger; à moins que le navire ne fût, comme on l'a vu n. 707, frété à cueillette : alors, il n'est tenu que de payer le demi-fret; et par une juste conséquence des principes expliqués n. 610, un créancier qui exercerait

Com. 291. 293.

légalement une saisie sur les marchandises de son débiteur, déjà embarquées, aurait le même droit. Dans tous ces cas, le capitaine peut, en outre, exiger les dommages-intérêts du retard qu'il a éprouvé, ainsi que les frais de déplacement, déchargement et rechargement des autres marchandises placées sur le navire, et des avaries qu'ils ont pu occasionner.

Mais s'il n'a pas commencé, il en est quitte dans tous ces cas, en payant la moitié du fret convenu pour la totalité de ce qu'il devait charger, sans autres dommages-intérêts, quand même le fréteur prétendrait éprouver un tort plus considérable, et aussi sans diminution, encore bien que celui-ci trouvât, à l'instant, un frétement aussi et même plus favorable. Com. 288.

Ces règles sont néanmoins modifiées par le principe général que nul n'est présumé en faute lorsqu'il cède à une force majeure. Ainsi, l'interdiction de commerce, dûment prouvée, et toute autre cause de même nature, résoudraient la charte-partie sans dommages-intérêts, de part ni d'autre, dans les mêmes cas où nous avons dit qu'elles annulaient les engagements des gens de mer; et comme c'est une force majeure, les frais de chargement et de déchargement des marchandises sont au compte de celui à qui elles appartiennent. Com. 276.

712. De l'obligation du fréteur, de procurer

www.libtool.com

à l'affréteur la libre jouissance du navire et le transport des marchandises, résulte celle d'acquitter sans répétition, s'il n'y a convention contraire, tous les droits que la navigation exige, soit au départ, soit dans la traversée.

Com. 403. 406. Les principaux sont : 1° les frais de séjour, connus sous le nom de *quarantaine*, dans les lieux où des règlements de police, du genre de ceux qui existent en France, d'après la loi du 3 mars 1822 et l'ordonnance du 7 août suivant, imposent au capitaine l'obligation de ne point débarquer avant l'expiration d'un délai suffisant pour s'assurer que le navire n'est point infecté et ne communiquera aucune maladie contagieuse; 2° le *lamanage*, dont l'objet, ainsi que nous l'avons vu n. 637, est de guider un navire qui veut entrer dans un port ou dans une rivière, par le moyen de barques ou petits bâtiments conduits par des pilotes dits *lamaneurs* ou *locmans*, pour lui faire éviter les écueils; 3° le *touage*, qui consiste à traîner le navire sur l'eau, à l'aide d'un cordage tiré, soit par des hommes placés sur le rivage, soit par l'équipage du navire *toué*, qui tire lui-même, au moyen d'un cordage attaché à un point fixe : cette même opération faite en pleine mer, à l'aide de canots, s'appelle plus ordinairement *remorque;* 4° les frais de *congé*, dont nous avons fait connaître l'objet et les formes n. 600; 5° le droit de *visite*, ou la ré-

www.libtool.com.cn

tribution payée aux agents publics chargés de remplir cette formalité et de constater l'état des navires, conformément à ce que nous avons dit n. 630; 6° le *rapport*, c'est-à-dire, ce qu'il en coûte, soit pour la rédaction, soit pour l'affirmation du rapport que le capitaine est obligé de faire dans le port d'arrivée, ou dans ceux de relâche, comme on l'a vu n. 639, 643 et 648; 7° les droits de *tonnes*, c'est-à-dire, la rétribution que perçoit l'autorité locale sur tous les navires qui touchent son territoire, pour l'entretien de tonnes vides, qu'on place au-dessus des rochers et bancs de sables, afin de les indiquer aux navires; 8° ceux des *balises*, rétribution à peu près semblable à la précédente, sinon que ce mot signifie, en général, tout ce qui sert à donner des indications aux navires; 9° les droits d'*ancrage*, rétribution que perçoit le souverain d'une côte sur tous les navires qui y abordent, en quelque sorte pour la permission qu'il donne d'y jeter l'ancre, et dont l'équité paraît fondée sur ce que la sûreté du rivage, des personnes et des choses, donne lieu à des dépenses dont cette rétribution devient l'indemnité; 10° les droits de *feu*, c'est-à-dire, l'entretien de réverbères, ou phares destinés à l'avertissement des navires; enfin tous autres droits locaux de même espèce, connus sous les noms de droits de *bassin*, *avant-bassin*, etc. Com. 191.

www.libtool.com.cn

Le fréteur doit encore supporter seul, les dépenses ou pertes que les principes sur les avaries, dont nous donnerons le développement dans la suite, ne mettent point à la charge commune du navire et du chargement : telles seraient les dettes contractées pour les seuls besoins du navire, pour la nourriture de l'équipage, soit envers les chargeurs dont le capitaine aurait pris les vivres, vendu ou engagé les marchandises, soit envers les tiers, à qui le capitaine aurait emprunté à la grosse ou autrement.

On voit par là, que le fréteur n'est tenu d'aucun des droits qui seraient imposés sur les marchandises, ou autres, à quelque titre que ce fût, et qui ne concerneraient point le navire ou la navigation.

713. La charte-partie peut, après le départ du navire, ne point recevoir son exécution, par la rupture du voyage, qu'on ne doit pas confondre avec la simple suspension ou retardement.

Les règles que nous avons données n. 675 et suivants sont encore observées.

Quand le voyage commencé est rompu par
Com. 295. la faute du fréteur, il doit des dommages-intérêts réglés à dire d'experts. Si c'est par la faute
Com. 288. de l'affréteur, il doit payer la totalité du fret convenu : la nature des choses ne permet pas

ici qu'il puisse être tenu d'une autre indemnité. Com. 293.

Si c'est par force majeure, chacun des contractants ne peut être obligé d'exécuter un engagement qu'il ne tient pas à lui de remplir, et la nature de l'accident détermine l'application de cette règle. Ainsi, lorsque le voyage est rompu par interdiction de commerce, et que le capitaine, suivant les instructions qu'il a reçues, revient au lieu de son départ, le fret n'est dû que pour l'aller, quand même le navire aurait été frété tout à la fois pour l'aller et le retour. Com. 276. Com. 278. Com. 279. 299. Com. 293.

Peu importerait, dans ce cas, que le fret d'aller fût moindre ou supérieur à celui de retour : les contractants sont présumés avoir voulu courir la chance de perte ou de gain que la rupture forcée du voyage pouvait amener, et en avoir calculé toutes les conséquences. Cette réduction de fret n'aurait lieu toutefois, qu'autant que l'affréteur ou le chargeur n'aurait pas fait conduire les marchandises dans un autre port que celui de la destination (1). Com. 300.

714. Le voyage peut être retardé avant ou après le départ. Il faut distinguer si c'est par force majeure, ou par la faute de l'une des parties.

Si c'est par force majeure, la charte-partie subsiste, sans dommages-intérêts de part ni d'autre. L'affréteur ne pourrait s'en autoriser Com. 277.

(1) Rejet, 10 décembre 1818, D. 19, 1, 278.

www.libtool.com.cn

pour enlever ses marchandises, sans payer la
Com. 293. totalité du fret, comme s'il y avait rupture de voyage; seulement, si le retard a lieu pendant la route, il peut les faire décharger à ses frais,
Com. 278. à condition de les recharger ou d'indemniser le fréteur. Si toutefois, il s'agissait de marchandises d'une nature telle qu'on ne pût espérer de les conserver, la starie ayant alors, á l'égard de l'affréteur, le même effet qu'une rupture forcée de voyage, il ne serait tenu de payer le fret que jusqu'au lieu de la décharge. Du reste, il
Com. 293. doit supporter les frais de déplacement des autres marchandises chargées dans le navire, que nécessite le déchargement, et les avaries qu'il peut occasionner.

Le fréteur ne peut exiger, quelle que soit la
Com. 300. durée du retard, aucune augmentation de fret, lorsque le navire est loué au voyage. Il est facile de sentir les raisons qui ont fait établir, dans ce cas, une règle différente de celle que nous avons indiquée relativement à l'engagement des gens de mer.

Si l'affrétement était au mois, il semblerait juste que les loyers continuassent de courir; car, toute chose périssant pour le compte du maître, l'événement de force majeure devrait retomber sur l'affréteur: mais il en résulterait la conséquence que son chargement pourrait ainsi être absorbé par les frais de navigation, si le retard se prolongeait; d'ail-

www.libtool.com.cn
leurs, en promettant un fret *à tant* par mois, il n'a pu et dû entendre que des mois de navigation réelle.

Il existe, toutefois, entre le cas où le navire est loué au voyage, et celui où il l'est au mois, une importante distinction. Le prix des services que rend l'équipage, pour la garde et la conservation des marchandises des affréteurs, étant une des choses qui, en général, sont comprises dans le fret lorsque la location est au voyage, le fréteur, qui le reçoit pour toute la durée de l'expédition, dont le temps du retard fait partie, doit fournir le service des gens de mer, par conséquent, les nourrir Com. 403.
et les payer à ses propres dépens. Au contraire, lorsque la location est faite au mois, le fréteur, ne recevant pas de fret pendant le temps de la starie, ne doit pas gratuitement le service de l'équipage; l'affréteur est donc tenu de contribuer, pendant ce temps, aux loyers et à la nourriture des matelots, pour Com. 400.
l'utilité qu'il en reçoit.

Lorsque le retard provient de la faute d'une des parties, ou d'un événement dont les suites sont à sa charge, la partie à qui il peut être imputé doit en supporter les résultats, et indem- Com. 294. 295.
niser les personnes qui en éprouvent quelques dommages.

715. On peut, à l'aide de ces principes, dé-

www.tibtool.com.cn
cider les questions que fait naître l'état d'inavigabilité du navire. Si elle provient de fortune de mer, et qu'il soit nécessaire de le radouber,
Com. 296. le retard qui en résulte ne donne à l'affréteur aucun droit de rompre le voyage, ni de prétendre à des dommages-intérêts; et même, s'il veut, ou s'il est obligé de décharger les marchandises, cette opération, ainsi que le rechargement, sont à ses frais. Lorsque le mauvais état du navire est tel qu'il ne peut être radoubé, le
Com. 393. 391. capitaine, en sa qualité de représentant de tous les intéressés, est obligé d'en louer un autre, comme on l'a vu n. 644. S'il n'en peut trouver qu'à un prix proportionnellement au-dessus de celui de la charte-partie, l'excédant du fret est supporté par l'affréteur; mais, s'il n'en trouve pas, le voyage est rompu, et le
Com. 393. fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

Il n'en est pas ainsi, lorsque le mauvais état du navire existait lors du départ, quand même le fréteur l'aurait ignoré. L'affréteur qui prouve
Com. 297. ce mauvais état, est fondé à rendre le fréteur responsable de tous les événements, sans qu'il puisse s'excuser sur ce que le navire a été visité : seulement, lorsque cette précaution n'a pas été prise, le mauvais état du navire est présumé, de droit.

716. Le navire étant arrivé à sa destination,

www.nbbooi.com.ch
l'affréteur doit prendre livraison des choses qu'il a chargées, dans les délais et après les formalités déterminés par les lois et les usages locaux ou par la convention, à peine de dommages-intérêts pour les frais de surestarie. Il doit aussi payer le fret convenu, en entier, au fréteur ou à la personne chargée de le représenter, qui, le plus souvent, est le capitaine. Il ne peut prétendre aucune diminution, sous prétexte qu'il n'a pas chargé tout ce qu'il pouvait, d'après la charte-partie, ou que l'affrétement ayant été fait pour l'aller et le retour, il Com. 288. 294. n'a rien chargé en revenant, ou qu'il a retiré ses marchandises en route; à moins qu'il n'y ait été obligé, soit par la force majeure dont nous avons parlé n. 713, soit par une faute dont le fréteur serait coupable ou garant. Néanmoins, si le chargement qu'il avait droit de faire, et qu'il n'a pas complété, l'avait été par d'autres personnes, il serait juste que le fret payé pour les marchandises de ces nouveaux affréteurs fût imputé en déduction de ce qu'il doit.

Si les objets chargés ont péri, de manière qu'il n'en revienne rien au chargeur, comme il arrive en cas de naufrage, échouement, Com. 302. prise, pillage, ou tout autre événement qui ne lui soit point imputable, ni directement par son fait propre, ni indirectement, parce que les marchandises de contrebande pour pays

www.libtool.com.cn
étranger auraient été confisquées par le souverain de ce pays, il ne doit aucun fret, même proportionnellement à la partie du voyage accomplie. Mais, si la location ayant été faite pour l'aller et le retour, le chargement d'aller était seul parvenu à sa destination, et que celui de retour eût péri, il faudrait procéder à une ventilation, et fixer la portion de fret dû par l'affréteur. Si la prise avait été restituée, le fret subirait seulement une réduction proportionnelle à la perte éprouvée par le chargeur (1).

Le fret des marchandises péries ne pourrait être exigé, encore bien qu'elles eussent été assurées. Cette assurance est un contrat tout à fait indépendant de la charte-partie, une garantie particulière que l'affréteur s'est procurée moyennant une indemnité qu'il a promise, ce qui ne change rien à la convention intervenue entre lui et le fréteur, ni aux conséquences légales qu'elle produit. Si même le fret avait été payé d'avance, l'affréteur pourrait le réclamer,
Com. 302. à moins d'une convention contraire, dont l'effet serait que le fret, ainsi payé, ne pût être répété par lui, et que, s'il ne l'a pas payé, il pût être exigé : c'est une chance que les parties ont entendu courir, qui a pu influer sur la fixation du prix du fret, comme au cas prévu n. 713. Mais alors même que cette convention n'aurait

(1) Rejet, 11 août 1818, D. 19, 1, 158.

pas eu lieu, si la cargaison prise par l'ennemi est ensuite rachetée, ou si les marchandises naufragées sont sauvées, le fret des marchandises rachetées ou sauvées est dû proportionnellement jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage, et en entier si elles sont conduites ensuite au lieu de la destination par les soins du fréteur, à la charge par lui de contribuer au rachat ou au sauvetage, conformément à ce que nous dirons sur la contribution aux avaries. Com. 303. 304.

717. On a vu, n. 644, que des objets chargés sur un navire avaient pu être vendus, mis en gage, pour les nécessités de ce navire, ou consommés pour la même cause. Point de doute que, si le fréteur, ne recourant point à la faculté d'abandon expliquée n. 663, les paye intégralement aux intéressés, ceux-ci en doivent le fret; car, dans ce cas, ils sont réputés être arrivés à bon port. Com. 298. Si, au contraire, le fréteur entend se libérer par l'abandon, le fret doit être payé à la masse des créanciers envers qui le fréteur se libère par cet abandon, ou à celle des co-chargeurs qui sont tenus de réparer la perte par une contribution. On suit alors la règle qui sera expliquée n. 732 et suiv., d'après laquelle un fréteur venant à la contribution, doit le fret de ses marchandises sacrifiées pour l'intérêt commun.

www.libtool.com.cn

718. Il suit de ce que nous venons de dire, que le chargeur ne peut se libérer de l'obligation de payer le fret, en offrant d'abandonner les
Com. {309. 310. marchandises, quelque dépréciées ou détériorées qu'elles soient, quand c'est la suite d'un cas fortuit ou du vice propre de la chose, et qu'on ne peut en rendre le fréteur responsable. Néanmoins, si ces choses sont des liquides mis en futailles, qui aient tellement coulé, même par vice propre, que les futailles soient vides ou presque vides, l'affréteur peut abandonner celles qui sont en cet état, pour le fret qu'elles doivent.

Ces deux règles, en apparence opposées, dérivent de principes semblables. Les marchandises chargées, étant arrivées au lieu convenu, l'obligation est remplie : le fréteur a fait jouir l'affréteur du navire, suivant la destination convenue. Si les marchandises se trouvent avariées et même de nulle valeur, cet événement, lorsqu'il provient de force majeure ou de vice propre, est étranger au fréteur, puisque les corps certains qui lui ont été confiés n'en sont pas moins arrivés. Mais si les liquides contenus dans les futailles ont fui et les ont laissées vides, il est vrai de dire qu'ils ne sont point arrivés au lieu de leur destination, que le fréteur n'a donc point rempli l'objet de son engagement ? car cet engagement ne portait pas sur les futailles, mais sur les liquides qu'elles contenaient, dont elles n'étaient que l'accessoire.

719. En général, le fret n'est dû qu'à l'instant où les marchandises sont débarquées, à moins que des événements, de la nature de ceux dont nous avons parlé plus haut, n'aient rompu le voyage; et c'est alors aussi que chacun de ceux qui doivent le payer, peuvent le refuser par voie d'exception fondée sur ce que le capitaine ou l'armateur, responsable de ses faits, lui est redevable de quelque indemnité, à raison d'un dommage éprouvé par sa faute; sauf, dans tous les cas, le privilége des gens de mer, suivant ce que nous dirons dans le titre VIII.

La nature particulière des expéditions maritimes, l'importance que des objets qui ont éprouvé, pendant la traversée, les effets inévitables du mouvement, soient promptement déposés à terre, l'impossibilité où l'on serait de s'assurer de l'état de ces objets avant le débarquement, modifient le droit qu'ont en général les voituriers, de ne point se dessaisir des marchandises qu'ils ont transportées, avant qu'on leur ait payé leurs avances et le prix du transport.

Le capitaine ne peut donc, à défaut de payement, retenir les marchandises et autres ob- Com. 306.
jets qu'il a transportés; seulement, s'il doute de la solvabilité du consignataire, il peut demander, au moment du déchargement, le dépôt en mains tierces, jusqu'au payement du fret et des autres sommes qui sont dues par l'affréteur,

www.libtool.com.cn
conformément à ce que nous dirons dans le chapitre suivant.

720. Soit que le capitaine ait ou non frété le navire, sa qualité lui donne droit et pouvoir d'en percevoir le fret, et de faire tous les actes conservatoires relatifs à cette perception. Il est préposé pour agir au mieux des intérêts de l'armateur; et si, pour éviter la perte totale du fret, il fait constater la nécessité où il s'est trouvé de prendre des marchandises en payement, la perte qui pourrait en résulter serait pour le compte de l'armateur.

Nous verrons, dans la suite, que c'est à lui qu'appartient le droit et qu'est imposée l'obligation d'exiger de chacun des chargeurs la part contributive dans les avaries dont ils sont tenus. Si quelque chargeur causait, par son fait, des dommages ou avaries aux marchandises d'un autre, le capitaine devrait aussi en poursuivre la réparation. Il a, dans tous ces cas, les mêmes droits, et il jouit des mêmes priviléges que pour le fret. Mais s'il reçoit le payement de ce fret, et livre des marchandises, sans demander le remboursement de ce qui est dû pour avaries, et sans faire de protestation, il n'est plus recevable à les réclamer; et les affréteurs, dont il a ainsi négligé les droits, peuvent exercer une action personnelle contre lui.

Nous ferons connaître, dans le titre VIII,

l'effet et la durée du privilége que nous avons dit, n. 709, exister sur les marchandises chargées, pour le payement du fret et accessoires. Com. 307. 308.

Mais il peut se perdre ou devenir illusoire, si le prix des marchandises était insuffisant; l'action personnelle pour le payement n'en subsisterait pas moins contre l'affréteur, et se prescrirait par un an, à compter du jour que le fret est devenu exigible, à moins qu'elle ne soit conservée par cédule, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire, ou qu'il n'oppose sa créance par voie d'exception. Com. 433. 434.

Ainsi, le capitaine ayant vendu en route, ou pris, dans les cas prévus n. 644, des marchandises ou vivres d'un affréteur qui devrait, pour le fret de la portion conservée, une somme plus forte que la valeur de ces choses, si l'armateur poursuivi comme responsable du capitaine, d'après les règles expliquées n. 662, excipait du non-payement du fret, il ne pourrait être repoussé par la considération que la demande en payement de fret est prescrite. On peut se reporter à ce que nous avons dit n. 240, relativement à la prescription.

CHAPITRE III.

Des obligations du Capitaine envers les Chargeurs.

721. Indépendamment des obligations énon-

www.libtool.com.cn
cées au chapitre précédent, que le capitaine doit remplir comme représentant de l'armateur, ou qui peuvent le concerner en sa seule qualité de capitaine, et de toutes celles qui ont fait l'objet du titre second, nous avons vu, n. 658, que le capitaine en contractait d'autres qui avaient plus particulièrement pour objet la conservation et la remise des choses chargées.

Elles sont de la même nature que les obligations des voituriers, dont nous avons parlé n. 538 et suiv. Il importe peu, pour en régler l'étendue et les effets, que ces choses appartiennent à l'armateur qui a préposé le capitaine, ou à des affréteurs partiels. Nous désignerons les uns et les autres, sous le nom générique de *chargeurs*.

Le chargeur est obligé de mettre les marchandises, suivant leurs diverses natures, en tonneaux, ballots, caisses, etc., de la manière convenable, pour qu'elles arrivent au lieu de leur destination; et si le capitaine reconnaît quelque vice ou défaut de précautions à cet égard, il doit l'indiquer de suite, et ne point s'en charger jusqu'à ce qu'il y ait été porté remède; autrement, il y aurait présomption contre lui, que les marchandises étaient suffisamment emballées, garanties, et en bon état extérieur.

Le capitaine doit veiller ou faire veiller avec

www.libtool.com.cn
soin au placement de chaque objet dans le navire, et remplir à cet égard, toutes les obligations que nous avons vu, dans les titres V et VI de la troisième partie, être imposées aux dépositaires et aux voituriers.

C'est par l'usage des lieux, ou par la convention des parties, qu'on doit décider si les frais de transport du quai au navire, ainsi que l'arrimage, c'est-à-dire le placement et l'arrangement des marchandises dans le navire, entrent dans le prix du fret, ou si le chargeur doit les payer particulièrement.

722. Le chargement terminé, le capitaine doit en donner une reconnaissance qui porte le nom de *connaissement*. Cet acte exprime : Com. 222. 281.
1° la nature et la quantité, ainsi que les espèces ou qualités, marques et numéros des objets à transporter; 2° le nom de l'expéditeur; 3° le nom et l'adresse de celui à qui les objets sont expédiés; 4° le nom et le domicile du capitaine; 5° le nom, l'espèce et le tonnage du navire; 6° le lieu du départ et celui de la destination; 7° le prix du transport, à moins qu'il n'existe une charte-partie qui contienne quelques-unes de ces indications, ou que le chargement étant fait par les armateurs eux-mêmes, il n'y ait pas lieu à désigner le prix du fret.

Dans ce dernier cas, et dans tous ceux où le connaissement tient lieu de charte-partie,

www.libtool.com.cn
comme nous l'avons vu, n. 708, on doit ajouter à cet acte les autres énonciations nécessaires dans une charte-partie.

723. Il est rédigé quatre exemplaires du connaissement, signés de toutes les personnes qui
Com. 282. y figurent. L'un est pour le chargeur, à qui il est nécessaire dans différentes circonstances, par exemple, pour vendre, puisque nous avons vu, n. 248 et 313, que des marchandises en route pouvaient être vendues sur connaissement, ou en cas de contribution ou d'assurance, pour justifier le chargé. Un autre est pour le consignataire, afin que, sachant ce qu'il doit réclamer, il puisse, au moyen de la comparaison de l'état des marchandises remises, avec ce qui est énoncé dans le connaissement, reconnaître s'il doit les recevoir purement et simplement ou réclamer; quelquefois même, ce connaissement lui est nécesaire pour assurer le privilége de ses avances. Le troisième est pour le capitaine, afin qu'il sache ce qu'il doit rendre à chaque consignataire. Le quatrième est pour l'armateur du navire, afin qu'il connaisse ce qui doit lui revenir pour le fret, et qu'il puisse régler en conséquence ses comptes, soit avec le capitaine, soit avec le subrécargue, dont nous avons parlé, n. 646.

Il n'est pas nécessaire que la mention du nombre d'originaux soit faite sur chacun d'eux,

www.libtool.com.cn
ni que le capitaine écrive lui-même ceux qu'il délivre; mais il doit y remplir, de sa main, les quantités des objets dont il se charge, et son exemplaire doit être signé des chargeurs (1). Com. 284.

Si l'on n'avait pas pris cette précaution de faire signer le connaissement par toutes les parties, le capitaine ne pourrait certainement en exciper pour se dispenser de rendre compte de ce qui lui a été confié; et nous ne doutons pas, par suite de ce qui a été dit n. 540, que la preuve testimoniale ne pût être admise contre lui. De son côté, le chargeur, on le sent bien, ne pourrait refuser de payer le fret de ce qu'il avait confié au capitaine. Mais, comme on verra n. 724, que le connaissement régulier fait foi contre les tiers, il y aurait plus de difficulté, dans le cas où l'on ferait valoir, contre des assureurs, un connaissement non signé du capitaine et du chargeur assuré. Nous examinerons cette question, n. 832.

Du reste, ces quatre originaux doivent être signés dans les vingt-quatre heures du chargement par le capitaine, ainsi que par les chargeurs, qui ne peuvent exiger que le capitaine les signe plus tôt, parce qu'il doit avoir le temps de vérifier si tous les objets y énoncés existent réellement. Les chargeurs sont, en outre, obligés de fournir au capitaine, dans Com. 282.

(1) Cassation, 22 floréal an 7, D. 2. 1040, n. 12.

www.lhotool.com.cn
le même délai, soit les quittances délivrées à la douane, pour droits dus par les marchandises, soit les acquits à caution dont nous avons indiqué l'objet, n. 633.

724. Le capitaine peut être propriétaire d'une partie du chargement, comme nous l'avons dit, n. 671. Il semblerait que, dans ce cas, un connaissement ne serait point nécessaire, puisque c'est sa propre chose qu'il surveille et conserve, et qu'il ne peut se devoir de responsabilité à lui-même. Mais, comme nous verrons, par la suite, qu'il est plusieurs circonstances dans lesquelles il faut prouver, par une pièce dont l'existence au moment du départ du navire ne puisse être contestée, la quantité et la qualité des objets chargés, par exemple, lors qu'une indemnité est prétendue en cas de jet, ou qu'un assureur est poursuivi en cas de perte, etc., le connaissement seul peut faire cette preuve.

Com. 415.

Pour prévenir la possibilité que, dans ce cas, on ne substitue un connaissement à un autre, le connaissement des objets que charge le capitaine doit être signé par deux des principaux de l'équipage; et même, si le chargement est fait, en pays étranger, par des personnes de l'équipage ou par des passagers, un double du connaissement de leurs marchandises doit être remis, dans le lieu où le chargement s'effectue,

Com. 344.

entre les mains du consul français, d'un nota- Com. 345.
ble commerçant, ou d'un magistrat local. Nous croyons aussi qu'il faudrait adopter la même mesure, si cet acte intéressait un chargeur, parent du capitaine au degré prohibé pour l'ad- Pr. 268.
mission en témoignage. La saine raison qui ne permet pas que le capitaine fasse foi pour lui-même, n'accorde pas plus de créance à un connaissement délivré par lui à ses parents, quand d'autres preuves ne viennent pas à l'appui. C'est à l'aide des détails contenus dans les connaissements des divers chargeurs, que le capitaine rédige les manifestes dont nous avons parlé n. 649.

Les connaissements réguliers font foi entre toutes les parties qui ont concouru à leur ré- Com. 283.
daction, et même contre des tiers. Mais, comme ceux-ci n'y sont point intervenus, ils ont droit de les débattre et d'en prouver la fausseté ou l'inexactitude par toutes sortes de moyens. Nous aurons occasion d'en donner des exemples en parlant des contrats d'assurances maritimes et des prêts à la grosse.

On voit, par ce qui vient d'être dit, qu'il n'est guère possible de se dispenser de rédiger des connaissements pour les choses chargées dans des navires; néanmoins, dans les cas prévus n. 708, les lettres de voiture ou autres écrits employés pour constater le chargement, serviraient à remplacer le connaissement.

www.libtool.com.cn

725. Les soins quele capitaine doitdonner aux marchandises chargées, étant, comme on l'a vu, n. 721, semblables à ceux que les dépositaires
Civ. 1782. et voituriers sont obligés d'apporter à la garde
Com. 222. de ce qui leur est confié, nous ne pouvons que renvoyer à ce que nous avons dit sur ce sujet, n. 495, 538 et suiv. Ainsi, comme eux, il répond des pertes, amendes ou confiscations qui proviendraient de ce qu'il ne s'est pas offert ou soumis aux visites et vérifications exigées par l'autorité locale, et de ce qu'il aurait reçu ou chargé pour son compte, des objets dont la nature, la qualité ou la prohibition pourraient causer quelque dommage au reste de la cargaison. Dans ces cas et autres analogues, les tribunaux auraient à apprecier les circonstances.

La vigilance qu'il est tenu d'apporter doit être égale à celle qu'apporterait le propriétaire lui-même : il doit placer chaque objet de manière qu'aucun ne soit endommagé, fournir
Com. 405. de bons guindages, et veiller à ce que les écoutilles soient exactement fermées. Si divers objets peuvent souffrir quelque préjudice, par les attaques des rats et des souris, il doit avoir à bord et entretenir un nombre de chats suffisant pour les en défendre. S'il s'aperçoit que des marchandises liquides viennent à couler, il doit y porter remède, et garantir aussi les autres objets sujets à se corrompre, soit en les déplacant, soit en aérant le navire. Il ne peut,

à moins que le voyage ne soit de petit cabotage, placer aucune marchandise sur le tillac, parce que ce lieu est le plus exposé aux coups de mer, et que d'ailleurs cet emplacement devant être libre pour la manœuvre, si le navire éprouvait des dangers, les objets ainsi placés devraient être sacrifiés les premiers, et ne donneraient droit à aucune contribution, comme on le verra n. 735. Mais s'il en a reçu l'autorisation écrite du chargeur, il est à l'abri de toute responsabilité. Com. 229. 421.

Toutes ces obligations sont indépendantes de celles qu'il aurait à remplir, si, comme on l'a vu n. 664, il était chargé de gérer et de vendre la cargaison : à cet égard, il faudrait suivre les règles exposées n. 558 et suivants.

726. Le capitaine doit, à l'arrivée au port de destination des marchandises, les remettre aux commissionnaires ou consignataires qui lui sont indiqués, dans les délais accordés par la convention ou l'usage, pour le déchargement, à moins que des causes indépendantes de sa volonté ou de ses faits ne l'en empêchent. Ceux-ci doivent en prendre livraison, en donner décharge, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, et même de supporter les frais de retard s'ils leur sont imputables. Dans le cas où ces retards seraient le résultat d'une force majeure, l'équité semble commander qu'on par- Com. 274. Com. 285.

www.libtool.com.cn
tage les frais de surestarie qu'éprouve le capitaine, entre le navire et les marchandises que cette force majeure empêche de débarquer. Les commissionnaires ou consignataires doivent aussi payer le fret des marchandises qu'on leur délivre, comme on l'a vu n. 716.

Cette remise doit être faite par le capitaine, sans pouvoir élever de question sur la propriété ou le droit de celui qui est indiqué dans le connaissement. Nous avons vu, n. 719, comment il pouvait s'assurer le payement du fret.

727. Le connaissement peut être fait *au porteur*, et alors, d'après les principes que nous avons établis, n. 181 et 483, les droits qui en résultent peuvent être réclamés par celui qui a dans les mains l'exemplaire délivré au chargeur. Il peut être *à ordre*, et, conformément aux règles établies n. 343 et suiv., celui à qui il est transmis par voie d'endossement, peut réclamer les marchandises y énoncées, à moins qu'il n'existe quelque opposition du genre de celles que nous avons indiquées, n. 415. Dans l'un et l'autre cas, le chargeur n'a plus la faculté de retirer ses marchandises, s'il ne représente tous les exemplaires du connaissement, le capitaine étant responsable envers quiconque sera porteur légitime de celui qu'il a signé. Mais, à quelque titre qu'on se présente pour réclamer des marchandises,

Com. 281.

en vertu d'un connaissement, elles sont soumises aux priviléges dont nous parlerons dans le titre VIII; et le capitaine peut refuser de s'en dessaisir lorsqu'il n'est pas payé du fret et de tous les autres droits qui lui sont dus, conformément à ce qui a été expliqué n. 719 et suivants.

Si le consignataire indiqué refuse de recevoir les marchandises, ou si personne suffisamment autorisé, ne se présente pour les retirer, le capitaine a, pour en faire le dépôt dans un lieu public, et même pour se faire autoriser à vendre jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû, les droits dont nous avons parlé, n. 549 et 719; mais il est convenable que, dans ce cas, il donne avis du refus aux chargeurs, ainsi que de toute autre cause qui a pu s'opposer à ce qu'il fît la remise des marchandises. Com. 305. Com. 206.

728. Le capitaine qui ne représente pas tous les objets portés au connaissement, est tenu d'en payer la valeur, au prix du lieu de la décharge, à moins qu'il ne prouve que la perte est arrivée par force majeure ou par sacrifice pour le salut commun; de même, en cas d'avaries provenues de sa faute, il doit payer la valeur entière, et garder les objets pour son compte.

Ces règles sont indépendantes des poursuites qui pourraient être exercées contre le capitaine et ceux de l'équipage qui auraient agi de

www.libtool.com

complicité avec lui, si le défaut de représentation de tout ou partie du chargement provenait de ce qu'il aurait été commis quelque soustraction franduleuse, conformément à l'art. 15 de la loi du 10 avril 1825. Néanmoins, si le capitaine a été obligé de vendre, engager ou consommer des marchandises de quelques chargeurs, pour les besoins du navire, ces derniers n'ont point d'action personnelle contre lui, sauf, leurs droits contre l'armateur, pour être payés du prix, d'après les règles expliquées n. 644, 663 et 717.

Mais le capitaine, comme les voituriers, n'est tenu de rendre ce qui lui a été confié qu'en bon état extérieur, suivant les règles données n. 543. C'est par ce motif que les capitaines sont dans l'usage d'insérer dans les connaissements, la clause, *que dit être*, qui signifie qu'ils n'ont pas vérifié le contenu et n'entendent pas en garantir le bon état. L'effet de cette clause doit être cependant limité au cas où le capitaine n'aurait pas connu les choses chargées; si, par exemple, il les avait lui-même achetées, la stipulation de la clause que nous venons d'indiquer ne produirait aucun effet.

729. Lorsqu'il y a diversité d'énonciations entre les exemplaires du connaissement; la foi est due à celui dont le capitaine est porteur,
Com. 284. s'il est rempli de la main du chargeur ou de

son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire, rempli de la main du capitaine, fait foi contre celui-ci.

Mais s'il se trouvait une opposition entre deux connaissements, l'un représenté par le capitaine, rempli de la main du chargeur, l'autre en la possession du chargeur, rempli de la main du capitaine, les tribunaux ne pourraient que se décider par les renseignements, les circonstances, ou le serment de celle des parties qu'ils présumeraient avoir inséré par erreur une énonciation dont l'inexactitude lui deviendrait nuisible.

730. Au surplus, toute action du chargeur en délivrance des marchandises, est prescrite un an après l'arrivée du navire (1); et si une force majeure avait terminé le voyage pendant la traversée, en obligeant de décharger ou de vendre les marchandises dans un lieu autre que celui de la destination, sans que le navire y fasse retour, il semble que la prescription ne devrait courir que du jour où le chargeur a eu connaissance de cet événement. Mais si le chargeur prétend que les marchandises qu'on lui délivre sont avariées, ce n'est plus dans ce délai qu'il doit agir. Il faut qu'il fasse une protestation dans les vingt-quatre heures; et après

Com. 433.

Com. 435. 436.

(1) Cassation, 28 messidor an 6, B. n°. 15, page 67.

www.libtool.com.cn
qu'il a ainsi conservé son droit, il faut qu'il intente son action dans le mois qui suit cette protestation. C'est par l'usage des lieux et du commerce qu'on pourrait décider quand ce délai de vingt-quatre heures doit expirer. Des marchandises, objets d'un même connaissement, peuvent être d'une quantité et d'un volume tel, que le déchargement ne s'opère pas le même jour, et surtout au même instant; il peut d'ailleurs arriver que la force majeure ou des causes très-licites occasionnent quelque interruption du déchargement. On peut dire qu'en général, et sauf les circonstances ou la mauvaise foi des parties, le délai ne doit courir qu'après que la totalité des choses comprises au même connaissement a été mise à quai. Le chargeur ne serait pas affranchi de ces conditions, sous prétexte qu'il entend invoquer l'exception de compensation dont nous avons parlé n. 720, parce que, précisément, ce défaut de protestation établit la présomption légale qu'il n'y a pas eu d'avaries.

Il arrive quelquefois que la marchandise est à la simple consignation du capitaine; dans ce cas, on peut se demander comment il pourra faire à lui-même une protestation. Cette question n'a d'intérêt qu'à l'égard des tiers; car on sent que le capitaine ne pourrait exciper du défaut de protestation contre le chargeur son commettant. Mais si la marchandise était assu-

www.ibtool.com.cn
rée, cette circonstance du concours de deux qualités opposées dans la personne du capitaine, ne dispenserait point de la protestation. Il faut, dans ce cas, qu'il substitue un tiers à sa qualité de consignataire, lequel fera signifier cette protestation; ou, ce qui vaut mieux, il s'adressera au consul de la nation, et, s'il n'y en a pas, au magistrat local qui pourvoira, par la nomination d'un curateur ou mandataire, à ce que le chargeur soit représenté et à ce qu'une protestation conserve ses droits contre les assureurs.

La prescription serait interrompue, conformément, à ce que nous avons dit n. 240 et 720, s'il y avait cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire. Com. 434.

Mais ces règles sur la prescription ne doivent pas être étendues au delà des cas prévus; si, au cours du voyage, un navire obligé de relâcher, était déclaré innavigable, et si le capitaine, pour éviter la perte des marchandises, ou pour toute autre cause, les faisait vendre et en touchait le prix, il ne pourrait exciper de la prescription (1).

(1) Rejet, 24 mai 1830, D. 30, 1, 250.

www.libtool.com.cn

CHAPITRE IV.

Des obligations respectives de contribuer aux avaries.

731. Nous avons dit n. 704, qu'un des effets du contrat de charte-partie était de créer, non-seulement entre l'armateur et les chargeurs, mais encore entre ces derniers respectivement, l'obligation de faire tous les sacrifices que le salut commun rendrait nécessaires, et d'indemniser ceux sur qui ces sacrifices seraient tombés.

Si cette obligation, dans les rapports entre l'armateur et les chargeurs, peut être considérée comme la conséquence et un effet de la convention intervenue entre, eux relativement au transport des marchandises, il n'en est pas tout à fait de même des obligations entre les chargeurs, étrangers les uns aux autres, et n'ayant eu aucun rapport direct entre eux. Lorsque chacun, de son coté, chargeait ses marchandises sur le navire, il n'a fait aucune convention directe; mais le fait que chacun d'eux a chargé des marchandises sur le navire, a donné naissance à un quasi-contrat qui produit les mêmes résultats qu'une convention expresse. Chacun d'eux par, ce seul fait, contracte de plein droit l'obligation de sacrifier ce qu'il a chargé, pour le salut commun, ou lorsque ses mar-

chandises ont été sauvées, de supporter une contribution propre à indemniser ceux qui ont supporté le sacrifice. C'est ce qu'on appelle la contribution aux avaries.

On entend, en cette matière, par *avaries*, tous dommages, toute perte, toutes dépenses que des objets exposés aux risques de la mer supportent par des accidents arrivés au cours et à l'occasion de la navigation; ces avaries sont susceptibles de distinctions importantes pour décider un grand nombre de questions relatives aux contrats d'assurances et de prêts à la grosse, dont nous traiterons dans les deux titres suivants.

Mais on les considère sous un autre rapport non moins important, lorsqu'il s'agit d'appliquer aux divers propriétaires du navire et des marchandises dont il est chargé, la règle d'équité qui veut que tout sacrifice fait pour le salut commun soit réparé par tous ceux à qui il a été utile.

Les avaries de cette espèce donnent lieu à ce qu'on appelle *contribution;* on les nomme avaries *communes*, parce qu'elles sont réparées en commun, ou avaries *grosses*, parce que le *gros*, c'est-à-dire la totalité des choses, y contribue. Com. 399.

Quant aux autres avaries, si elles ont été causées par la faute de quelqu'un, elles donnent, à celui dont la propriété les a souffertes, une action contre l'auteur et contre ceux qui ré-

www.libtool.com.cn
pondent de ses faits : si elles proviennent du vice de la chose ou de force majeure, sans autres circonstances qui les placent au rang des avaries communes, d'après les règles que nous expliquerons n. 732 et suivants, elles sont supportées par celui à qui appartient la chose
Com. 404. avariée, ou par celui qui s'est chargé de cette espèce de risques, au lieu et place de ce propriétaire, suivant les règles que nous donnerons dans les titres suivants. On les nomme avaries *simples;* elles ne sont d'aucune importance pour l'objet que nous nous proposons de traiter dans ce chapitre.

Nous allons, dans la première section, examiner quelles avaries doivent être considérées comme avaries communes. Il sera facile, à ce moyen, de reconnaître, lorsque l'ordre des matières en amènera l'occasion, quelles sont les avaries simples. Dans la seconde section, nous exposerons le mode de contribution à laquelle donnent lieu les avaries communes.

SECTION PREMIÈRE.

Quelles avaries donnent lieu à la contribution.

732. Les avaries qui donnent lieu à la contribution peuvent être rangées en cinq classes:
Com. 400. 1° la perte ou le sacrifice de choses ou de sommes données aux corsaires, pirates ou autres ennemis, par composition et à titre de rachat

www.libtool.com.cn

du navire et du chargement; 2° la perte des choses jetées à la mer, et le dommage occasionné par le jet, soit aux marchandises restées, soit au navire; 3° la perte des ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun, des mâts rompus ou coupés, des voiles déchirées pour la même cause, par exemple, en forçant la course du navire pour éviter l'ennemi, la tempête ou tout autre péril, et enfin l'échouement dans les mêmes circonstances; 4° les pansements, loyers et nourriture des gens blessés en défendant ou en servant le navire pendant un combat, et ce qui est dû aux gens de mer faits prisonniers au service du navire et du chargement; 5° les frais que peuvent entraîner des mesures extraordinaires prises dans l'intérêt commun, pendant la traversée.

Nous allons en parler dans autant de paragraphes distincts.

§ Ier.

Des choses données par composition.

733. Un navire peut, comme nous l'avons vu, n. 683, être pris par des corsaires, pirates ou autres ennemis qui, quelquefois, au lieu de s'en emparer totalement et de faire l'équipage prisonnier, admettent le capitaine à rachat. Ce rachat se fait ordinairement de la manière indiquée n. 642. Souvent, aussi, le capteur

www.libtool.com.cn

exige qu'on lui donne à l'instant, des valeurs, par exemple, des vivres, marchandises, etc., qu'il préfère à une créance. Les propriétaires de ces objets ne peuvent se refuser à ce sacrifice. Dans tous ces cas, les sommes payées, les valeurs ou objets délivrés pour le rachat, même l'indemnité due à un otage que le capteur aurait exigé, sont avaries communes.

Mais il faut qu'il y ait eu *composition*, c'est-à-dire une convention au moyen de laquelle les choses soient reçues par le capteur, pour qu'il laisse aller le navire. Si, après la prise, il s'était fait donner les effets les plus précieux ou qui lui convenaient le mieux, et qu'ensuite il eût relâché le navire avec le reste de la cargaison, cette perte ne serait, pour les propriétaires de ces objets, qu'une avarie simple ; car, l'ennemi s'en étant emparé par force, on ne peut pas dire qu'ils aient été sacrifiés pour le salut commun. Il en est de même des choses qu'un chargeur aurait données pour le rachat particulier de ses marchandises, de sa personne ou de ses domestiques.

Com 403.

Il faut encore que le navire ait été effectivement sauvé. Si, contre la foi de la composition, le capteur était resté maître du navire, ceux à qui appartenaient les choses données dans la vue de ce rachat, ne pourraient rien demander à ceux dont les effets auraient été sauvés par quelque autre moyen, tel que l'abandon du na-

www.libtool.com.cn

vire fait par le capteur poursuivi, la recousse, la revendication dans le cas prévu n. 271.

§ II.

Du jet et de ses accessoires.

734. On nomme *jet*, l'action de précipiter dans la mer, une partie des objets dont le navire est chargé. Celui dont nous avons à parler ici, est le jet qui a lieu lorsque le capitaine se trouve obligé d'alléger le navire en danger de périr par l'effet des vents, de la mer, etc., ou d'être pris par l'ennemi. Un jet opéré dans d'autres circonstances qu'on ne pourrait y assimiler complétement, ne serait qu'une avarie simple, supportée par les propriétaires des choses jetées, sauf leur recours, s'il y a lieu, contre le capitaine et tous autres auteurs de cette perte. Com. 410. Com. 403.

Il paraît donc juste qu'on ne se décide à faire le jet, qu'après en avoir reconnu et constaté la nécessité. Ainsi, le capitaine, à qui la situation du navire fait connaître que le jet est nécessaire, doit tenir un conseil composé des intéressés au chargement, qui se trouvent sur le navire, et des principaux de l'équipage. S'il y a diversité d'avis, celui des principaux de l'équipage est préféré, quand même les intéressés au chargement se trouveraient en majorité et s'opposeraient au jet. Il serait à craindre que le désir de conserver leurs marchandises n'in-

www.libtool.com.cn
fluât sur leur opinion, et ne les empêchât de consentir au seul moyen de salut, dont l'équipage est le meilleur juge.

Il n'est pas probable qu'il se rencontre des circonstances dans lesquelles les principaux de l'équipage ne soient pas d'accord, parce que, dans un danger pressant, l'évidence doit frapper quiconque a l'habitude de la navigation. Toutefois, s'il y avait partage, il serait naturel de donner la voix prépondérante au capitaine. Mais si la majorité n'admettait pas la proposition du jet, le capitaine ne pourrait y procéder que sous sa responsabilité personnelle, et les tribunaux apprécieraient ses raisons justificatives, en les comparant aux motifs de refus que les délibérants ont dû exprimer.

735. L'arbitraire ne doit pas présider au choix des choses à sacrifier.

D'abord, en quelque circonstance que ce soit, et quand tout ce qui compose le chargement, en choses inanimées, en bestiaux ou autres animaux, serait jeté, la nécessité de continuer l'allégement, n'excuserait pas le jet des esclaves, dans les lieux où la traite des noirs n'étant point interdite, on les considérerait encore comme des marchandises. L'humanité ne permet pas que, pour sauver nos propriétés et même notre vie, nous sacrifions celle des hommes qui n'y attentent pas.

www.libtool.com.cn

Les ustensiles les moins nécessaires, soit au navire, soit aux personnes, les choses les plus pesantes et de moindre prix, doivent être jetées les premières; ensuite les marchandises du pont inférieur, d'après le choix du capitaine, qui doit toujours s'éclairer de l'avis des principaux de l'équipage, sans être tenu de s'y conformer. Quant aux chargeurs, la crainte que l'intérêt personnel n'élève des obstacles et n'entraîne des délais ou des vérifications, pendant lesquels le navire pourrait périr sans ressource, ne permet pas qu'on les consulte sur l'exécution de la mesure arrêtée. Com. 411.

Il est néanmoins juste qu'on jette, avant toutes autres, les marchandises dont il n'y a ni connaissement ou pièce équivalente, ni déclaration du capitaine. Comme la perte de ces objets ne donne lieu à aucune contribution en faveur de ceux à qui ils appartiennent, le capitaine n'agirait pas en mandataire exact des armateurs et des chargeurs qui se sont mis en règle, s'il conservait des marchandises dont la perte ne leur coûtera rien, pour en sacrifier d'autres qui devront être payées par contribution. Il en est de même, comme on l'a vu n. 725, des effets placés sur le tillac, hors le cas d'une navigation au petit cabotage. Peu importerait que le capitaine eut fait ce placement sans y avoir été autorisé. Le chargeur aura, sans doute, des indemnités à prétendre Com. 420. Com. 421.

www.libtool.com.cn
contre lui ; mais si, pour les éviter, le capitaine ne jetait pas ces objets de préférence, les autres intéressés auraient à leur tour le droit de le poursuivre en dommages-intérêts.

736. On ne doit pas se dissimuler que, dans le désordre produit par une tempête, et dans la précipitation d'une mesure commandée par un péril imminent, il est souvent impossible de se conformer à toutes ces règles, et qu'il faut alors agir plutôt que délibérer. Ces délibérations et avis sont donc subordonnés, comme toutes autres précautions qu'exigent les lois, à l'empire de la nécessité. Aussi, dans l'usage, on distingue le jet *régulier*, précédé et accompagné de délibérations, et le jet *irrégulier*, où la nécessité et l'imminence du danger font, en quelque sorte, jeter ce qu'on trouve sous la main.

Mais, soit qu'une délibération ait précédé, et que les circonstances n'aient pas permis de la rédiger, soit que toute délibération ayant été impossible, on ne puisse que constater cette position et la nécessité où l'on a été d'agir sans
Com. 412. discussion, le capitaine est obligé de rédiger, aussitôt qu'il le peut, un procès-verbal exprimant les motifs qui ont déterminé le jet, et détaillant les objets jetés et ceux qui sont endommagés par cet événement.

Les délibérations intervenues pour décider

www.libtool.com.cn
le jet régulier, les procès-verbaux relatifs au jet irrégulier, sont transcrits sur le registre de bord, et signés des délibérants, ou bien l'on exprime les motifs de leur refus de signer. On ne doit point attendre que le navire soit arrivé au port de décharge, pour les affirmer et les vérifier. Ce retard favoriserait la fraude d'un capitaine qui ferait mettre secrètement à terre, des marchandises qu'il supposerait ensuite avoir été jetées. Il doit donc être procédé à ces formalités, au premier port de relâche, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée. Com. 413.

La perte des marchandises qui ont été jetées à la mer n'est pas toujours le seul effet du jet; il peut se faire qu'on n'ait pu l'opérer qu'en endommageant d'autres portions du chargement. La nécessité d'en indemniser les propriétaires, est la conséquence du même principe qui ne permet de détruire la propriété de l'un, pour sauver celle de l'autre, qu'à la charge d'une indemnité. Il peut arriver aussi que le jet reconnu nécessaire, ne puisse être opéré qu'en brisant quelques parties intérieures du navire, ou même en l'ouvrant, ce qu'en termes de marine on nomme *saborder*, en coupant des mâts, des câbles, en déchirant des voiles : tous ces dommages, lorsqu'ils sont une suite immédiate du jet, sont soumis aux mêmes règles. Com. 400. 422. 426.

www.libtool.com.cn

§ III.

Des dommages ou pertes qu'éprouve le navire.

737. C'est un des accidents ordinaires de la navigation que le navire soit endommagé en son corps ou dans ses accessoires, par la tempête, le feu du ciel, ou d'autres fortunes de mer. Ainsi, lorsque par un coup de vent, et sans que rien annonce, de la part du capitaine, l'intention de faire un sacrifice au salut commun, un mât est brisé, la chaloupe détachée du navire, ou même, pendant qu'elle était *à la traîne* avant le danger, si la survenance de ce danger force le capitaine à l'abandonner par la nécessité d'un départ précipité, si par une cause quelconque connue ou inconnue, une voie d'eau se manifeste au navire, ces accidents ne sont que de simples avaries supportées par l'armateur, comme un voiturier supporte la perte d'un essieu, d'une roue, qui se rompent dans le voyage; alors, les marchandises chargées ne contribuent point aux pertes qu'éprouve le navire, ni à leur réparation, quand même il serait réduit à un état absolu d'innavigabilité. Nous avons vu, n. 644, quelle était, dans ce cas, l'obligation du capitaine.

Com. 422.

On ne doit pas en excepter les dommages que le feu de l'ennemi ferait éprouver au navire pendant un combat; car, ce dommage est un des dangers de sa destination.

www.hdtool.com.cn

Mais si, pendant un mauvais temps ou durant un combat, il est reconnu nécessaire, pour alléger le navire ou faciliter sa manœuvre, de couper un mât, ou de faire tout autre sacrifice, Com. 410. les raisons qui nous ont fait dire que le dommage occasionné par le jet, devait être considéré comme avarie commune, servent à décider de la même manière dans ce cas identique.

738. En combinant ces deux règles, il en résulte que si un coup de vent avait fracassé le mât, et qu'ensuite, pour le salut du navire, il fût nécessaire d'achever la fracture et de le jeter à la mer, avec voiles et cordages, cette dernière mesure serait seule avarie commune; en conséquence, le montant de cette avarie serait déterminé d'après ce que valaient le mât et ses accessoires, dans l'état de rupture causée par le cas fortuit, qui, avant la délibération pour en faire le sacrifice, n'était qu'une avarie simple à la charge de l'armateur.

Par les mêmes motifs, on doit décider que si le danger d'un naufrage ou d'être pris par l'ennemi, obligeait le capitaine à couper les câ- Com. 410. bles des ancres du navire, et à les abandonner; ou si, déployant toutes ses voiles pour échapper à la furie d'une tempête, le vent brisait les mâts, rompait des cordages, etc., les dommages causés par ces accidents seraient avaries com- Com. 400. munes. Il en serait de même de l'abandon de

www.libtool.com.cn
la chaloupe ou du canot, mis à la mer dans l'intention d'échapper au danger, ou de donner le change à l'ennemi.

Cette règle sert à déterminer quand l'échouement peut être avarie commune. Il est évident que cela ne se peut que dans le cas où le navire étant menacé d'un péril, le capitaine, pour en empêcher la perte totale ou la prise, le fait volontairement échouer sur une côte. Le dommage causé par cet événement, soit au navire, soit aux marchandises, et les frais pour le remettre à flot, c'est-à-dire pour le dégager des rochers, grèves ou vases, dans lesquels il serait enfoncé, en retirer les marchandises, afin de l'alléger et de le remettre en état de continuer sa route, sont des avaries communes. Quant à l'échouement qu'occasionnerait tout autre événement, même fortuit ou de force majeure, il ne produirait que des avaries simples, à moins qu'il ne fut la suite et l'effet d'un sacrifice pour le salut commun; par exemple, si un capitaine, ayant coupé ses mâts pour sauver le navire, se trouvait, après la fin de la tempête, hors d'état d'éviter les écueils dont il se fût garanti s'il les avait conservés.

§ IV.

Du traitement, des salaires et indemnités des gens de mer blessés, tués ou faits esclaves.

739. Nous avons fait connaître, dans les

www.rubool.com.ch
n. 687 et suivants, ce qui était dû aux gens de mer qui tombaient malades, étaient blessés ou pris, au cours de la navigation.

Les circonstances qui occasionnent ces accidents servent à déterminer si les dépenses qui en résultent sont, ou non, des avaries communes. Ainsi, lorsqu'un homme de mer tombe malade naturellement, ou est blessé en faisant les manœuvres et le service ordinaire, en un mot, autrement que pendant un combat ou l'exécution d'un service extraordinaire fait dans l'intérêt commun, si aucun tort ne lui est imputable, il doit être traité, sans déduction de cette dépense sur ses salaires; il continue d'avoir droit à ses loyers et à ses parts de profit. Mais le salut commun n'ayant point été la cause de cette maladie, c'est une avarie simple à la charge de l'armateur.

Au contraire, s'il est blessé, soit en combattant, soit en manœuvrant pendant une action que le navire soutient contre l'ennemi, cet homme, ayant exposé sa vie pour le salut commun, les frais de son traitement doivent être mis au rang des avaries communes. Il y aurait même justice à faire acquitter ainsi, les frais de traitement d'un passager blessé en combattant ou en manœuvrant pour le salut du navire en danger. Ainsi, un homme de mer peut être envoyé hors du navire, sur barque ou chaloupe, ou mis à terre, pour exécuter cer- Com. { 263. 400.

www.libtool.com.cn

taines instructions : s'il éprouve de mauvais traitements sans sa faute, s'il est fait esclave, l'objet de sa mission déterminera comment et par qui les frais de sa maladie ou de sa rançon seront supportés. Lorsqu'il a été envoyé pour le service du navire seul, les armateurs
Com. 268. en seront exclusivement chargés, c'est une avarie simple : lorsqu'il a été envoyé pour le service commun du navire et de la cargaison, l'avarie est commune.

Il pourrait arriver qu'un capitaine qui va de port en port, et fait ce qu'on appelle *échelle*, voulut s'assurer si *telle* espèce de marchandises se vend bien dans *tel* lieu, si elle n'y est pas prohibée, etc., et que l'homme ainsi envoyé pour recueillir ces renseignements, fut blessé ou fait prisonnier. Quoique une telle mission semble intéresser directement la cargaison, cependant, comme elle est une suite des obligations du capitaine, dont ses commettants sont responsables, le traitement ou la rançon de l'homme ainsi envoyé, ne doit pas exclusivement être à la charge des propriétaires chargeurs, dans l'intérêt de qui le capitaine avait désiré obtenir ces renseignements.

Par la raison que les frais de nourriture et de pansement des gens de mer blessés en combattant, sont des avaries communes, on doit mettre dans la même classe les loyers dus aux gens de mer captifs, dans le cas prévu n. 687,

WWW.HUBOOK.COM.CN
et ceux que nous avons dit, n. 689, devoir être continués aux héritiers de ceux qui ont été tués ou sont morts des suites de leurs blessures, pour ce qui en a couru depuis cette mort jusqu'à la fin du voyage.

Il serait, toutefois, assez naturel de faire une distinction. Lorsque l'armateur a loué une personne pour remplacer l'homme tué ou pris, le payement qu'il est tenu de faire à celui qu'il a engagé en remplacement, sans être affranchi de l'obligation de continuer les loyers du remplacé, lui cause une double dépense, et par conséquent, un déboursé extraordinaire, qui, ayant son principe dans le salut de tous, forme une avarie commune. Mais si l'homme de mer n'a pas été remplacé, le payement des loyers que fait l'armateur aux héritiers, ne doit plus être considéré comme dépense extraordinaire, ni, par conséquent, avarie commune; car l'armateur ne paye pas plus, dans ce cas, que si l'homme eût continué de servir.

§ V.

Des frais extraordinaires pendant la traversée.

740. Nous avons vu, n. 685 et 686, la possibilité qu'un navire fut obligé, par force majeure, soit de relâcher dans un lieu intermédiaire, soit de rester en voyage plus qu'il n'était naturel de le présumer. Lorsqu'un capitaine s'est volontairement, et non par la force du

www.libtool.com.cn

vent ou de la tempête, écarté de sa route, en cas d'interdiction du lieu où il devait relâcher, ainsi qu'on l'a vu n. 639 et suiv.; ou s'est réfugié dans un port ou sous la protection d'une citadelle, soit dans l'intention de réparer un dommage souffert pour le salut commun, soit pour éviter le danger dont le navire était menacé, ou y attendre une escorte sous laquelle il serait reconnu qu'il avait besoin de naviguer pour ne pas compromettre le sort du navire et de la cargaison, les dépensès extraordinaires

Com. 400. de cette déviation ou prolongation de voyage ou de séjour forcé, sont des avaries communes. L'analogie conduirait à mettre dans la même classe, le changement de route, dans le but d'éviter la peste, ou pour déposer à terre des hommes qui en seraient atteints; et, à plus forte raison, lorsque l'état de santé de son équipage donnant des inquiétudes aux autorités du lieu de sa destination, le capitaine est forcé de se rendre ailleurs. Mais si, dans ce déroutement, le navire éprouvait quelque dommage, soit par tempête, soit par tous autres accidents de force majeure, ces événements ne sont pas la suite immédiate du sacrifice pour le salut commun; il n'y a donc pas lieu à les réparer par contribution, à moins qu'en eux-mêmes, ils n'ayent donné lieu à quelque sacrifice délibéré ou jugé spécialement nécessaire au salut commun.

Si des événements de force majeure obligent le capitaine d'entrer dans un havre ou une rivière autre que le lieu de destination, et qu'il soit nécessaire de décharger tout ou partie de la cargaison, et de remettre ensuite le navire à flot, ces frais extraordinaires sont encore réputés avoir pour objet la conservation du navire et des marchandises, et par conséquent, ils sont avaries communes. Com. 400.

Mais on sent aisément qu'il n'en serait pas de même des frais de cette espèce, pour entrer dans le port de destination. Quand même quelque révolution de la nature aurait opéré dans ce port, une baisse extraordinaire des eaux, par l'effet de laquelle il faudrait employer, pour mettre les marchandises à terre, le secours d'alléges dont ordinairement on n'avait pas besoin, on n'y pourrait voir que de simples dépenses qui doivent être supportées par ceux à qui appartiennent les marchandises, ou par le fréteur, selon la nature de leurs engagements.

D'après la loi du 14 juin 1841, le chargeur dont le capitaine a pris, vendu ou mis en gage les marchandises pour les besoins du navire et de l'expédition, conformément à ce qui a été dit n. 644 et 663, a le droit, s'il n'est pas payé en tout ou partie, l'armateur ayant fait abandon du navire et du fret, d'exiger que la perte éprouvée par lui soit répartie au marc le franc sur la valeur tant de ses marchandises que de

www.libtool.com.cn

celles qui sont arrivées à leur destination, ou qui ont été sauvées du naufrage arrivé depuis sa dépossession. C'est une modification aux principes sur la contribution aux avaries.

Mais ce n'est pas la seule difficulté. La contribution aux avaries a quelquefois lieu, comme on le verra n. 746, à une très-grande distance du domicile des armateurs. On ignore si ces derniers, par des motifs quels qu'ils soient, voudront recourir à la voie d'abandon. Il n'est pas prouvé encore que le créancier doive éprouver une perte; et c'est cette perte seulement qui doit être réparée par contribution. Aurait-il le droit d'exiger qu'on l'y admette provisoirement et conditionnellement, sauf, s'il est payé par l'armateur, à rapporter tout ou partie de ce qu'il aura reçu, comme on verra n. 751, que cela peut avoir lieu dans une circonstance analogue?

De graves considérations d'équité sembleraient militer en sa faveur. Le capitaine, en disposant des marchandises du chargeur, a agi dans la mesure de ses droits, et a cédé à une nécessité. Il a pris le seul moyen qui fût à sa disposition pour mettre le navire en état d'achever son voyage. Lorsqu'il s'est emparé des vivres d'un passager, il a prévenu le plus horrible des événements qui puissent frapper des navigateurs; il a évité des malheurs incalculables : lorsqu'à défaut d'argent pour réparer le navire, ou en remplacer les

www.libtool.com.cn
agrès perdus ou détruits, il a vendu des marchandises chargées sur le navire, qui offraient, dans le lieu, plus de bénéfice ou moins de perte; lorsqu'il a emprunté en affectant tout ou partie du chargement, ne peut-on pas dire qu'il agissait pour le salut commun? Comme dans tous ces cas, une délibération doit précéder et justifier la mesure; et même, comme dans un emprunt à la grosse, la mesure doit en outre être autorisée par un magistrat, toutes ces circonstances semblent donner à la perte que le chargeur éprouve, dans notre hypothèse, le caractère d'un sacrifice pour le salut commun.

Sans doute, l'armateur qui payerait ce chargeur, ne pourrait pas invoquer les mêmes considérations contre les autres chargeurs; nous en avons donné les motifs. Mais ce n'est pas ce dont il s'agit ici. Nous supposons que le chargeur, dont les marchandises ont été prises, vendues ou affectées, n'est pas payé par l'armateur.

Toutefois, en émettant notre opinion sur ce point délicat, nous ne pouvons dissimuler ce qu'elle offrirait d'embarras dans la pratique, puisqu'un temps assez long peut s'écouler jusqu'au moment où le chargeur saura si, ou non, il parviendra à être payé par l'armateur.

Quant à la nourriture et aux loyers de l'équipage, pendant un séjour forcé, on fait une distinction. Ils sont avaries communes, si l'affrétement est au mois; comme nous avons vu,

www.libtool.com.cn

n. 714, que l'affréteur ne devait point de fret pendant la suspension du voyage, il est naturel
Com. 300. 400. que le fréteur ne paye pas, seul, les loyers et la dépense de l'équipage.

Lorsque l'affrétement est au voyage, l'avarie
Com. 403. est à la charge du navire seul : le fréteur, en promettant le service des gens de mer, s'est engagé, quel que fut la durée du voyage ; et les événements fortuits qui le prolongent sont à ses risques.

741. Tout ce qui a été expliqué ci-dessus peut servir, par analogie, à décider les cas que nous n'avons pas prévus.

Ainsi, lorsque la juste crainte d'être pris par des pirates ou des croiseurs ennemis, oblige, soit à voyager de conserve, soit à se placer sous escorte, les dépenses de cette association, la réparation des dommages soufferts pour la défense réciproque, les sommes payées pour l'escorte, sont réparties entre les divers navires intéressés ; et la part supportée par chacun d'eux, est avarie commune entre le navire et ses chargeurs.

Ainsi, lorsque, pour éviter la perte de deux navires, le capitaine de l'un, à la clameur ou à la réquisition de l'équipage de l'autre, a coupé ses câbles, ou fait quelqu'autre manœuvre d'où seraient résultés un échouement avec bris et naufrage, des avaries ou tout autre événe-

www.libtool.com.cn

ment fatal, le dommage éprouvé par ce navire et par le chargement que cette manœuvre aurait sauvés, donne lieu à contribution. On ne se bornerait pas à ce que nous avons dit n. 652 et suiv., sur l'abordage; car, dans ce cas, il ne s'agit plus d'une perte dont on ignore l'auteur, mais d'un dommage volontairement éprouvé pour le salut commun. La même règle pourrait être appliquée au cas où l'autorité chargée de la police d'un port aurait, pour cause de sûreté, fait couper les amarres d'un navire dont le capitaine, à qui des injonctions étaient faites de sortir ou de se ranger, n'a pu, sans faute de sa part, se dispenser d'obéir : il y a sacrifice pour l'intérêt commun.

Ainsi, lorsque les motifs indiqués plus haut, ont forcé à abandonner le navire, sans qu'on puisse attribuer cet abandon à la fraude ou à une imprudence grave, mais que la cessation du danger a permis de le recouvrer, les frais faits pour y parvenir sont avaries communes.

Ainsi, lorsqu'un navire est pris, que le capitaine, contestant la légitimité de la prise, séjourne et fait des dépenses pour en obtenir mainlevée, ces dépenses, la nourriture et les loyers de l'équipage, pendant ce temps, sont avaries communes; et nous ne pensons pas qu'il y ait lieu alors, comme dans le cas rappelé n. 740, à distinguer si le navire était loué au mois, ou au voyage.

www.libtool.com.cn

Ainsi, quoique les droits divers dont nous avons parlé, n. 712, soient une dette des armateurs, et les droits de douanes, la dette particulière des chargeurs, chacun en droit soi, si l'entrée dans un port étranger, nécessitée par les circonstances ci-dessus, forçait à payer des contributions de cette espèce, pour le navire ou pour les marchandises, la dépense serait réputée avarie commune. Nous en avons donné d'autres exemples n. 655. C'est à la prudence des tribunaux d'apprécier les faits et de se décider par les circonstances; car assurément, le capitaine ne peut être cru à sa déclaration, et les intéressés ont toujours le droit de discuter le caractère des accidents qu'on veut mettre en avaries communes.

On voit par là, que, dans un grand nombre de circonstances, les chargeurs ont intérêt à examiner la cause première d'un sacrifice et d'une dépense qui pourraient paraître des avaries communes. S'il est vrai que la nécessité de sauver l'équipage et le chargement force d'entrer dans un port, et de faire des dépenses extraordinaires, il n'est pas sans exemple que le danger dans lequel se trouve le navire, doive être imputé à son mauvais état; toutes les conséquences doivent donc en être supportées par les armateurs.

D'autres fois, une distinction sera nécessaire. La tempête, la foudre, ou toute autre cause ont

www.libtool.com.cn
brisé les mâts, ce qui, dans la règle, est avarie simple. Cependant, l'impossibilité de naviguer, force de faire relâche, sous peine de périr. Cette relâche et les frais qui en résultent seront avaries communes, mais non les dépenses de radoub et de la remise en état du navire. La délibération qui a décidé la relâche, n'a pas pu changer le caractère des accidents antérieurs.

SECTION II.

De la contribution aux Avaries communes.

742. On a vu n. 704 et 731, comment et d'après quels principes se formait, entre l'armateur et les chargeurs, soit un contrat, soit un quasi-contrat qui les obligeait à supporter des sacrifices pour le salut commun, et à indemniser ceux qui avaient fait ces sacrifices.

Aucune stipulation n'est nécessaire à cet égard; elle résulte de la nature, nous pourrions presque dire de l'essence du contrat de charte-partie; chaque affréteur s'y soumet, en plaçant des marchandises sur le navire, en quelque lieu et à quelque époque qu'il en fasse le chargement; et le fréteur, à son tour, y oblige le navire. On ne pourrait y déroger, parce que les conséquences d'une convention de cette espèce seraient d'inspirer à chacun, un égoïsme qui, l'éloignant de tous sacrifices dont il n'aurait pas l'espoir d'être indemnisé, compromet-

www.libtool.com.cn
trait le salut du navire et du chargement, dans les dangers de la navigation.

Peu importe à quelle somme s'élève la perte de celui qui a souffert. Ce n'est point ici le cas d'appliquer la règle, dont il sera question n. 860, qui ne permet des demandes d'avaries, que si la perte s'élève à une certaine quotité. Cette règle se rattache aux rapports existant entre ceux qui souscrivent les contrats d'assurance et à la grosse; elle a pour objet de décider, en cas de silence de leur part, un point sur lequel ils sont libres de faire telles conventions qu'ils jugent à propos; mais elle ne doit pas être appliquée au cas où il s'agit, entre les co-chargeurs et l'armateur, de réparer les pertes occasionnées par un sacrifice au salut commun.

Rien n'empêcherait, du reste, les modifications qu'apporteraient expressément aux règles que nous allons présenter, des co-chargeurs qui, prévoyant certains dangers, et voulant se donner une loi particulière, conviendraient d'un mode spécial de régler les pertes en commun, et d'indemniser les personnes lésées, soit en étendant les cas où nous avons vu qu'il y avait avaries communes, soit en changeant le mode de les estimer et de les répartir.

Nous allons, dans un premier paragraphe, déterminer dans quel cas il y a lieu à contribution; dans le second, pour quelles valeurs et

www.libtool.com.cn
sur quelles choses elle se fait; dans le troisième, de quelle manière on y procède.

§ Ier.

Dans quels cas il y a lieu à contribution.

743. La contribution n'ayant pour objet que d'indemniser ceux qui ont souffert des pertes, ou fait des sacrifices pour le salut commun, il est naturel d'en conclure, comme on l'a vu n. 733, 734 et 737, que si l'accident dont on était menacé lorsque le sacrifice a été fait, arrivait, il n'y aurait plus lieu à contribution : les pertes ou dommages éprouvés ne seraient plus que des avaries simples, supportées par celui qui en a été atteint. Com. 423.

Mais, dès qu'une fois le danger pour lequel les sacrifices ont été faits, a été évité, par exemple, que la tempête est finie, que le navire a échappé à l'ennemi, ne fût-ce que pendant un faible intervalle, la contribution est due. Le point important serait de ne pas confondre la continuation du même accident, quoiqu'après un intervalle, avec un accident nouveau. Si les objets sauvés éprouvaient ensuite de nouveaux dommages, ces événements postérieurs, indépendants du premier, quoiqu'ils pussent en être extrêmement rapprochés, n'empêchent point que les choses qui échappent, plus ou moins détériorées, au nouvel Com. 424.

www.libtool.com.cn
accident, et qui arrivent à bon port, n'acquittent leur première dette. Il est seulement à remarquer que les marchandises détériorées par suite de nouveaux dommages qu'elles ont éprouvées, ne contribueront que pour leur valeur réelle à l'instant et au lieu où l'on procédera à la contribution, et que si elles ont péri dans le trajet, quoique par suite d'un événement postérieur, les propriétaires ne sont tenus de rien, même quand ils seraient assurés.

Il ne faut pas perdre de vue que les pertes et sacrifices allégués, ne donnent droit à être réparés par contribution, que s'ils ont été constatés dans les formes prescrites et ci-dessus indiquées.

§ II.

Quelles choses sont soumises à contribution.

744. Les choses que le sacrifice des autres a concouru à sauver, doivent contribuer; à l'exception de celles qui étaient mises hors du navire, avant le danger. Ainsi, lorsque des marchandises ont, pour quelque cause que ce soit, été laissées en route, elles ne doivent aucune indemnité aux chargeurs qui ont fait des sacrifices pour des dangers arrivés depuis qu'elles ont été retirées du navire. Il faut en dire autant des marchandises vendues pour les besoins du navire, ainsi qu'on l'a vu n. 644.

On peut objecter, il est vrai, que, dans ce

www.libtool.com.cn
cas, les marchandises vendues sont payées le prix qu'elles valent au temps et au lieu où s'effectue le règlement, conformément à ce que nous avons dit n. 663 et 717, et que l'augmentation accordée aux propriétaires de ces marchandises, est le résultat du sacrifice commun. Mais la raison de décider est que ces marchandises n'étaient plus dans la communauté de risques, établie lors du chargement; qu'elles ne doivent pas leur salut au sacrifice fait pour le bien de cette communauté; que leur valeur est devenue la dette des armateurs dont le payement n'était pas subordonné aux risques de la navigation; que les sacrifices n'ont donc rien conservé aux propriétaires des marchandises vendues. Si, par leur arrivée au lieu où se termine le voyage, elles sont payées plus cher que dans le cas où le navire ne serait pas arrivé, c'est le résultat de la position particulière de leurs propriétaires avec l'armateur, à qui ceux-ci payent le fret entier, ainsi qu'on l'a vu n. 717. Il est donc vrai de dire qu'ils ne doivent rien à leurs co-chargeurs, avec d'autant plus de raison, que la seule chose conservée par le sacrifice, est le fret, qui contribue d'ailleurs, conformément à ce qui sera dit n. 745, comme si les marchandises étaient heureusement arrivées.

Lorsque, pour alléger le navire, soit à l'entrée d'un port, soit dans une rivière où la

www.libtool.com.cn
crainte du naufrage, de la prise, force le capitaine d'entrer, des marchandises sont trans-
Com. 427. bordées et mises dans des barques, dites *allèges*, et arrivent heureusement, la perte du navire et du reste de son chargement n'assujettit ces objets à aucune contribution; car, on ne peut dire que cette perte ait servi à les sauver. Mais si les alléges périssent, comme c'est pour le salut du navire et du reste du chargement qu'on a ainsi exposé les marchandises transbordées, c'est une espèce de jet pour lequel il y a lieu à contribution, tant de ces marchandises que des alléges elles-mêmes, si elles étaient une dépendance du navire.

On voit, par là, qu'il n'en serait pas ainsi du cas où le navire étant arrivé au port de destination, auquel il ne pouvait aborder avec sa charge entière, parce qu'il tirait trop d'eau, le capitaine aurait été obligé de mettre quelques marchandises dans les alléges pour les rendre à quai. Si elles venaient à périr, cet événement ne serait point considéré comme arrivé dans la vue du salut commun, puisque le transbordement a eu lieu, sans que le navire fût en danger; elles seraient donc au compte du propriétaire de ces objets, ou de celui qui, d'après les règles du droit, devrait en répondre.

Il résulte de ce que nous venons de dire, que si des marchandises avaient été déjà mises à quai, et que, dans le cours du déchargement,

www.libtool.com.cn
le navire éprouvât des avaries, de nature à être réparées par contribution, ces marchandises en seraient affranchies; il y aurait la même raison, si des choses jetées pour le salut commun étaient ensuite recouvrées; puisque le jet n'a point l'effet d'enlever la propriété à celui qui l'a souffert, ce propriétaire ne pourrait, en subissant les réductions ou restitutions dont nous parlerons dans le paragraphe suivant, être tenu de contribuer à des avaries communes, arrivées depuis que ses marchandises ont été jetées. Com. 425.

745. La contribution frappe tout ce qui a été sauvé du danger à l'occasion duquel ont eu lieu les sacrifices ou les pertes d'objets dont il s'agit d'indemniser les propriétaires. Peu importe que ces objets aient été chargés sur le navire au lieu du départ, ou pendant la traversée. La valeur en est fixée d'après des bases que nous indiquerons dans le paragraphe suivant.

Les munitions de guerre et de bouche, destinées à la défense et à l'approvisionnement du navire ou des passagers, les vêtements et bijoux que ceux-ci portent sur eux, et qui ne sont point chargés comme marchandises, ne contribuent point. Il en est de même des hardes appartenant aux gens de mer employés au service du navire, et des autres objets qu'ils auraient Com. 419.

www.libtool.com.cn

dans leur coffre, quoique destinés à un menu commerce; encore bien que si ces munitions et hardes avaient fait elles-mêmes partie du jet, la valeur dût en être payée par contribution. Les loyers des gens de mer ne contribuent point aussi.

Les objets au payement desquels nous avons vu plus haut, qu'on n'aurait pas été obligé, s'ils avaient été jetés, n'en sont pas moins tenus de contribuer; car, tout ce qui est sauvé doit indemniser les propriétaires des choses sacrifiées. Ceux à qui appartiennent ces objets, ont à s'imputer la cause qui ne leur aurait pas permis d'en exiger la valeur, au cas où ils auraient été sacrifiés.

Com. 420. 421.

Le navire et le fret doivent contribuer, même le fret des choses jetées, puisqu'il est payé, comme nous l'avons dit, n. 717. Néanmoins, ce fret n'étant qu'une sorte de fruit civil du navire, et la juste représentation des dépenses et de la détérioration que le voyage occasionne, on ne fait contribuer le navire et le fret, que pour moitié de leur valeur ou de leur montant. Mais il importe de bien déterminer ce qui constitue le fret soumis à contribution. Il pourrait arriver, comme on l'a vu n. 744, que des marchandises fussent hors du navire, avant l'accident qui a causé l'avarie commune; cette partie du fret acquise au capitaine et dont il n'était plus en risque d'être privé par la perte des marchandises

Com. 301.

Com. 417.

www.libtool.com.cn

qui devaient le fret, suivant ce qui a été dit n. 716, ne nous semble pas devoir être frappée de contribution, car les avaries grosses, arrivées après le déchargement de ces marchandises et l'acquisition de ce fret, n'ont pas concouru à le conserver.

Le prix auquel sont estimées les choses jetées est également sujet à contribution : autrement, leurs propriétaires, profitant du jet, puisqu'ils sont remboursés, seraient plus favorisés que les propriétaires des effets sauvés.

La contribution doit naturellement être faite dans le lieu du débarquement du navire. Lorsque, nonobstant les accidents divers qui ont pu arriver pendant la traversée, le navire parvient à la destination indiquée par ses actes d'expédition, il ne peut y avoir de doute sérieux sur l'application de ce principe. Il suffit de consulter les pièces.

Si le capitaine termine son voyage dans un lieu autre que celui qu'indiquaient les expéditions, volontairement et sans qu'aucun accident ou force majeure maritime dûment constatés l'y oblige, les opérations relatives à la contribution qu'il y ferait, seraient irrégulières et nulles. Le tribunal, auquel il se serait adressé dans ce lieu, serait incompétent, et quiconque serait, à un titre quelconque, poursuivi en vertu du jugement rendu par ce tribunal, pourrait exciper de l'incompétence et de la nullité.

www.libtool.com.cn

Mais, lorsque les expéditions du navire et tous autres documents connus des intéressés, constatent que le voyage a été entrepris pour faire échelle, avec faculté au capitaine de le terminer dans tel lieu de relâche que bon lui semblerait, et d'y opérer son déchargement, ce lieu serait celui où on peut procéder à la contribution, sauf le cas où des intéressés absents lors de cette opération, démontreraient que le capitaine a frauduleusement choisi ce lieu de terme, dans la vue d'y trouver un juge étranger facile à tromper sur l'application des règles qui doivent présider aux opérations.

Les événements qui donnent lieu à la contribution, ou toute autre force majeure, pourraient néanmoins contraindre le capitaine à faire son déchargement dans un lieu autre que celui qui avait été indiqué par les expéditions; et alors, ce lieu est celui où il faut procéder aux opérations.

Cette seconde règle exige quelques explications pour le cas où l'accident qui forcerait le capitaine à terminer le voyage, proviendrait de l'innavigabilité de son navire. On a vu n. 644, qu'il devait faire tout ce qui était en son pouvoir pour se procurer un autre navire, à l'effet de conduire les marchandises à leur destination. Sans doute, s'il parvient à louer un navire dont les fréteurs lui confieront la conduite, le voyage continue nonobstant ce changement;

www.libtool.com.cn
et ce sera au lieu indiqué pour le déchargement par les expéditions du navire déclaré innavigable, que la contribution, devra être faite. Mais il peut arriver qu'il ne puisse pas agir de cette manière, et que toutes ses ressource consistent à placer le chargement sur un navire conduit par un autre capitaine; alors, son voyage est réputé fini.

§ III

Comment se fait la contribution.

746. Pour parvenir à la contribution, et lorsque les parties ne s'accordent point, le capitaine dresse, au lieu du déchargement du navire, lequel est : ou celui de destination, si les accidents du voyage ne l'empêchent pas d'y débarquer, ou celui dans lequel, par suite d'une rupture ou raccourcissement forcé de voyage, il termine sa navigation, un état, soit des pertes et dommages, de la nature déterminée en la section précédente, éprouvés par le navire ou son chargement, soit des dépenses faites pour réparer ces pertes; par exemple, du prix d'achat d'un mât coupé, ou d'objets nécessaires, qui auraient été jetés ou sacrifiés pour le salut commun, et qu'on aurait ensuite été obligé de remplacer pour continuer le voyage. Com. 414.

Des experts, après avoir prété serment, procèdent à l'estimation des pertes et dommages éprouvés par ceux à qui la réparation en est due Com. 416.

www.libtool.com.cn
suivant les règles expliquées dans le paragraphe précédent, et à la répartition sur les valeurs qui doivent contribuer. Ces experts peuvent être choisis par les parties. Si celles-ci ne s'accordent pas, ils sont nommés d'office, dans les lieux soumis aux lois françaises, par le tribunal de commerce, ou s'il n'en existe pas, par le juge de paix; si ce lieu est un port étranger, par le consul français, ou à son défaut, par le magistrat territorial compétent.

Dans les quatre articles suivants, nous allons faire connaître : 1° comment on doit procéder à l'estimation des objets perdus ou avariés; 2 comment on doit faire l'estimation des objets sauvés; 3° comment doit être assise la répartition; 4° enfin les suites de cette répartition.

ART. Ier. *De l'estimation des choses perdues ou avariées.*

747. Pour évaluer les dommages et pertes, il faut distinguer la nature des choses avariées ou perdues. Les avaries éprouvées par le navire ou par certaines parties de ce navire, sont évaluées d'après une comparaison entre l'état de ces objets au moment de l'accident, et l'état dans lequel cet accident les a réduits; par conséquent, si après avoir sacrifié un cordage ou tout autre objet déjà usé, on en avait acheté un neuf, la dépense de cet achat ne serait point comprise en entier dans le compte des avaries,

www.libtool.com.cn
mais seulement la valeur de l'objet sacrifié. A plus forte raison, faut-il entrer dans les distinctions indiquées n. 741.

Si ce sont des marchandises, leurs quantité et qualité sont constatées par des connaissements, ou lorsque ces actes ne contiennent Com. 415.
pas d'indications suffisantes, par les factures, s'il en existe. On les estime au prix que des marchandises de même qualité, et en quantité semblable, seraient vendues dans le lieu du décharge- Com. 402
ment; cette base sert à fixer le prix de celles qui sont perdues, et à estimer la dépréciation ou la détérioriation éprouvée par celles qui n'ont été qu'avariées. Néanmoins, on doit défalquer, sur le prix de cette estimation, le fret que ces marchandises ont payé, ou devront acquitter. Au premier coup d'œil, cette opinion paraît injuste; car, dès qu'on doit rendre au propriétaire des marchandises jetées, tout ce qu'il a perdu, moins la portion pour laquelle il entre lui-même dans la contribution, il semble naturel de ne point défalquer, sur cette estimation, le fret que ces marchandises ont payé ou doivent payer, puisque ce fret est un déboursé fait par le propriétaire de ces choses, et qu'en les perdant, il a aussi perdu ce fret. Mais, toute apparence d'injustice disparaît lorsqu'on fait attention que les choses ne sont point estimées ce qu'elles ont coûté (hypothèse dans laquelle il est évident qu'on devrait ajouter à ce prix le fret

www.libtool.com.cn

qu'elles ont payé), mais qu'on les estime au prix qu'elles pourraient être vendues au lieu où se fait l'opération, et par conséquent à un prix dans lequel entre, à la fois, celui d'achat, et la dépense faite pour les transporter dans ce lieu.

Il pourrait se faire que la qualité des marchandises jetées eût été faussement énoncée dans
Com. 418. le connaissement, ou leur valeur déguisée dans les factures. Celui à qui elles appartiennent n'est point admis à prouver qu'elles étaient d'une qualité supérieure, ni sous aucun prétexte, à prétendre qu'elles doivent être payées plus que la valeur résultant des bases qui viennent d'être indiquées.

S'il était prouvé que des marchandises avaient, par un vice propre ou tout autre événement, éprouvé des avaries particulières avant le sacrifice, il ne faudrait les estimer qu'à leur valeur dans ce nouvel état, puisque le propriétaire les a sacrifiées telles qu'elles se trouvaient, et que si elles eussent été conservées, il en aurait supporté la dépréciation.

Peu importerait que ces avaries particulières donnassent droit à des dommages-intérêts contre les personnes qui les auraient causées; la valeur de ces indemnités ne serait point déduite du montant des avaries particulières antérieurement éprouvées, et celle des marchandises sacrifiées n'en serait point augmentée, sauf le recours du propriétaire contre l'auteur

www.libtool.com.cn
du dommage. De même, si déjà ces objets étaient tenus de supporter des avaries précédentes, cette dette devrait être déduite du prix de leur estimation.

Si, avant la contribution, les choses jetées étaient recouvrées par leurs propriétaires, alors il n'est dû de contribution que pour la détérioration qu'elles ont éprouvée, et pour les frais du sauvetage qu'elles ont occasionnés.

Si, par suite d'accidents maritimes ou de tout autre événement, les marchandises de divers chargeurs étaient confondues, sans pouvoir être distinguées, le montant des indemnités dues à chacun de ces chargeurs, serait fixé d'après les actes constatant leur chargement; et le partage serait fait dans la même proportion.

ART. II. *De l'estimation des choses sauvées.*

748. On fait ensuite l'estimation des objets sur lesquels se répartira la contribution.

Les marchandises et autres objets de chargement sauvés, sont estimés sur les mêmes bases que les marchandises perdues ou avariées, et avec les mêmes déductions pour fret ou autres causes. Cependant, il semblerait que, dans ce cas, les désignations de qualités portées dans les connaissements, ne devraient être d'aucune importance pour cette opération, puisque les marchandises existant, il n'y a pas lieu à s'ar-

www.libtool.com.cn
rêter à des renseignements qui ne sont nécessaires qu'autant qu'on n'a pas les objets sous les yeux, comme lorsqu'il s'agit d'estimer des choses sacrifiées.

Néanmoins, les experts doivent s'assurer si les objets soumis à contribution sont de la qualité et même de la quantité portées au connaissement. S'ils jugent que ces indications
Com. 418. sont inférieures à la vérité, ils ne doivent pas s'y arrêter, et les choses sont estimées à leur valeur réelle; si, au contraire, elles ont été désignées d'une qualité et quantité supérieures, elles sont estimées d'après cette désignation, sans égard à l'état véritable.

La navire est estimé au prix qu'il se trouve valoir au moment et au lieu où s'opère la contribution : car le jet n'a pas conservé un navire neuf, mais un navire plus ou moins dégradé par la navigation; d'ailleurs, il n'y a pas de raison de l'évaluer sur d'autres bases que les marchandises qui peuvent être estimées moins qu'elles ne valaient à leur départ, si quelque avarie particulière les a détériorées, ou si leur prix, dans le lieu du débarquement, est inférieur à celui du lieu du chargement.

Le fret est constaté et fixé d'après les chartes-parties, connaissements et autres renseignements qui peuvent y suppléer, et s'il n'en existe point, d'après les règles établies dans le chapitre premier.

ART. III. *Du mode de répartition.*

749. La répartition faite par les experts, du montant des pertes, sur celui des valeurs contribuantes, au marc le franc, est rendue exécutoire en France, par l'homologation du tribunal de commerce, et, dans les ports étrangers, par le consul de France, ou, à son défaut, par le tribunal compétent du lieu. Elle s'exécute par provision, dans le cas où il s'élèverait quelque réclamation. Com. 401. 416.

Des opérations de cette espèce ne pouvant être bien saisies que par des exemples qui les montrent en quelque sorte en action, nous allons présenter le projet d'une contribution dans laquelle nous offrirons la réunion des cas principaux qui ont été expliqués ci-dessus.

On suppose que le navire le *Henri-Quatre*, parti de Bordeaux le 25 avril, pour la Martinique, a été surpris le 27, par une tempête, dans laquelle il a fallu faire jet, tant de marchandises que d'objets appartenant au navire.

La nécessité de réparer les dommages et les pertes causés par la tempête et le jet, a forcé le navire de faire relâche à la Corogne, où il est entré le 28 avril, et a séjourné jusqu'au 28 mai, jour auquel il est reparti pour continuer sa route.

Le 10 juin, le navire a été attaqué par un corsaire. Après deux heures de résistance, dans laquelle Pierre, officier marinier, a été tué, et Louis, matelot, blessé d'un coup de feu dont il est mort au bout d'une maladie de vingt jours, le navire, presque hors d'état de défense, s'est rendu au corsaire qui l'a relâché moyennant composition consistant en marchandises.

Le 21 juin, le navire continuant sa route, a signalé un corsaire qui le poursuivait, ayant vent favorable. Tous moyens

www.libtool.com.cn

de salut paraissant désespérés, on a mis la chaloupe à la mer pour sauver ce qu'il était possible; mais le vent a changé, et le capitaine a entrevu l'espoir de se sauver en sacrifiant et en abandonnant toutes ses voiles au gré du vent. La chaloupe a été laissée, le temps ne permettant point de la reprendre, et le navire a effectivement échappé au corsaire; mais la violence du vent a déchiré deux voiles et brisé un mât.

Le navire, après tant d'accidents, est enfin arrivé à la Martinique. On peut y dresser l'état des pertes et celui de valeurs sujettes à la contribution, ainsi qu'il suit :

État des pertes qui donnent lieu à contribution.

1° Jet pendant la tempête de divers ustensiles du navire, et avaries causées par l'ouverture qu'on y a faite pour faciliter le jet. . . . . 5,000 fr.

2° Jet des marchandises appartenant à Jérome, déduction faite du fret qu'elles doivent. . . . . 10,000.

3° Jet de neuf barriques de vin appartenant à André, de la même qualité lors du chargement; que les vins vendus, dans le lieu où s'opère la contribution, 1,200 fr. la barrique, mais ayant, par suite de vidange et avarie, été reconnues valoir 50 fr. de moins, ce qui, avec la déduction de 150 fr. de fret, les porte à 1,000 fr., faisant en total. . . . . 9,000.

4° Jet de dix ballots de toile appartenant à Simon, faisant partie de cinquante qu'il avait chargés, estimés, d'après les factures, et déduction du fret. . . . . 4,500.

5° Avaries éprouvées par les marchandises de Jacques, à l'occasion des dits jets. . . . . 2,500.

6° Jet de quarante balles de drap, appartenant à René, lesquelles, quoique d'une valeur de 30,000 fr. d'après leur véritable qualité, ne sont portées ici, d'après la qualité désignée dans le connaissement, que pour. . . . . 25,000.

7° Jet de huit barriques de sucre, moitié de seize, appartenant à Henri, lesquelles, quoique d'une valeur

A reporter. . . . 56,000 fr.

www.libtool.com.cn

Report. . . .	56,000 fr.
apparente de 15,000 fr. d'après la qualité faussement désignée dans le connaissement, ne sont portées ici, d'après leur qualité réelle, que pour. .	10,000.
8° Jet d'une barrique de tabac, faisant partie d'un chargement sur le sillac, de six barriques appartenant à Julien, laquelle barrique ne doit point être payée.	*mémoire.*
9° Perte des munitions de guerre et de bouche jetées.	1,000.
10° Pour le mât qui, ayant été en partie brisé par la tempête, faisait pencher le navire, ce qui a obligé de le couper tout-à-fait et de le jeter; en ne l'estimant que ce qu'il valait dans son état de fracture.	1,000.
11° Loyers et nourriture de gens de mer pendant la starie à la Corogne.	1,000.
12° Soixante-quinze barriques de vin appartenant à Jean, données à titre de composition le 10 juin, évaluées d'après les qualités indiquées au connaissement, au prix courant à la Martinique, à raison de 1,200 fr. la barrique; sur quoi déduisant pour fret, 200 fr. par barrique, il en résulte un total de	75,000.
13° Marchandises d'orfévrerie, bijouterie et autres ouvrages d'or et d'argent appartenant à Nicolas, données en composition, estimées, toutes déductions faites.	125,000.
14° Loyers de Pierre, officier marinier, tué dans le combat, courus depuis le 10 juin jusqu'au 24 juillet, jour où les loyers des autres gens de l'équipage ont également cessé; lesdits loyers portés en avarie, au moyen de ce que le capitaine a engagé un autre homme au lieu de relâche. . . .	225.
15° Frais de pansement et de maladie seulement de Jacques, matelot, mort de sa blessure, qui n'a point été remplacé.	200.
A reporter.	269,425 fr.

www.libtool.com.cn

Report.	269,425 fr.
16° Chaloupe abandonnée dans la fuite du 21 juin.	2,000.
17° Mât rompu et voiles forcées dans le même événement.	1,000.
18° Frais de l'expertise et de la présente opération	575.
TOTAL des pertes. . . .	273,000 fr.

État des valeurs sujettes à contribution.

1° Le navire estimé 110,000 fr., ce qui fait pour la moitié	55,000 fr.	
2° Le fret de tous les objets qui le doivent, calculé d'après les chartes-parties et connaissements représentés, 57,600 fr., dont moitié est de.	28,800.	
3° Le montant de l'évaluation des dommages et pertes qu'a éprouvées le navire, comme il a été dit en l'état des pertes, art. 1, 10, 15, 16, 17; l'art. 9, relatif aux munitions, et les art. 11 et 14, relatifs aux loyers des gens de mer ne devant point contribuer.	9,200.	93,000 fr.
4° Jérôme, pour ses marchandises jetées, estimées, déduction faite du fret.		10,000.
5° Vingt-deux barriques et demie de vin, appartenant à André, estimées, après la même déduction.	22,500.	
Plus, le prix d'estimation des neuf qui ont été jetées, comme il est dit à l'art. 3 de l'état des pertes. . . .	9,000.	31,500.
6° Quarante ballots de toiles, appartenant à Simon, restant de		
A reporter. . . .		134,500 fr.

www.rubool.com.ch

cinquante, le surplus ayant été jeté, *Report*. . .		134,500 fr.
estimés de même.	18,000.	22,500.
Plus, l'estimation des dix ballots qui ont été jetés, portée à l'article 4 de l'état des pertes.	4,500.	
7° L'estimation de vingt-cinq balles de drap appartenant à René, formant l'art. 6 de l'état des pertes.	25,000.	78,000.
Plus les quarante balles restant, estimées d'après leur qualité supérieure	53,000.	
8° Les marchandises de Jacques, estimées, d'après les connaissements et factures, dans l'état où les ont réduites les avaries causées par le jet.	60,000.	62,500.
Plus, l'estimation de cette avarie, faisant l'art. 5 des pertes.	2,500.	
9° Huit barriques de sucre, restant des seize chargées par Henri, portées, suivant la qualité exagérée qu'il a lui-même énoncée aux connaissements, pour.	15,000.	25,000.
Plus, l'estimation de la perte des huit autres à leur simple valeur réelle, suivant l'art. 7 de l'état des pertes.	10,000.	
10° Cinq barriques de tabac, chargées par Julien, sur le tillac, qui doivent contribuer, quoique rien ne lui soit payé pour la sixième qui a été jetée, évaluées.		7,500.
11° Prix des vins appartenant à Jean, formant l'art. 12 de l'état des pertes.		75,000.
12° Prix des marchandises d'orfévrerie, appartenant à Nicolas, faisant l'art. 13 de l'état de pertes.		125,000.
13° Marchandises de Guillaume, estimées. .		16,000.
TOTAL des valeurs. . . .		546,000 fr.

www.libtool.com.cn

L'état des pertes éprouvées par les divers accidents qui sont arrivés au navire, s'élève à 273,000 fr.; l'évaluation de tout ce qui doit supporter la contributiou, est de 546,000 fr.; ainsi, chacune de ces choses contribue pour 50 pour cent de sa valeur, savoir :

Le navire,	pour 50 p. % de	93,000 fr., qui font	46,500 fr.
Jérôme,	pour 50 p. % de	10,000 fr., qui font	5,000.
André,	pour 50 p. % de	31;500 fr., qui font	15,750.
Simon,	pour 50 p. % de	22,500 fr., qui font	11,250.
René,	pour 50 p. % de	78,000 fr., qui font	39,000.
Jacques,	pour 50 p. % de	62,500 fr., qui font	31,250.
Henri,	pour 50 p % de	25,000 fr., qui font	12,500.
Julien,	pour 50 p. % de	7,500 fr., qui font	3,750.
Jean,	pour 50 p. % de	75,000 fr., qui font	37,500.
Nicolas,	pour 50 p. % de	125,000 fr., qui font	62,500.
Guillaume,	pour 50 p. % de	16.000 fr., qui font	8,000.
		TOTAL....	273,000 fr.

Les contribuables qui n'ont souffert aucune perte ni avarie commune, ou qui ne doivent pas en être indemnisés, payeront leur cote entière de contribution, sans aucune déduction. Ceux qui ont souffert des pertes et avaries communes, feront d'abord confusion de ce qui leur est dû, jusqu'à concurrence de leur cote de contribution, et payeront ou reprendront le surplus, d'après l'excédant, soit de la cote de contribution, soit de la valeur des pertes et avaries par eux souffertes.

Ainsi, le navire, qui, dans les articles 1, 10, 15, 16, 17 de la masse des pertes et avaries communes, est créancier de 9,200 fr. en fera d'abord confusion sur les 46,500 fr. qu'il doit pour sa cote de contribution, il payera le surplus, montant à 37,300 fr.

La cote de contribution de Jérôme étant de 5,000 fr., et la valeur des avaries par lui souffertes, au moyen du jet de toutes ses marchandises, étant de 10,000 fr., il fera confusion jusqu'à due concurrence, et reprendra 5,000 fr. dans la masse des contributions effectives.

André, qui doit 15,750 fr. pour sa cote de contribution en fait confusion avec les 9,000 f. qui lui sont dus pour avaries

www.libtool.com.cn

communes, et versera le reste des 6,750 fr. dans les contributions effectives.

Simon, qui doit 11,250 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion sur les 4,500 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 6,750 fr. dans les contributions effectives.

René, qui doit 39,000 fr. pour sa cote de contribution, fait confusion avec les 25,000 fr. qui lui sont dus pour pertes, et il verse le surplus qui est de 14,000 fr. dans la masse des contributions effectives.

Jacques, qui doit 31,250 fr. pour sa cote de contribution, fait également confusion des 2,500 fr. qui lui sont dus pour pertes, et verse le surplus de 28,750 fr. à la masse des contributions effectives.

Henri, dont la contribution doit être de 12,500 fr., fera confusion de 10,000 fr. qui lui sont dus pour valeur de ce qu'il a perdu, et versera 2,500 fr. dans la masse des contributions.

Julien, dont la contribution est de 3,750 fr., n'ayant aucune déduction à opposer, la payera totalement.

Jean, dont la contribution s'élève à 37,500 f., fera confusion, jusqu'à due concurrence, sur les 75,000 fr. qui lui sont dus, et prendra 37,500 fr. dans la masse des contributions.

Nicolas, dont la contribution est de 62,500 f. fera confusion de cette somme sur les 125,000 f. qui lui sont dus, et sera payé du reste sur les contributions effectives.

Guillaume, dont la contribution est de 8,000 fr., versera cette somme en entier.

La valeur des pertes et avaries des effets non sujets à contribution, doit être aussi prise en entier sur la masse des contributions : ainsi, il sera payé sur cette masse, pour loyers des gens de l'équipage, articles 11 et 14 de l'état des pertes, 1,225 fr., et pour la perte des munitions de guerre et de bouche, article 9 des pertes, 1,000 fr. Les frais d'expertise, montant à 575 f., y seront pris également.

Ces contributions effectives sont :

Le navire, pour.	37,300 fr.
André, pour.	6,750.
A reporter.	44,050 fr.

www.libtool.com.cn

Report.	44,050 fr.
Simon, pour.	6,750.
René.	14,000.
Jacques.	28,750.
Henri, pour.	2,500.
Julien pour.	3,750.
Guillaume, pour.	8,000.
TOTAL.	107,800 fr.

Les reprises effectives seront, comme on l'a vu :

Jérôme.	5,000 fr.
Jean.	37,500.
Nicolas.	62,500.
Munitions.	1,000.
Loyers.	1,225.
Frais d'expertise.	575.
TOTAL.	107,800 fr.

La somme des contributions effectives étant égale à la somme des reprises effectives, il en résulte la preuve que toute l'opération ci-dessus est exacte.

ART. IV. *Des suites de la contribution.*

750. Le capitaine étant réputé fondé de pouvoirs des affréteurs et de l'équipage, pour faire procéder aux opérations ci-dessus, dans l'intérêt commun, aucun d'eux ne peut en attaquer le règlement, sous prétexte qu'il aurait été fait sans l'y appeler. Ils ont tous, pour ce qui leur revient, une action directe contre ce capitaine, sauf son recours contre chacun des

www.libtool.com.cn
contribuables qu'il peut poursuivre devant le tribunal français où ce règlement a été fait, encore qu'il ne soit pas celui du domicile des défendeurs. Il a en conséquence un privilége pour le montant de ce qui est dû par chacun d'eux, sur les marchandises qu'ils ont chargées et sur les sommes qui peuvent leur revenir par le résultat de la contribution effective. Com. 308. 428.

Dès que le capitaine a livré les marchandises et reçu le fret, sans protestation signifiée dans les vingt-quatre heures, et suivie dans le mois de sa date d'une demande en justice, l'action en contribution, ou même en payement de sommes dues en vertu d'une contribution déjà réglée, est éteinte (1), à moins d'une réserve de la part du capitaine, dont les tribunaux apprécieraient les effets. Les intéressés ne seraient pas même admis à agir contre leurs co-chargeurs à qui ce capitaine aurait remis ainsi les marchandises sans réclamation. C'est la conséquence du principe qu'il est le mandataire de chacun d'eux, et que, dans tout ce qu'il fait, ils sont censés agir par son organe, sauf la garantie qu'ils conservent contre lui, si par sa faute ils ne sont pas payés. Com. 435. 436.

751. Il peut arriver, qu'après la contribution consommée, et le payement des dividendes

(1) Rejet, 12 janvier 1825, D. 25, 1, 111.

www.libtool.com.cn
opéré, quelques-uns des objets sacrifiés soient
Com. 429. recouvrés par leurs propriétaires. Ce qu'ils ont reçu dans la contribution, tant réellement et effectivement de chacun des contribuables, que par confusion sur eux-mêmes, par l'effet des opérations ci-dessus expliquées, doit être rapporté par eux, déduction faite, comme nous l'avons dit n. 747, des frais de sauvetage ou autres semblables, et du montant des dommages éprouvés par les objets recouvrés.

Ainsi, supposons que, depuis que la contribution dont nous avons présenté un modèle, n. 749, a été finie et soldée, Jérôme recouvre ses marchandises qui, déduction faite des frais de sauvetage et de la dépréciation qu'elles ont éprouvée, valent encore huit mille cent quatre-vingt-dix francs; il doit rapporter cette somme pour être répartie proportionnellement sur tous ceux qui ont contribué. Or, nous avons vu que le montant des avaries à réparer par la contribution, était de deux cent soixante treize mille francs, auxquels, distribuant huit mille cent quatre-vingt-dix francs, chacun recevra, par ce rapport, trois pour cent de la somme dont il a contribué.

Mais, comme Jérôme a aussi été un des contribuants, il est juste qu'il profite de cette répartition. En se reportant aux calculs relatifs à la contribution, on voit qu'ayant éprouvé une perte de dix mille francs, il n'en a reçu effec-

www.libtool.com.cn
tivement que cinq mille francs, puisqu'il en a confondu cinq mille, pour la portion dont il devait contribuer aux avaries communes. Maintenant qu'il a recouvré huit mille cent quatre vingt-dix francs dont il doit le rapport, il compensera avec cette somme, les deux cent quarante-cinq francs soixante-dix centimes qui lui reviennent dans la répartition desdits huit mille cent quatre-vingt-dix francs entre tous les contribuants. Il n'aura donc à restituer que sept mille neuf cent quarante-quatre francs trente centimes; et sa part dans les pertes, de même que celle de chacun des autres contribuants, par le moyen de ce rapport, se trouvera diminuée de trois pour cent.

CHAPITRE V.

Des Conventions pour des transports de passagers.

752. Les navires servent souvent à transporter des voyageurs, à qui l'on donne le nom de *passagers*.

A l'exception des cas dans lesquels des capitaines sont obligés de recevoir les passagers que le gouvernement juge à propos de leur confier, ou que les consuls et autres autorités compétentes les chargent de conduire, sous les conditions déterminées par les arrêtés des 16

www.libtool.com.cn
juin 1802 (27 prairial an x), 5 mars 1803 (14 ventôse an xi), et par l'ordonnance du 9 janvier 1818, les obligations respectives du fréteur et des passagers dépendent de leurs conventions particulières, qui peuvent être prouvées par les mêmes moyens que la charte-partie.

Si toutefois, un passager s'était placé dans un navire, sans convention préexistante, le capitaine pourrait, par assimilation du cas dont nous avons parlé n. 709, exiger le plus haut prix que payent les passagers pour un semblable voyage; et à défaut de ce moyen de fixation, il faudrait s'en rapporter à des experts, ou même le juge pourrait la faire d'office.

Nous ne devons pas, toutefois, omettre de faire observer qu'il ne serait dû aucune augmentation de fret, pour l'enfant dont une femme accoucherait sur le navire.

753. Le capitaine ne peut admettre un passager qui ne justifierait pas des passe-ports exigés par la loi du pays où se fait l'embarquement, et de son bulletin de santé dans les cas prévus par la loi du 3 mars 1822 et par l'ordonnance du 7 août suivant; il doit même prendre les précautions convenables pour s'assurer que la qualité de ce passager n'exposera pas le navire à des visites, arrêts ou prise, même dans les ports intermédiaires.

Un passager doit entrer à bord aussitôt que

www.liptool.com.cn
le capitaine l'en requiert; et dès le moment que le navire est prêt à mettre à la voile, il ne lui est plus permis d'aller à terre, même momentanément, sans l'agrément de ce capitaine. Si, dans ce dernier cas, le navire partait sans l'attendre, il perdrait ou devrait payer le prix de passage qu'il aurait acquitté ou promis.

Le passager doit pourvoir lui-même à sa nourriture. Une convention formelle est nécessaire pour qu'elle soit à la charge du fréteur; et pour ce qui concerne les effets et la nature de cette obligation, on suit, à défaut de clauses précises, les usages locaux, ou l'on se règle par les circonstances. Tout ce qu'il est possible de dire, c'est que, de la part du capitaine, une obligation de ce genre est naturellement aléatoire, et que si, par une cause quelconque, le navire est forcé à faire relâche, le capitaine doit loger et nourrir les passagers pendant la station, à moins qu'il n'ait stipulé le contraire.

Mais, lorsque cette convention n'a point été faite, si par des accidents imprévus, ou par la prolongation de la traversée, les provisions manquaient à des passagers qui doivent se nourrir eux-mêmes, ils pourraient réclamer du capitaine une nourriture égale à celle que reçoivent leurs semblables, en la payant suivant une taxe raisonnable. C'est une conséquence de l'obligation dans laquelle nous avons vu, n. 644, qu'ils sont, à leur tour, de mettre

www.libtool.com.cn
leurs provisions en commun, lorsqu'un manque
Com. 249. de vivres se manifeste dans dans le navire.

754. Le capitaine n'est point obligé, sur la demande ou dans l'intérêt d'un passager, de faire relâche dans des ports autres que ceux de la destination du navire, ou ceux dans lesquels, soit ses instructions, soit les circonstances expliquées dans les titres précédents, peuvent l'obliger à s'arrêter; et si le genre de l'expédition nécessitait plusieurs relâches, le passager ne pourrait pas s'y opposer, sous prétexte que son arrivée au lieu de destination en est retardée.

Si quelque passager se trouvait atteint d'une maladie contagieuse, le capitaine pourrait et devrait le déposer, même malgré lui, au premier lieu où il serait possible de lui faire donner des secours.

C'est d'après des règles analogues à celles que nous avons expliquées n. 713 et suivants, qu'il faudrait décider si le passager qui sort du navire, avant la fin du voyage, doit payer la totalité du prix qu'il a promis pour sa traversée.

755. Le passager qui a confié à la garde du capitaine les effets qu'il emporte avec lui, est, à cet égard, considéré comme chargeur. Mais s'il ne les a point déclarés, il n'a droit à des in-

www.libtool.com.cn

demnités, en cas de perte ou d'avarie, qu'autant qu'il pourrait en attribuer la cause à la faute du capitaine ou de l'équipage. On suit les règles que nous avons données n. 540 et suivants, relativement aux voituriers.

Les passagers doivent obéir, en tout, aux réquisitions faites par le capitaine, pour le maintien du bon ordre, la défense ou la conservation du navire et de sa cargaison; et celui-ci a droit, en cas de délits de leur part, d'agir comme nous l'avons dit n. 638. L'article 15 de la loi du 10 avril 1825 punit de la séclusion les vols et altérations de vivres ou marchandises que ces passagers commettraient à bord. Pén. 386. 387.

TITRE V.

DES ASSURANCES MARITIMES.

756. L'assurance maritime peut, en y appliquant la définition générique donnée n. 588, être définie : une convention par laquelle l'un des contractants s'oblige envers l'autre, moyennant un prix convenu, à réparer les pertes ou les dommages qu'éprouveront, sur mer, des choses exposées aux dangers de la navigation. Toutes les règles que nous allons donner sur ce contrat, quelque étendues et nombreuses

www.libtool.com.cn
qu'elles paraissent, ne sont que des conséquences exactes et plus ou moins directes des principes généraux que nous avons présentés dans le titre IX de la troisième partie. Mais l'importance des opérations maritimes qui doivent leur succès et leur extension aux assurances, la multiplicité des questions qu'amène la variété infinie des événements, des clauses stipulées, ou des prétentions des parties contractantes, donnent lieu à de nombreuses difficultés, et nécessitent, au sujet des assurances maritimes, des développements qui seront l'objet du présent titre.

Il sera divisé en cinq chapitres : le premier traitera des principes généraux sur l'assurance maritime; le second, des formes du contrat qui la constate; le troisième, des droits et actions de l'assuré contre l'assureur; le quatrième, des droits et exceptions de l'assureur contre l'assuré; le cinquième, des cas dans lesquels le contrat d'assurance peut être dissous en tout ou en partie, ce que dans l'usage on appelle *ristourne*.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux sur les Assurances maritimes.

757. Un contrat d'assurance maritime suppose nécessairement des objets que l'un des

www.leboucan.com
contractants ait la crainte de perdre en tout ou partie, par l'effet d'accidents qui pourront arriver sur mer; il faut que ces objets soient réellement exposés à des risques, et qu'enfin l'assureur reçoive un équivalent des chances qu'il s'oblige à courir.

C'est ce qui fera l'objet des trois sections suivantes, où nous allons faire connaître : 1° quelles choses peuvent être l'objet d'une assurance maritime; 2° les risques dont se charge l'assureur; 3° l'équivalent que l'assuré donne à l'assureur, pour prix de ces risques.

SECTION PREMIÈRE.

Quelles choses peuvent être l'objet d'une assurance maritime.

758. Tout ce qui, étant susceptible de devenir l'objet d'une transaction commerciale, court le danger de périr, ou de se détériorer en tout ou partie, par des accidents maritimes, peut être l'objet du contrat dont il s'agit ici.

Les navires, et tout ce qui en est accessoire plus ou moins essentiel, sont au premier rang. On peut faire assurer un navire, sans restriction; cette expression générique comprend, comme on l'a vu n. 599 et 606, le corps, les agrès, même les victuailles et armements, si on ne les a pas exceptés, ainsi que les objets du même genre qui pourraient y être substitués pendant le voyage. Mais on peut faire aussi as- Com. 334.

www.libtool.com.cn
surer séparément et limitativement ces divers objets qui sont, dans ce cas, considérés comme autant de corps distincts. Ce mode d'assurance assez rare, ne se présume jamais. Par cela seul qu'on assure un navire, en employant les expressions usuelles, *quille* ou *corps*, et même en ne se servant que du mot *navire*, pourvu qu'on ne fasse aucune réserve, les agrès, armements, victuailles, sont compris dans le contrat.

Il importe, toutefois, de ne pas confondre la faculté de faire assurer le corps d'un navire, ou de faire assurer une somme déterminée sur ce navire. Nous indiquerons par la suite les conséquences de cette différence.

759. Les marchandises et autres objets placés dans un navire, peuvent également être assurés contre les risques de mer. Souvent, on les désigne nominativement par leur nature et espèces; quelquefois, on se sert d'expressions génériques, dont l'usage a fixé le sens et l'étendue, comme nous l'avons vu n. 155 et 191. Ainsi, les mots *cargaison*, *chargement*, *facultés*, désignent tout ce qui a été chargé dans le navire, quoique sous des dénominations plus ou moins restreintes, sans que le détail en soit nécessaire. Le mot *pacotilles* signifie certaines portions de marchandises appartenant spécialement à des chargeurs, indépendamment de la part qu'ils pourraient avoir dans

www.libtool.com.cn
le chargement principal. Nous verrons, en traitant de l'évaluation des choses assurées, que les frais faits pour l'embarcation de ces objets, et même, dans certains cas, le prix de leur transport peuvent être compris implicitement dans cette assurance.

En général, l'assurance faite sur le navire, sans autre explication, ne comprend pas le chargement qui appartiendrait à l'assuré, à moins que les circonstances et les règles d'interprétation données n. 191, ne prouvassent que l'intention des parties était de tout confondre dans une assurance commune.

L'assurance du chargement frappe l'entier intérêt de l'assuré pour tout ce qui est dans le navire, non-seulement l'argent, les bijoux dont il y a connaissement ou factures, mais encore les choses désignées sous le nom de *pacotilles;* au contraire, l'assurance des pacotilles ne comprend pas les droits de l'assuré dans une partie aliquote du chargement.

L'assurance peut être faite sur une portion quelconque du chargement, par exemple, sur *telles* marchandises, ce qui exclut alors toutes celles qui, appartenant à l'assuré, et se trouvant chargées sur le même navire, ne pourraient, par leurs nature, espèce ou qualité, être comprises dans la désignation qu'exprimerait la police. Elle peut aussi être faite sur une quotité déterminée, comme un quart, une

www.hotool.com.cn
moitié; mais ce ne serait pas avoir fait assurer la simple portion d'un chargement, que de limiter l'assurance à une somme inférieure à sa valeur, par exemple, quinze mille francs sur un chargement de trente mille francs. Nous aurons occasion de faire remarquer ailleurs la différence entre ces deux espèces de conventions.

760. L'assurance peut n'être pas limitée aux seules choses que l'assureur possédait lors de la convention, et qu'il a réellement chargées au lieu du départ. Les parties conviennent souvent que le capitaine pourra faire échelle, soit en tels lieux désignés, soit où il jugera convenable, y décharger des marchandises, les remplacer par d'autres qui seront successivement comprises dans l'assurance. Si cette assurance n'a été que pour l'aller, elle ne porte point sur les marchandises que l'assuré aurait achetées au lieu de la destination, ou pendant la traversée du retour. Il faut qu'on s'en explique formellement, en déclarant qu'on assure les marchandises d'entrée ou de sortie; et, dans ce cas, les retours chargés sur le même navire sont également assurés.

On pourrait avoir stipulé que l'assurance est faite, soit sur *telles* parties du chargement, soit sur *telles* autres, soit sur des marchandises chargées au départ, soit sur les retours.

www.libtool.com.cn

Il ne faudrait pas en conclure que l'assuré aurait le choix d'appliquer, suivant les occurrences, l'obligation prise par l'assureur de réparer les pertes éprouvées, sur *telle* ou *telle* partie, selon qu'elle aurait supporté des avaries plus ou moins considérables; un tel choix favoriserait et récompenserait la fraude. Les conventions devant être interprétées et exécutées de bonne foi, surtout conformément à ce qui est de leur essence ou de leur nature, il faudrait décider que le véritable sens d'une telle clause est que l'assurance porte simultanément sur ce qui appartiendra à l'assuré dans l'un et l'autre objet; ou, s'il y en avait déjà une partie assurée ou affectée à quelque prêt à la grosse, sur celle qui resterait libre, qu'on nomme *découvert*, et pour laquelle l'assuré était, relativement aux précédentes assurances, réputé son propre assureur. Si le découvert était égal des deux côtés, l'assurance s'appliquerait proportionnellement sur le reste de l'un et de l'autre.

Par suite des mêmes principes, si quelqu'un a fait assurer une certaine quantité de choses spécifiées, et qu'il en ait chargé beaucoup plus, l'assureur n'a pas le droit d'appliquer son risque sur la portion qu'il juge à propos. La quotité non assurée qui forme un découvert, étant indivise avec celle qui l'a été, l'assureur et l'assuré sont réputés assureurs par indivis

www.libtool.com.cn
dans la proportion résultant de la police et du découvert.

761. L'assurance peut être faite sur *corps* et sur *facultés*; mais il est important de distinguer si elle l'a été séparément ou conjointement. Elle est faite séparément lorsqu'on assure le corps distinctement pour une valeur particulière, et le chargement pour une autre valeur distincte; ou *telle* somme sur corps, et *telle* autre sur facultés. Dans ce cas, le corps et les facultés forment chacun une masse distincte.

L'assurance est faite conjointement lorsqu'on assure ensemble le navire et le chargement, ou une somme sur corps et sur facultés. Dans ce cas, les facultés et le corps forment une seule masse, et l'assurance porte en entier sur chaque portion du navire et du chargement appartenant à l'assuré.

Cette distinction est d'une grande importance. Par exemple, un commerçant fait assurer une somme de huit mille francs, sur *tel* navire, corps et facultés; il ne charge rien, mais il est propriétaire d'une portion du navire valant dix mille francs. Ce navire périssant corps et chargement, il aura droit de demander huit mille francs à l'assureur. Si, au contraire, il n'eut fait assurer que pour moitié le corps, et pour l'autre moitié les facultés, l'assurance n'existerait que pour quatre mille francs, c'est-

www.libtool.com.cn
à-dire pour la partie qui portait sur le corps du navire, puisqu'il ne possédait rien dans le chargement.

Ce que nous avons dit jusqu'ici s'applique à des choses corporelles; mais nous avons donné, n. 589 et suivants, des notions sur l'assurance de la liberté ou de la vie qui s'appliqueraient aux assurances maritimes, si les risques de la liberté ou de la vie de l'assuré étaient de nature à provenir d'accidents de mer. Ainsi, nous devons nous borner à y renvoyer.

762. La faculté de se faire assurer ce qu'on est en risque de perdre, s'appliquant, comme on l'a vu, n. 590, à la solvabilité d'un débiteur, ou aux dangers auxquels le gage affecté spécialement au créancier est ou peut être exposé, celui qui a prêté des deniers à la grosse, suivant les règles et dans les cas que nous expliquerons au titre suivant, peut se faire assurer ce capital par un tiers, c'est-à-dire stipuler que si, par un effet des dangers auxquels est exposé l'objet affecté au prêt, il perd tout ou partie de sa créance, cette perte sera réparée par l'assureur. Mais il ne peut se faire garantir les profits maritimes promis par l'emprunteur. Com. 347.

Par exemple, Paul prête à Pierre, avec affectation d'un navire, trois mille francs à vingt pour cent de profit maritime : par conséquent, si le

www.libtool.com.cn
voyage est heureux, il doit recevoir trois mille six cents francs : si le navire périt, Paul n'aura rien à recevoir. Sans doute, il court deux risques, l'un de perdre son capital, l'autre de n'être pas payé du profit maritime de six cents francs; néanmoins, il ne lui est permis que de faire assurer le capital, dont la perte est un déboursé qui l'appauvrit; il ne peut pas faire assurer les six cents francs de profit maritime qui n'étaient qu'un gain possible, et non une mise-hors de sa part. D'ailleurs, ce profit excédant le taux légal de l'intérêt, n'est toléré que dans le contrat à la grosse et à raison des chances qui l'accompagnent : si l'assurance en était permise, la garantie promise par l'assureur convertirait, par le fait, le prêt de Paul, en un prêt usuraire.

Il est inutile de faire observer que l'assurance du capital ne pourrait pas être donnée par l'emprunteur lui-même à celui qui a fait le prêt à la grosse; car, ce n'est qu'en considération du risque maritime dont le prêteur s'est chargé, qu'il a promis un profit. S'il se rendait assureur de ce qui lui a été prêté, l'essence du contrat à la grosse serait blessée : ce serait véritablement une usure déguisée.

763. On a vu, n. 591, que l'assuré n'obtenait l'obligation de l'assureur, qu'en lui donnant ou en lui promettant une somme ou autre va-

www.libtool.com.cn
leur, qu'on nomme *prime.* Lorsqu'au lieu de payer comptant cette prime, ce qui arrive rarement dans les assurances maritimes, l'assuré contracte l'obligation de ne la payer qu'après le résultat de l'événement, il peut faire de cette dette future, l'objet d'une assurance, dans laquelle, moyennant une prime spéciale, l'assureur s'engagera à payer pour lui la prime qu'il avait promise pour l'assurance de son navire ou de ses marchandises.

Nous parlerons de cette faculté et de la théorie sur laquelle elle est fondée, lorsque nous traiterons de la prime, n. 790.

764. Nous avons donné, n. 589, 4°, les motifs qui ne permettent pas de se faire assurer des produits purement éventuels; ils ne sont pas de nature à souffrir quelque modification dans le commerce maritime. Ainsi, un fréteur ne peut faire assurer les sommes que les chargeurs ont promis de lui payer pour le transport de leurs marchandises, ce qu'on nomme fret à faire, ou fret de marchandises à bord; car, comme nous l'avons vu n. 716, ce fret, n'étant dû qu'au cas d'arrivée des objets chargés au lieu de la destination, il n'existe point encore à l'instant où l'assurance est souscrite; il sera, mais il n'est pas encore le fruit civil du navire; il n'est donc qu'un produit éventuel. Com. 347.

Mais si le fret se trouve acquis, c'est-à-dire

www.nbtool.com.cn
s'il a le caractère de créance, de droit certain, et qu'en outre il soit exposé à des accidents maritimes, rien n'empêche qu'on ne le fasse assurer, comme nous avons dit, qu'un créancier peut se faire garantir la solvabilité de son débiteur. Il est donc important de déterminer ce qu'on entend par fret *acquis*, dont l'assurance ne paraît point interdite.

765. Il y a plusieurs hypothèses dans lesquelles le fret peut être acquis, et par conséquent peut être assuré. C'est d'abord lorsque les marchandises qui le doivent, étant mises à quai, le fréteur a droit d'en exiger le payement; ou même, lorsque les marchandises ayant péri, le chargeur n'en est pas moins tenu par la convention, de payer le fret promis, d'après les règles que nous avons données n. 716 et suivants. La nature des choses ne permet pas que cette espèce de fret soit assurée autrement que comme créance, et par précaution contre l'insolvabilité de l'affréteur, dont il est la dette.

Il est une autre hypothèse dans laquelle le fret des marchandises chargées sur un navire peut avoir le caractère de fret acquis, susceptible d'être assuré, non pas contre l'insolvabilité du débiteur, mais contre la chance de n'être pas payé, par l'effet d'accidents maritimes. Par exemple, un navire est chargé de sucre à la

www.libtool.com.cn
Martinique, au fret de cinquante centimes le kilogramme, pour être consigné à Cadix, à condition que le fret sera porté à soixante centimes, si le navire va jusqu'à Bordeaux. Le capitaine, arrivé à Cadix, peut y désarmer et exiger le fret de cinquante centimes; mais s'il préfère continuer le voyage pour être payé à raison de soixante centimes, il pourra se faire assurer le fret de la Martinique à Cadix, qu'il aurait eu le droit d'exiger dans cette ville, s'il n'eût pas voulu continuer la route jusqu'à Bordeaux, et qu'il expose à des risques dans la vue de l'augmenter; ce fret de la Martinique à Cadix est un droit certain dont il court volontairement la chance de n'être pas payé si le sucre chargé périssait, par l'effet d'accidents, dans la traversée de Cadix à Bordeaux, puisque, conformément à la règle expliquée n. 184, le voyage serait réputé avoir été entrepris de la Martinique à Bordeaux, et que la perte survenue dans ce voyage affranchirait le chargeur de l'obligation d'en payer le fret, comme on l'a vu n. 716. La seule chose qui ne soit pas encore acquise, puisque le capitaine ne pourrait l'exiger à Cadix, c'est l'augmentation de dix centimes pour la nouvelle traversée de cette ville à Bordeaux.

766. L'application de ces principes démontre qu'on doit étendre sans restriction aux

www.libtool.com.cn

assurances maritimes, ce que nous avons dit n. 589, 4°, sur le profit espéré de marchandises qu'on a expédiées. Ce profit n'est qu'un être possible, mais non pas existant dans le navire,
Com. 347. et, par conséquent, il ne peut pas être la matière d'un risque.

Le commerce maritime fournit un exemple spécial de l'application de cette règle en ce qui concerne les prises : on ne peut faire assurer celles qu'on a le dessein ou l'espoir de faire. Mais, de même que nous avons vu qu'on pouvait faire assurer, pour leur prix vénal au moment du contrat, des marchandises auxquelles leur transport d'un lieu dans un autre, ou toute autre cause a donné une valeur présente, supérieure à celle d'achat; de même on peut faire assurer une prise faite, mais non arrivée à sa destination, et quoique susceptible de recousse, car c'est réellement un bénéfice existant et non éventuel, exposé, si l'on veut, à des risques, mais qui n'en conserve pas moins toute sa réalité.

On ne peut assurer, pour tout ou partie, les
Com. 347. loyers des gens de mer, ni la part du voyage ou du fret qu'ils ont stipulée pour leur en tenir lieu, suivant les règles données. n. 690 et suiv. Aux motifs que nous venons de donner, et qui sont applicables dans ce cas, puisque ces loyers ne leur sont dus qu'autant que le navire arrive à bon port, s'en joignent d'autres, d'intérêt

www.libtool.com.cn
général, qui font envisager ces espèces d'assurances plus défavorablement encore. Le but que s'est proposé le législateur, de lier les gens de mer par le sentiment de leur intérêt personnel à la conservation et à la défense du navire, ne serait pas rempli : sûrs d'être payés, quel que fût l'événement, ils porteraient dans leur service une indifférence qui amènerait les plus fâcheux résultats.

En cas de contravention aux diverses prohibitions que nous venons d'expliquer, celui qui les a violées ne peut, sous aucun prétexte de bonne foi ou de complicité de son adversaire, exiger l'exécution du contrat. Il y a lieu au ristourne, dont nous parlerons dans le chapitre cinquième de ce titre.

Il ne faut pas aussi perdre de vue que, lorsqu'une chose non susceptible d'être assurée, l'a été, conjointement avec d'autres qui peuvent l'être, le contrat n'est pas nul, mais seulement réductible à la portion licitement assurée.

767. Tout ce que nous avons dit n. 589, 5°, sur la prohibition de faire assurer une chose déjà assurée et sur le sens de cette prohibition, laquelle n'interdit, ni la *réassurance* stipulée entre celui qui a assuré une chose, et la personne qui se charge des risques dont le premier était tenu ; ni la faculté d'un assuré de se faire garantir par un tiers la solvabilité de son assureur,

www.libtool.com.cn

s'applique, sans la moindre restriction, aux assurances maritimes. Il en est de même de la faculté de faire assurer le reste d'une chose qui n'a été assurée qu'en partie; ou contre certains risques, la chose déjà assurée contre des risques différents. Ainsi, un chargement de trente mille francs, ayant été assuré par une première police, avec la clause *franc d'avaries*, dont l'effet, comme nous le verrons ci-après,
Com. 409. est que l'assureur ne soit tenu que des sinistres majeurs, ce même chargement peut l'être encore pour les autres risques.

On peut aussi faire assurer les dépenses extraordinaires que l'on a faites en route pour réparer un navire déjà assuré. Supposons, en effet, un navire estimé à son départ cent mille francs, et assuré pour cette somme; le capitaine, après une tempête, est obligé de faire un radoub montant à dix mille francs; si le navire arrive à bon port, l'armateur aura, sans doute, droit de se faire rembourser de ces dix mille francs par son assureur; mais s'il vient à périr postérieurement au radoub, comme l'armateur ne pourra demander à son assureur que la somme promise de cent mille francs, il sera en perte de dix mille francs employés au radoub du navire; et une telle chance suffit pour lui donner le droit de faire assurer cette dépense.

Ainsi, on peut faire assurer la somme déboursée pour racheter un navire, soit lorsqu'il

www.libtool.com.cn
n'a pas encore été assuré, en ajoutant cette somme au prix d'évaluation, soit en la faisant assurer postérieurement, comme nouvelle dépense : car, c'est un déboursé qui, sans accroître la valeur vénale de la chose assurée, augmente la quotité des risques de celui à qui elle appartient.

768. Toutefois, par suite du principe qu'on ne peut faire assurer que ce qu'on risque de perdre, l'emprunteur à la grosse ne peut se faire assurer, soit la somme empruntée, s'il l'a chargée sur un navire et destinée à des opérations commerciales, soit les marchandises qu'il a achetées, ou les dépenses qu'il a acquittées avec cette somme, puisqu'il n'en court pas les risques. S'il avait cette faculté, il serait, en cas de perte, déchargé de toute obligation envers le prêteur, et il recevrait de l'assureur une indemnité pour le dommage qui serait supporté par un autre. On peut dire même qu'il serait, en quelque sorte, intéressé à la perte des choses simultanément affectées au prêt et assurées.

Mais cet emprunteur à la grosse pourrait-il, moyennant une prime convenue, charger un tiers d'acquitter la somme, en principal et intérêts, qu'il sera obligé de payer si le chargement arrive à bon port? Pour l'affirmative, on peut dire que cette convention a le caractère es-

www.libtool.com.cn
sentiel aux assurances, puisque cet emprunteur court le risque de payer la prime par lui promise à son assureur, même en perdant tout ce qui est affecté au prêt, et n'a de chance favorable que dans la possibilité d'une heureuse arrivée. On peut répondre : que ce serait violer la règle essentielle qui s'oppose à ce que l'assurance soit un moyen de profit pour l'assuré; qu'on pourrait voir, dans cette convention, une gageure, une assurance de choses dont l'assuré ne court pas les risques, la nature du contrat à la grosse les mettant au compte du prêteur; qu'en effet, s'il y a heureuse arrivée, l'emprunteur conservera les marchandises affectées au prêt, et ne payera ni le capital ni les profits maritimes de son emprunt à la grosse, mais seulement une prime d'assurance; que ce serait, en quelque sorte, provoquer les délits et les crimes, que de placer quelqu'un dans l'alternative, ou de faire une grande perte, ou de s'en décharger, en employant la séduction, à l'égard d'un capitaine qui peut si facilement faire périr frauduleusement le navire. Ces dernières considérations nous porteraient à adopter la seconde opinion que nous venons d'exposer.

SECTION II.

Des risques dont se charge l'Assureur.

767. Il est, comme on l'a vu, de l'essence du

www.libtool.com.cn
contrat d'assurance, que l'assureur coure les chances de la perte ou des avaries des choses assurées. Il se met, pour tout ce qui n'a pas été formellement excepté, au lieu et place de l'assuré, et s'oblige à supporter et à réparer tout Com. 35o.
le dommage que des événements maritimes pourront causer aux objets assurés. Il importe peu que ces événements aient pu être prévus, ou qu'ils soient tellement extraordinaires, qu'on ne puisse supposer, dans les parties, l'intention de les prévoir.

Nous allons faire connaître, dans un premier paragraphe, la nature des risques; dans le second, nous traiterons de leur durée.

§ I^er^.

De la nature des risques.

770. Les notions données dans les titres précédents, ont déjà fait connaître la plupart des cas de force majeure qui sont naturellement à la charge de l'assureur. Ainsi, la tempête, le naufrage, l'échouement, le jet, l'abordage, le feu, la prise, le pillage, l'arrêt par ordre de puissance, les suites d'une déclaration de guerre ou de représailles, les changements forcés de navire ou de voyage, la vente ou engagement de marchandises, la mise en commun de vivres pour les besoins de la navigation, la contribution aux pertes éprouvées pour le salut com-

www.libtool.com.cn
mun, les sacrifices déterminés par ce motif, les frais et dépenses qui n'auraient pas eu lieu si la force majeure ou quelque accident imprévu n'y avait contraint, sont des événements dont l'assureur doit réparer les suites envers l'assuré. On désigne génériquement tous ces cas par le nom de *fortune de mer* ou *sinistre*; et l'on distingue le sinistre *majeur*, dont l'effet est de causer la perte totale ou presque totale des choses exposées aux risques, du sinistre *mineur*, dont le résultat est de diminuer la valeur de ces choses, sans en causer la perte totale ou presque totale.

Il faut que ces accidents soient arrivés sur mer, puisque nous supposons ici qu'il s'agit d'assurances maritimes. Ainsi, à moins de convention contraire, les accidents qui arriveraient sur terre aux choses assurées, pendant le cours du voyage, lors même que le déchargement aurait été autorisé par la convention, ou ordonné par les règlements locaux, tels que ceux qui ont pour objet les mesures sanitaires, ne seraient point supportés par l'assureur. Ainsi, le pillage des marchandises par des ennemis sur mer, serait à la charge de l'assureur; mais un événement de ce même genre, arrivé sur terre, qu'on appelle quelquefois *avanie*, ne serait pas à sa charge.

Si l'assurance portait sur des objets dont une portion serait chargée, et l'autre ne le serait pas encore, cette dernière partie ne serait

www.libtool.com.cn
point au compte de l'assureur; il y aurait lieu à la réduction ou au ristourne dont nous parlerons dans le chapitre cinquième. Cela serait vrai quand même le défaut de chargement, par suite duquel est arrivée la perte des choses laissées sur le rivage, aurait été occasionné par un accident maritime qui aurait entraîné le navire ou forcé de dérader, les assureurs ne répondant que des pertes arrivées sur la mer.

771. Par une juste conséquence des principes expliqués n. 590, les assureurs ne sont pas responsables de ce qui arrive par la faute ou le fait de l'assuré. Mais nous avons fait connaître les modifications que l'usage avait apportées à ces principes, relativement à la contrebande en pays étranger, et il en résulterait, pour l'objet qui nous occupe, la conséquence que l'assureur pourrait légitimement prendre à ses risques la possibilité que certaines marchandises, déclarées ou présumées d'après les diverses législations sur les prises maritimes, *contrebande de guerre*, fussent confisquées, ou même donnassent lieu à la confiscation ou à l'arrêt du navire.

L'assureur ne répond point aussi, en règle générale, des pertes et des accidents causés par le fait ou la faute du capitaine, ou de tout autre préposé de l'assuré.

www.libtool.com.cn

Ainsi, lorsqu'un capitaine tarde trop à sortir du port, et que le navire éprouve, par l'effet de ce retard, une tempête qu'il eût évitée si la sortie avait été opportune; lorsque l'abordage de deux navires est reconnu provenir de sa faute, suivant les règles expliquées n. 652; lorsque les circonstances font reconnaître que le feu qui a consumé et endommagé le navire ou les objets assurés, est le résultat de son crime ou de son imprudence; lorsque le navire étant mal lesté, ou les marchandises mal arrimées, il en résulte des pertes ou dommages pour le navire assuré (1); lorsque, violant les règles qui lui sont imposées, ou faute d'avoir pris un pilote lamaneur, le capitane a causé la perte de son navire, tous ces événements ne sont point à la charge de l'assureur.

Ainsi, la prise arrivée parce que le capitaine d'un navire non armé en guerre, a attaqué l'ennemi, ou n'en a pas évité la rencontre, quand il est prouvé qu'il le pouvait, ou parce qu'il a quitté une escorte sous la protection de laquelle l'assuré avait déclaré que ce capitaine devait voyager; la confiscation occasionnée par un fait que le tribunal saisi de la demande formée par l'assuré contre l'assureur, reconnaîtrait avoir été un délit ou une faute du capitaine, ne sont point à la charge de l'assureur.

---

(1) Rejet, 9 août 1826, Roger, Annales de jur. com. 3, 435.

www.libtool.com.cn

Il en est de même lorsque le capitaine ayant manqué à ce qui est établi, pour que des passagers attaqués de la peste, ou des marchandises susceptibles de la communiquer, ne soient pas reçus dans les navires, le sien est condamné à être brûlé, comme cela peut arriver dans les cas prévus par l'article 6 de la loi du 3 mars 1822.

Tout ce qui vient d'être dit des fautes du capitaine s'appliquerait à celles de l'équipage. Ainsi, les accidents arrivés par suite de l'abandon que les matelots auraient fait du navire, sans être excusés par la juste crainte du danger, ne seraient pas à la charge de l'assureur : car, ou le capitaine aurait été la cause de cet abandon, par son exemple ou ses mauvais traitements, ou l'équipage aurait refusé de lui obéir; dans l'un, comme dans l'autre cas, l'événement retombe sur l'assuré, puisque le capitaine et l'équipage sont préposés ou présumés être préposés par lui. Com. 216.

Les exemples que nous avons donnés, étant pris dans les fautes du capitaine ou des gens de l'équipage dont il est responsable, il semblerait convenable de n'en faire l'application qu'au cas où ces personnes sont les préposés directs de l'assuré : par exemple, lorsque l'assurance est faite sur le navire ou sur des marchandises appartenant à l'armateur. On pourrait croire qu'il n'en devrait pas être ainsi, dans les autres cas

www.libtool.com.cn
où l'assurance est faite sur les propriétés de simples chargeurs; mais cette distinction ne saurait être admise, parce que, comme nous l'avons dit n. 658, tout chargeur qui place des marchandises sur un navire, est présumé avoir constitué le capitaine, son mandataire pour leur transport, garde, surveillance et garantie. Ainsi, par suite des principes que nous venons d'établir, un chargeur ne pourrait se faire indemniser, par son assureur, de la perte des marchandises vendues par le capitaine, sans nécessité constatée, même en lui abandonnant son recours contre l'armateur. Dès que le capitaine n'a pas constaté la nécessité, il est en faute; et s'il est en faute, la perte n'est plus le résultat d'une force majeure. Le chargeur a son recours contre le capitaine et même contre l'armateur, dans les termes de la responsabilité expliquée n. 663; mais il n'a pas d'indemnités à demander à l'assureur. Au contraire, si les besoins, légalement constatés, avaient privé ce chargeur de tout ou partie de ses marchandises, l'assureur en répondrait, sauf ensuite à venir prendre l'indemnité qui, par la contribution des co-chargeurs, pourrait lui appartenir; ou sauf, si elles avaient été vendues pour satisfaire à quelque besoin du navire, à exercer contre l'armateur, les droits du chargeur, expliqués n. 728, en vertu de la subrogation dont nous parlerons n. 855 et 861.

www.libtool.com.cn

Cette solution ne nous paraît point impliquer contradiction avec ce qui a été dit n. 663. Dans ce passage de notre cours, nous avons dû examiner de quoi était tenu l'armateur envers le chargeur, et nous n'avions point à considérer si ou non celui-ci était assuré. Mais ayant à faire connaître ici les rapports entre l'assuré et l'assureur, nous croyons être fondé à considérer, comme événement dont répond ce dernier, la privation qu'éprouve le chargeur des choses qu'il avait fait assurer. Vendues ou engagées par le capitaine, elles ne sont plus à la libre disposition de l'assuré; et c'était pour s'en faire garantir la conservation qu'il avait stipulé une assurance. L'événement qui les lui a enlevées, a été causé par fortune de mer; il lui suffit donc de prouver ce fait à l'assureur pour que celui-ci soit tenu de l'indemniser. Mais, comme il ne serait pas juste qu'il eut, pour le même objet, action et contre l'armateur et contre l'assureur, ce dernier, en lui payant indemnité, acquiert ses droits contre l'armateur, et peut alors les exercer dans la même latitude que l'aurait fait le chargeur, s'il ne s'était pas adressé à son assureur.

On ne peut mettre au rang des événements arrivés par une faute dont l'assureur ne serait pas responsable, les pertes et dommages occasionnés par l'imprudence, le délit ou même le crime de quelque tiers, par exemple d'un pas-

www.hbtool.com.cn

sager dont l'assuré ne serait ni directement ni indirectement responsable. De même, si le navire éprouvait quelque dommage, ou périssait par le fait ou l'ignorance d'un pilote côtier, que le capitaine aurait pris dans les cas prévus n. 637, et en se conformant, pour son choix, aux règlements, cet événement serait à la charge de l'assureur, tandis qu'il n'en serait pas tenu si le navire périssait ou éprouvait des accidents, faute par le capitaine d'avoir pris ce pilote.

Dans tous ces cas, il suffit de poser le principe qu'en général et, sauf ce qui sera dit n. 773, relativement aux vices propres et à l'incendie, une perte fortuite est réputée fatale et de force majeure, tant que le contraire n'est pas prouvé, et qu'ainsi la faute ou l'imprudence doit être alléguée par l'assureur, dont elle forme l'exception; c'est aux tribunaux à apprécier, d'après les circonstances, le résultat des pièces et documents sur lesquels la perte est appuyée, si elle doit ou non être imputée à une faute dont l'assureur ne serait pas responsable.

772. Du reste, rien n'empêche que l'assu-
Com. 353. reur ne prenne l'engagement de supporter les pertes causées par le fait, la faute ou le crime du capitaine ou de l'équipage. On nomme cette clause, responsabilité de la *barateric de patron*. Elle s'étend à tous les accidents qui, ne devant

www.libtool.com.cn
point, d'après les règles que nous venons de présenter, être considérés comme résultats de force majeure, sont directement ou indirectement produits par la faute, l'imprudence, le délit ou le crime, soit du capitaine, soit des gens de l'équipage : mais cette clause a besoin d'être stipulée et ne se suppose pas.

Cette exception n'est point limitée au cas où l'assuré a choisi lui-même le capitaine, comme il arrive lorsque l'armateur a fait assurer son navire. Pour qu'une telle assurance soit valable, il suffit que le capitaine, dont l'assureur consent à prendre la faute sur son compte, ne soit pas l'assuré lui-même, et qu'il puisse, malgré cet armateur ou à son insu, commettre des fautes que celui-ci serait obligé de supporter, le préposé fut-il le fils de l'assuré.

773. L'assureur ne répondant, comme on l'a vu ci-dessus, que de ce qu'on appelle accidents, il s'ensuit qu'on ne peut, par la nature du contrat, mettre à sa charge les dépenses ordinaires qu'occasionnent les choses assurées. Ainsi, celui qui a assuré un navire, n'est pas tenu de rembourser à l'assuré les frais de lamanage et les autres charges de la navigation que nous avons définies n. 712. L'assureur de marchandises n'est pas tenu des droits de douanes, acquits à caution, frais de purge des marchandises dans les lazarets, etc. Peu importerait que

www.libtool.com.cn
la perception de ces droits n'eut été ordonnée que depuis la confection du contrat d'assurance; l'assuré, en faisant une expédition pour un port quelconque, a dû s'attendre aux variations dans les mesures législatives et réglementaires. Ce ne sont point d'ailleurs des accidents maritimes. Mais, comme il est dit n. 741, si par l'effet d'une relâche forcée ou de tout autre événement semblable, on avait été obligé de supporter des frais extraordinaires de cette espèce, l'assureur en serait tenu, parce que ces frais seraient une conséquence d'événements dont il s'est rendu responsable.

Les principes que nous avons exposés n. 590, pour établir que l'assureur ne répond
Com. 352. point des déchets et des diminutions provenant du vice propre des choses, s'appliquent sans restriction aux assurances maritimes. Ainsi, pour donner ici des exemples spéciaux à la navigation, la mort naturelle d'animaux embarqués n'est point une perte dont répondent les assureurs, parce que tout être animé est, par sa nature, soumis à la mort. Ainsi, dans les pays où la traite des nègres est tolérée, on regarderait comme suite d'un vice propre, la mort de ces individus, fut-elle même causée par leur désespoir ou leur révolte. On ne considère pas si la navigation en elle-même, c'est-à-dire par sa durée ou par les régions dans lesquelles elle s'effectue, a développé ce vice, ou en a

www.libtool.com.cn
augmenté les effets; il suffit que le principe de la perte provienne, soit de la mauvaise qualité de la chose, soit des détériorations auxquelles sa nature la soumet. Mais si la violence d'une tempête avait été la cause que des chevaux ou mulets transportés par mer, et qui, suivant les procédés usités pour ce transport, sont suspendus sur des sangles, fussent lancés les uns contre les autres, ou contre les objets qui garnissent l'étable, et que ces animaux périssent, les assureurs en répondraient; sauf à établir qu'ils n'avaient pas été placés avec les précaution convenables, et que leur perte doit être attribuée à cette cause, et non à la tempête. Dans le cas de cette exception, les assureurs ne répondraient de la perte que s'ils avaient assuré la baraterie de patron. De même, ils répondraient de ces animaux, si, pour soulager le navire, on était obligé de les jeter à la mer.

On peut en dire autant des dégradations qu'éprouve un navire. Chacune de ses parties, chacun de ses accessoires dépérit tous les jours par l'usage; par conséquent, la détérioration des voiles par leur emploi ordinaire, la rupture d'un câble qui s'use à force de servir, et même celle que le frottement sur des rochers occasionnerait, ou la perte des ancres qui en serait la suite, ne tomberaient pas à la charge de l'assureur: c'est une suite naturelle de leur usage

www.libtool.com.cn
pour le service du navire, un véritable vice qui leur est propre. Mais si la violence des vents ou l'agitation de la mer, ayant obligé de filer les câbles, en causait la rupture, emportait ou déchirait une voile, brisait une vergue, et que le tout fût constaté par un procès-verbal dûment affirmé, ce serait un accident de force majeure, une fortune de mer, dont répondrait l'assureur.

Le coulage des marchandises qui y sont sujettes, est, par la même raison, considéré comme un vice qui leur est propre; car il est, en quelque sorte, impossible qu'il n'ait pas lieu en plus ou moins grande proportion. Mais il n'en serait pas de même si des choses, quoique de nature à diminuer par le coulage, en éprouvaient un extraordinaire, dans une tempête qui aurait enfoncé ou dégradé les tonneaux. A moins qu'on put en attribuer la perte à leur position dans le navire, ce qui la ferait rentrer dans la classe des pertes causées par la faute du capitaine, on la considérerait comme l'effet d'une force majeure, et l'assureur serait obligé de la supporter pour l'excédant de ce à quoi l'usage fixe le coulage ordinaire causé par le seul vice de la chose.

Assez généralement, ce coulage ou diminution ordinaire, est, dans les voyages de long cours, arbitré : pour les eaux-de-vie, vins, huiles et autres liquides, à douze ou quinze pour

www.libtool.com.cn
cent; pour les sucres bruts, à treize ou quatorze; pour les indigos, de dix à vingt, suivant qu'ils ont été chargés plus ou moins secs. Dans les voyages du grand cabotage, le coulage ordinaire des liquides est de trois ou quatre pour cent; dans le petit cabotage, ce coulage est de deux ou trois pour cent.

Mais il ne faut pas oublier que l'obligation de réparer le dommage éprouvé par les objets assurés, résultant de la seule existence de ce dommage, il s'ensuit que si l'assureur prétend qu'il n'a pas pour cause une force majeure, mais bien le vice propre de la chose, il doit prouver ce dernier fait. Si, par sa nature, le dommage pouvait être imputé également au vice propre de la chose et à la force majeure, ce que nous venons de dire ne serait plus applicable; dans le doute, l'assuré devrait prouver qu'il provient d'une force majeure. Ainsi, la mort des animaux pouvant avoir indifféremment pour cause un vice attaché à leur nature, ou un accident, l'assuré devrait prouver que leur perte a ce dernier caractère.

Le principe sur lequel nous venons de fonder cette restriction, pourrait être aussi, suivant les circonstances, appliqué à des accidents dont la cause peut être équivoque : tel serait l'incendie arrivé dans le navire (1).

(1) Rejet, 4 janvier 1832, D. 32, 1, 25.

www.libtool.com.cn
La règle d'après laquelle l'assureur promet seulement le dédommagement de la perte matérielle, et non des torts subséquents, peut servir à résoudre une question qui n'est pas sans importance; par exemple, si une certaine quantité d'objets de même nature, mais distincts par leur individualité, a été assurée pour une somme unique; si, parmi ces objets, quelques-uns perissent ou sont avariés, l'assuré pourrait-il prétendre que l'indemnité due par l'assureur doit se composer non-seulement du prix proportionnel des objets perdus ou avariés, mais encore de la dépréciation causée aux autres objets restés sains et sans avarie, au moyen de ce que le nombre qui forme l'expédition n'est plus le même?

Nous pensons que les circonstances doivent avoir une grande influence sur la décision. Il faudrait examiner jusqu'à quel point les divers objets compris dans l'assurance formaient un assortiment, une sorte de tout dont l'ensemble et l'harmonie sont détruits par la distraction de quelques-uns.

774. Il ne s'agit point, dans tous ces cas, de savoir si l'avarie est de nature à tomber à la charge commune du navire et du chargement, suivant les règles établies n. 732 et suiv., mais d'en constater la cause, afin que l'assureur ne supporte ni les charges dont nous avons parlé

www.hbtool.com.cn
n. 712, ni les pertes qui proviennent, soit de la faute de l'assuré ou de ceux dont il est responsable, soit du vice propre des choses.

Nous avons déjà dit que la perte ou la détérioration est présumée venir de cette dernière cause, si l'objet est de nature à se corrompre ou à dépérir; l'assuré doit alors prouver la force majeure. Quant aux choses qui ne sont pas susceptibles de périr ou de se détériorer ainsi, c'est à l'assureur à prouver le vice qui en a causé la perte. Mais, comme on peut joindre à une convention aléatoire, des chances du même genre, quoiqu'elles n'appartiennent pas précisément à ce contrat, rien n'empêcherait que l'assureur ne prît sur lui ces risques. Ce que la nature du contrat d'assurance ne produit point par elle-même, serait ici le résultat d'une convention que rien n'interdit, puisqu'elle n'a rien de contraire à la bonne foi.

Les parties sont, au surplus, libres de restreindre la garantie, soit dans ses effets, soit dans sa durée. Les clauses sont abandonnées à la liberté des conventions; elles doivent être exécutées dans la rigueur de leurs expressions, et toute interprétation arbitraire doit être écartée, avec d'autant plus de raison qu'il s'agit d'un contrat aléatoire, où la plus légère modification pourrait changer la cause qui aurait déterminé la volonté des parties contractantes. Ainsi, de même que, par une convention, l'as-

www.libtool.com.cn
sureur peut augmenter les risques, il peut aussi les diminuer; ainsi, le coulage extraordinaire que nous avons vu, n. 773, être à la charge de l'assureur, peut être exclu de sa responsabi-
Com. 355. lité, par une clause qui stipulerait l'affranchissement de tout coulage; ainsi, les événements qui donnent lieu à la garantie de l'assureur étant, comme on le verra dans la suite, rangés sous deux classes, dont l'une donne lieu au délaissement, et l'autre à la simple action d'avarie, les parties peuvent exclure cette dernière,
Com. 409. par la clause *franc d'avaries*, dont nous ferons connaître les effets, n. 858.

§ II.

De la durée des risques.

775. La durée des risques est ordinairement déterminée par le contrat. Dans le silence des parties, quelques règles suffisent pour lever les incertitudes; on en trouvera le développement et le supplément, n. 809. Nous traiterons alors des énonciations relatives aux risques, qui sont insérées dans la police d'assurance.

L'assurance peut être faite pour un temps
Com. 335. indéfini; elle peut l'être aussi pour un temps limité.

Elle est faite pour un temps indéfini, dans deux cas. Le premier, s'il n'a été fixé aucun

www.libtool.com.cn

terme. Il est peu présumable qu'un tel cas se présente; s'il arrivait, les circonstances détermineraient ce que les parties ont entendu. Ainsi, on n'hésiterait pas à décider que le voyage fait immédiatement après la signature du contrat, et par lequel les choses assurées ont été mises en risques, est celui que les parties ont eu intention de désigner; et, suivant la règle expliquée n. 191, qui veut que toute clause soit entendue plutôt dans le sens qui lui donnerait effet, que dans celui qui ne lui en donnerait aucun, le juge déciderait que l'assurance a été faite pour tout ce voyage, si aucune circonstance n'indiquait une autre intention. Civ. 1157.

Le second cas a lieu si l'assurance est faite pour un voyage désigné, sans indication de durée des risques. Quelquefois, ce voyage est déterminé par la convention, et diffère de celui que le navire entreprend; quelquefois, ils se confondent. Ainsi, lorsqu'un navire part de Marseille pour la Martinique, on peut assurer depuis Marseille jusqu'à Cadix; le voyage assuré diffère ici du voyage entrepris par le navire, et n'en est qu'une faible partie : le voyage assuré et le voyage entrepris se confondent, au contraire, si l'assurance comprend tous les risques depuis Marseille jusqu'à la Martinique; c'est ce qui a lieu chaque fois que rien ne permet de distinguer entre le voyage assuré et le voyage entrepris.

www.libtool.com.cn

776. L'assurance peut être faite par le même
Com. 335. assureur, pour l'aller et le retour, lorsque les parties s'en sont expliquées; mais il importe de connaître si elles entendent, ou non, que l'aller et le retour soient réunis, de manière à n'être considéré que comme un voyage indivisible.

Quand le même acte contient cette double assurance, il est naturel de décider que la stipulation pour l'aller et le retour constitue un voyage unique. Mais si, par des actes séparés, quoique entre les mêmes parties, une assurance est faite sur *tel* navire, allant de Bordeaux à la Martinique, et une autre sur le même navire revenant de la Martinique à Bordeaux, ce n'est point un voyage unique, mais bien deux voyages distincts; les risques du navire, dans l'intervalle entre l'arrivée et le départ pour revenir,
Com. 328. 341. ne frappent ni la première ni la seconde assurance. Pour ce temps intermédiaire, le navire n'est point assuré, à moins que, pour éviter cette lacune, on ne soit convenu que les risques du voyage de retour commenceront depuis l'instant que le navire sera arrivé à sa destination, ou qu'on n'ait stipulé que les risques de l'assureur pour le voyage d'aller, finiront seulement lorsque le voyage de retour commencera; par ce moyen, il n'y a point d'intervalle.

On sent, au reste qu'il ne pourrait y avoir

www.libtool.com.cn
de doute, si l'assurance pour aller, était faite par une personne, et l'assurance pour retour, par une autre, quoique dans le même contrat : il faudrait une convention expresse pour mettre au compte de l'une ou de l'autre les risques intermédiaires.

777. L'assurance est faite pour un temps limité, chaque fois qu'il résulte clairement de la convention qu'à un jour déterminé, ou au bout de *tant* de jours, de mois, ou à *telle* hauteur en mer, les risques cesseront. Cette espèce d'assurance a lieu ordinairement pour la pêche et les armements en course. Elle a cela de particulier, que son cours n'est pas interrompu, quoique le navire soit revenu au port du départ; si le temps fixé par la police n'est point fini, le navire peut remettre à la voile, sous la même assurance. Le temps n'est pas suspendu par la starie faite dans un port de la route, ou par un déradement, car, pendant ce séjour forcé ou volontaire, il est possible que le navire périsse par fortune de mer. Il faudrait pour cela une convention spéciale; mais si, par les circonstances du fait, ces événements doivent être considérés comme avaries grosses à la charge des assureurs, il semblerait naturel que, même sans stipulation expresse, ceux-ci ne pussent exiger que le temps de starie fût compté, puisqu'ils doivent réparer les suites

www.libtool.com.cn
de ces mêmes événements, et que précisément la starie en fait partie.

On peut assurer pour un temps limité, avec
Com. 335. désignation de voyage. Les circonstances serviraient à décider si le voyage désigné est l'objet principal du contrat, si la limitation du temps est un simple accessoire, ou si, au contraire,
Com. 363. le temps fixé étant arrivé avant que le voyage fût achevé, les risques sont finis.

Ces diverses clauses peuvent être combinées. Ainsi, l'on peut assurer pour entrée et sortie de *tel* lieu, moyennant *telle* prime, si le voyage n'excède pas six mois, avec augmentation proportionnelle s'il dure plus longtemps, ou s'il arrive *tel* événement; ce qui signifie que si le voyage dure moins de six mois, la somme stipulée pour prime sera acquise à l'assureur, et que s'il dure davantage, elle sera augmentée pour chaque mois, à raison du sixième de la somme totale stipulée : les risques, dans ce cas, sont pour tout le voyage, quelle qu'en soit la durée.

On peut assurer d'entrée et de sortie, à *tant* pour cent de prime par mois. Dans ce cas, les risques subsistent jusqu'à la fin du voyage, et la prime n'est exigible qu'à ce terme; seulement, elle n'est acquise qu'à proportion du temps que le voyage a duré.

778. Lorsqu'il s'agit, dans le silence de la

www.libtool.com.cn
convention, de connaître le moment précis où doivent commencer et finir les risques, il est fixé suivant la nature des objets assurés.

Si l'assurance porte sur les navire, agrès, apparaux, armement et victuailles, les risques commencent du jour où le navire a fait voile. Nous avons expliqué, n. 610, ce qu'on entend par ce mot. Assez souvent, lorsqu'il y a des rivières à descendre, comme à Nantes, Bordeaux, on convient que les risques compteront du jour que le navire aura commencé à prendre charge. Mais s'il a été déclaré, dans la police, que le navire voyageait sous escorte ou de conserve, les risques à la charge de l'assureur ne commencent que du jour où le navire a réellement été placé sous cet accompagnement. Com. 328. 341.

Les risques ne cessent qu'à l'instant où le navire est ancré ou amarré au port, soit qu'il puisse y parvenir immédiatement, soit qu'il faille décharger les marchandises par bateaux, pour l'alléger. Ce port, quand l'expédition est pour l'aller ou pour le retour seulement, est celui de la destination; si l'assurance est faite à la fois pour l'aller et le retour, c'est, à moins de convention différente, le port d'où le navire est parti. Ainsi, l'arrivée aux lieux où l'on est obligé de s'arrêter pour les visites de santé, ou pour la quarantaine, ne terminerait pas les risques.

www.libtool.com.cn

A l'égard des marchandises, les risques com-
Com. 328. 341. mencent à l'instant qu'elles ont été chargées dans le navire, ou dans des gabares, pour y être transportées. On voit que, dans ce cas, le voyage commence avant que le navire ait mis à la voile. Il ne finit point aussi à l'instant de l'arrivée du navire au port de destination; et l'assureur continue de répondre des marchandises, tant qu'elles ne sont pas mises à quai: d'où il suit, comme on l'a vu n. 770, que si une partie des choses assurées est déchargée, et l'autre partie restée sur le navire, lors de l'accident, la responsabilité des assureurs est limitée à celle-ci.

779. Les conventions sur la nature et l'espèce de ces risques peuvent, comme nous l'avons déjà dit, être aussi variées que les parties le jugent à propos. Il est donc important de faire une grande attention, non-seulement aux clauses en elles-mêmes, mais souvent aussi aux expressions que les parties ont employées, expressions consacrées par l'usage, et auxquelles ce même usage attribue un sens qui constitue *telle* ou *telle* sorte de convention, avec ses effets propres. De même, rien ne s'opposerait à la validité des stipulations qui déchargeraient l'assureur de la responsabilité de *tels* ou *tels*
Com. 409. risques désignés, ou qui fixeraient des limites à la garantie de certains dangers.

www.libtool.com.cn

Ces conventions, qui ne se supposent point, doivent être clairement stipulées, ou du moins résulter de l'ensemble de la police et des circonstances.

Ainsi, une personne qui expédie et fait assurer des marchandises, pour un pays composé de plusieurs stations commerciales, telles que sont les îles du golfe du Mexique, peut se réserver le droit de décharger partie de ces marchandises successivement, sans qu'on doive en induire que la relâche et le déchargement de cette portion dans un lieu, mettra fin au voyage. Elle peut, de plus, charger d'autres marchandises en remplacement, continuer ainsi ces opérations pendant tout le temps que le navire ira de port en port, et imposer à l'assureur la responsabilité, soit de ce qui restera du chargement primitif, soit même de ce qui aura été chargé en route, jusqu'à ce que le navire arrive au port de désarmement. Com. 362.

Ainsi, Pierre se fait assurer trente mille francs de marchandises, sur un navire expédié pour les îles françaises de l'Amérique, sans autre désignation, avec clause que l'assureur répondra des risques jusqu'au lieu de l'entière décharge. Cette stipulation laisse l'assuré maître de déposer telle espèce ou quantité de ses marchandises qu'il jugera convenable, à la Martinique, à la Guadeloupe, peu importe : dès qu'il ne fait point la décharge ailleurs qu'à une

www.libtool.com.cn
île française d'Amérique, il est dans les termes de la convention; les risques continuent de subsister. Mais, dans cette seconde hypothèse, si le temps des risques dure toujours, la matière en diminue. Si, après quelques déchargements, le navire périt, l'assureur ne répond plus que de ce qui restait au moment du sinistre. Si Pierre a acheté et mis d'autres marchandises sur le navire, et que cet accident maritime les ait fait périr, l'assureur n'en répond pas, parce que la clause que nous venons d'indiquer n'a pas eu pour objet de l'autoriser au remplacement des choses déchargées, mais seulement d'empêcher que des décharges partielles ne soient considérées comme rupture de voyage, capable de mettre fin aux risques. Il avait un moyen de rendre l'assureur responsable des choses substituées, c'était de le stipuler expressément, ou même implicitement, par la clause de *faire échelle*, qui, dans l'usage, produit cet effet.

L'usage sert aussi à interpréter cette clause. Ainsi, le droit de faire échelle ne s'entend que de la faculté de s'arrêter dans des ports, rades et autres lieux de stations maritimes, et non d'entrer dans des rivières que les règlements locaux ne permettraient pas de considérer comme lieux de relâche.

Ainsi, des chargeurs de pacotilles ne sont pas présumés avoir acquis, par cela seul qu'ils les ont fait assurer sur un navire qui devait

www.libtool.com.cn
faire échelle, le droit d'y substituer les objets achetés avec le produit de ces pacotilles, et de prétendre que la garantie de l'assureur se continue sur ces choses, jusqu'à ce que le navire ait fait son entière décharge. L'objet spécial et direct de chaque assurance, était *telle* pacotille, dont le déchargement met fin aux risques : la stipulation qu'on pourra charger en remplacement, et que l'assurance continuera sur les objets substitués, est indispensable dans ce cas.

780. On voit comment on appliquerait ces distinctions à l'assurance d'un navire. S'il a été assuré simplement jusqu'à son entière décharge, le port où il aura mis à quai, le reste de son chargement sera réputé le lieu où finiront les risques; et s'il arrive que, se rendant de ce port à un autre de la même station, il périsse vide, ou chargé de marchandises prises en remplacement, l'assureur n'en sera plus responsable. Mais s'il a été assuré avec faculté de faire échelle, les risques ne finiront qu'au port où il désarmera effectivement. C'est encore par l'usage qu'on déterminerait quand l'entière décharge a eu lieu. Une très-modique quantité de marchandises restées sur un navire, n'empêcherait pas qu'il ne fût présumé avoir fait son entière décharge.

781. I est aisé de voir, en combinant ces principes avec ce que nous avons dit n. 589, 2°,

www.libtool.com.cn
comment ils peuvent s'appliquer aux assurances de la vie ou de la liberté sur mer. En cas d'assurance de la vie d'un homme, le fait qu'il se serait embarqué sur un navire autre que celui qui a été indiqué dans la police; qu'il aurait chargé de voyage, etc.; en un mot, qu'il aurait modifié, en quoi que ce soit, la convention primitive, déchargerait l'assuré de tous risques. En faisant assurer la liberté, on peut aussi déclarer que l'assureur ne garantit que l'événement de la prise par les corsaires ou par les sujets de *telle* ou *telle* nation. La captivité qui serait reconnue avoir été causée par les fautes, les imprudences personnelles de l'assuré, ne serait point à la charge de l'assureur. Si la convention ne contenait rien qui donnât lieu à une plus grande extention, l'assureur serait présumé n'avoir voulu garantir la perte de la vie ou de la liberté qu'à compter du moment où le navire met à la voile, jusqu'au jour de son arrivée au lieu de destination.

782. Nous avons examiné, n. 589, 3°, la question de savoir si, lorsque la chose assurée était périe ou hors de risques au moment de la convention, à l'insu des contractants, l'assurance produisait ses effets; nous nous sommes, en principe général, décidé pour la négative; mais nous avons ajouté que le droit maritime admet une exception à cette règle. C'est ici

www.libtool.com.cn
le lieu de nous en occuper. Ce droit, dérogeant au droit commun, décide que si la chose assurée était ou périe, ou arrivée à bon port, au moment du contrat, de manière qu'il fût physiquement impossible qu'elle courût les risques contre lesquels on la fait assurer, la bonne foi Com. 365. de celui qui a contracté, sans connaître ou sans avoir pu connaître l'événement, suffit pour valider la convention à son égard. Mais il ne faut point étendre cette exception au delà de ses termes. Il faut qu'il s'agisse d'une chose qui ait existé, et dont la perte ou l'heureuse arrivée, se trouve seulement avoir précédé le contrat. Ainsi, une personne qui avait chargé son correspondant au Brésil, ou en toute autre pays hors d'Europe, de lui faire construire un navire, persuadée que ce navire existe, le fait assurer en France. Il se trouve en résultat que le navire n'a pas été construit. Quelle que soit la bonne foi de l'assureur, il ne pourra prétendre que la prime lui est due; le contrat devra être dissous, suivant les règles qui seront expliquées n. 872 et suivants.

783. Puisque la bonne foi de la partie à qui profite l'événement peut seule, dans ce cas, valider le contrat, son adversaire doit naturellement être admis à faire preuve qu'avant la signature elle était informée de cet événement, et qu'elle le lui a laissé ignorer.

www.libtool.com.cn
Cette réticence est un délit. L'assuré convaincu de fraude est condamné correctionnellement à payer à l'assureur une somme double
Com. 368. de la prime convenue; l'assureur, dans le même cas, est aussi condamné correctionnellement à payer une égale indemnité à l'assuré, indépendamment de la restitution de la prime, si elle lui avait été payée à l'avance.

C'est aux magistrats à balancer et à apprécier les circonstances ou les présomptions alléguées devant eux, pour prouver que *tel* des contractants avait la connaissance du fait qu'il feignait d'ignorer en traitant, et dont l'incertitude seule pouvait rendre la convention légitime. Des preuves écrites ne sont point requises; les dépositions de témoins, et tous les autres moyens qui peuvent éclairer la conscience des juges, sont admissibles. Si la simple possibilité d'une fraude ne suffit point, comme dans le cas que nous présenterons ci-après; s'il est vrai qu'une crainte, une inquiétude assez probable, témoignées par l'un des contractants à des tiers, sans qu'il en ait fait part à celui avec qui il traitait, ne puissent pas être considérées comme preuves de fraude, puisque la moindre incertitude suffit pour valider l'assurance, il ne faut pas aussi perdre de vue qu'une preuve mathématique de la connaissance personnelle imputée à l'un des contractants, n'est pas indispensable: la certitude morale suffit; par exemple, si le

www.libtool.com.cn
fait était connu publiquement dans le lieu où demeurait le contractant accusé de fraude, il serait présumé ne l'avoir point ignoré.

On peut aller plus loin; et comme la fraude est encore plus dans l'intention que dans le fait, si l'une des parties avait reçu la nouvelle fausse, d'un événement de nature à mettre fin aux risques, et néanmoins souscrivait la police, la convention devrait être annulée, et cette partie pourrait être condamnée, le même que si l'événement eût été véritable.

Peu importe que le contractant lésé eût déjà payé en tout ou en partie; il est admis à poursuivre son adversaire, tant que la prescription n'est pas acquise, car l'assuré ou l'assureur, en recevant indûment, commet un nouveau dol qui ne peut créer une fin de non-recevoir en sa faveur.

784. Lorsque l'assurance a été faite par un commissionnaire, on doit, pour appliquer ces principes, faire une distinction. S'il connaissait l'événement quand il a fait l'assurance, elle est nulle, quand même le commettant l'aurait ignorée; mais, par suite des principes expliqués n. 563 et suiv., la double prime est à la charge du commissionnaire.

Si, au contraire, le commettant seul connaissait l'événement, de nouvelles distinctions sont nécessaires : s'il le connaissait au moment

www.libtool.com.cn

où il a donné l'ordre, l'assurance est nulle, et de plus, il doit la double prime : s'il ne l'a connu que depuis l'envoi de ses instructions, et s'il n'a pas écrit pour les révoquer, la fraude sera encore facilement présumée de sa part; s'il a écrit immédiatement pour contremander l'assurance, mais qu'elle ait été faite avant la réception de sa lettre, la convention est valable.

785. L'extrême difficulté de prouver la fraude dans cette matière, a fait établir une présomption légale et absolue de nullité de l'assurance, toutes les fois qu'il est possible que, lors de la signature de la police, l'une ou l'autre partie ait été instruite, soit de l'heureuse arrivée, soit de la perte. On présume cette possibilité, lorsque la distance entre le lieu où la police a été signée et le lieu, soit de l'arrivée du navire ou de la perte, soit du premier port où la nouvelle en a été apportée, n'est pas plus grande que trois quarts de myriamètre (une lieue et demie) de poste, par chaque heure écoulée
Com. 366. depuis la signature de la police. Ce délai se calcule de moment en moment; c'est pourquoi, lorsque la police indique non-seulement le jour, mais l'heure de sa souscription, il faut compter depuis cette heure, en calculant l'espace de temps écoulé depuis l'événement qui a mis fin aux risques. Par exemple, si un navire, parti du Havre le 1er juin à huit heures

www.libtool.com.cn

du matin, avait péri après s'être avancé à la distance de dix-huit myriamètres trois quarts (trente-sept lieues et demie), la police signée le 2 juin, avant neuf heures du matin, serait valable, et celle qui aurait été souscrite après cette heure serait nulle.

Lorsque la police n'énonce pas l'heure, mais seulement la partie du jour, avant ou après midi, on doit présumer qu'elle a été signée à la dernière heure de cette partie du jour, c'est-à-dire à midi, si la police est datée avant midi. Si elle est datée après midi, ou si elle n'indique que le jour, l'heure du coucher du soleil nous semble devoir être préférée à toute autre, parce que l'usage ne consacre pas les heures de la nuit, à des signatures de contrats, et que, dans le doute, c'est l'usage qui doit servir de base à des présomptions.

Du reste, la preuve testimoniale que la police a été signée à *telle* heure, lorsqu'elle contient seulement l'indication du jour, ne nous paraît pas admissible; cet acte devant être nécessairement écrit, les parties ont à s'imputer de n'avoir pas été plus exactes dans leurs indications. Il ne s'agit point, dans ce cas, d'une fraude qu'il importe de réprimer ou de punir, mais d'une simple présomption de nullité, qui ne peut naître que de l'acte même qu'elle a pour objet d'infirmer.

Le moment précis de l'arrivée ne saurait être

www.libtool.com.cn

incertain, puisqu'il est constaté par le rapport que le capitaine est obligé de faire dans les vingt-quatre heures, comme nous l'avons vu n. 648. Le moment de la perte se détermine selon les circonstances. Lorsque tout ou partie de l'équipage parvient à se sauver, le rapport ou procès-verbal dressé, ainsi que nous l'avons dit n. 639 et 736, sert de preuve; mais si, tout l'équipage ayant péri, ce moyen de vérification devient impraticable, on ne peut plus compter que depuis l'heure où la nouvelle de la perte est parvenue dans un lieu d'où elle ait pu se répandre.

Celui à qui on oppose cette présomption,
Civ. 1352. n'est pas recevable à offrir la preuve contraire, d'abord, par les motifs que nous avons donnés n. 264; et ensuite, parce qu'il n'est pas réputé en fraude, ni passible de dommages-intérêts, mais seulement que la convention est frappée de nullité, sans qu'on entre dans le secret des consciences.

Ce n'est point par voie correctionnelle que l'exception fondée sur la présomption légale dont nous venons de parler, est jugée : il ne s'agit plus de convaincre un coupable d'escroquerie; les formes et l'objet de ces actions sont tout à fait différents.

Au surplus, les parties ont droit de renoncer à cette présomption; ce qu'on appelle,
Com. 367 dans l'usage, assurer sur bonnes ou mauvaises

www.libtool.com.cn

nouvelles. L'assureur et l'assuré sont censés trouver le prix de leur renonciation, le premier, dans une augmentation, le second, dans une diminution de prime.

Mais, dans ce cas, et nonobstant cette clause, il y a toujours lieu à faire preuve de la fraude; et cette preuve ne pourrait être repoussée par la considération que la nouvelle n'est pas présumée avoir été connue d'après les calculs de distance dont nous avons parlé. La raison en est simple: dans ce cas, on offre la preuve d'un fait; dans l'autre, il n'est question que de présomption, et nous avons vu, n. 264, que la vérité du fait l'emporte toujours sur les présomptions. Une renonciation, même expresse, à l'emploi de cette preuve, serait nulle, comme contraire aux bonnes mœurs. Nous verrons l'application de ces principes dans le chapitre quatrième, en traitant des exceptions de l'assureur; et nous examinerons, n. 872, en traitant du ristourne, si cette présomption s'applique indistinctement au cas où il y a lieu à délaissement, et à celui où il y a simplement lieu à une action d'avarie.

SECTION III.

De la Prime.

786. Nous avons vu, n. 591, qu'il ne pourrait point exister d'assurances sans *prime*, c'est-

www.libtool.com.cn
à-dire sans un prix que l'assuré paye ou promet à l'assureur, comme équivalent des chances dont ce dernier se charge envers lui. Tout ce qui concerne la stipulation, le payement ou la promesse, ainsi que les choses en quoi elle peut consister, s'applique sans restriction aux assurances maritimes. Ainsi, d'après ce que nous avons dit, Pierre, en faisant assurer par Paul, la pacotille avec laquelle il se rend à la Guadeloupe, pourrait s'engager, pour équivalent de cette assurance, à donner, pendant *tant* de mois, ses soins au rétablissement de l'habitation de l'assureur; il pourrait donner, ou s'obliger à donner, pour cette prime, *tant* de barriques de vin.

Mais quelques règles sont encore particulières aux assurances maritimes; et c'est ici le lieu de les expliquer.

La prime peut être susceptible d'augmentation, soit par sa nature, soit par une clause de la convention, par exemple, à *tant* par mois. Elle peut être d'une somme fixe pour *tel* voyage; alors, l'assureur ne peut exiger d'augmentation, quelle que soit d'ailleurs la durée. Mais si, à la désignation du voyage, on a joint celle d'un temps pour la durée des risques, la prime doit être augmentée à proportion, dans le cas où le voyage se prolongerait au delà du temps ainsi indiqué, sans toutefois que l'assureur soit tenu de rien restituer si le voyage a une moindre durée.

www.libtool.com.cn
En effet, s'il eut voulu, à tout événement, se contenter de la prime stipulée, il se serait borné à désigner le voyage; mais, en ajoutant une limitation de temps, il a suffisamment exprimé qu'il n'entendait pas que cette prime équivalut à une durée de risques plus longue que *tant* de jours ou de mois : ces deux clauses n'étant pas contradictoires, doivent être exécutées.

787. On peut aussi convenir qu'en cas de guerre, si la convention est faite pendant la paix, ou, en cas de paix, si la convention est faite pendant la guerre, la prime sera augmentée ou diminuée; mais cette clause doit être clairement exprimée; on ne pourrait la faire résulter des circonstances ou des inductions tirées, soit de la conduite, soit de la position des parties. Com. 343.

Lorsqu'elle a été stipulée, et qu'il ne s'agit que de fixer l'instant où l'effet en doit commencer, on considère comme état de guerre les premières hostilités commises (1), soit contre les vaisseaux ou autres propriétés de l'État, soit contre les navires ou autres propriétés des particuliers, quoiqu'il n'y ait pas eu de manifeste ou déclaration solennelle de guerre. Elle a son effet en tous lieux et au même instant,

(1) Rejet, 28 janvier 1807, D. 7, 1, 132.

www.libtool.com
quelle que soit la situation du lieu où la première hostilité ait commencé, quoiqu'on ne puisse se dissimuler que la nouvelle n'a pu en arriver que successivement et plus ou moins promptement, à raison des distances. Si cette règle a des inconvénients, ils sont moindres encore que la multiplicité des procès qu'occasionnerait un principe contraire; mais on ne considérerait pas comme état de guerre, l'hostilité désavouée ou réparée par le gouvernement dont est sujet celui qui l'a commise.

Si l'augmentation consiste en une somme fixe, elle est la même, soit que le navire ait fait la totalité ou seulement une partie du voyage depuis l'événement prévu. Si elle consiste en une somme proportionnelle à raison de *tant* par mois, l'augmentation a lieu depuis l'existence de l'état de guerre. Si le taux de cette augmentation n'a pas été fixé, elle est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et à l'intention des parties.

Les mêmes principes s'appliquent à la diminution de prime, pour l'assurance faite pendant la guerre, et suivie de la paix avant la fin du voyage.

788. L'assuré n'est présumé avoir promis la prime, que sous la condition qu'il y aurait un risque dont elle est le prix; l'assureur n'est pas

www.libtool.com.cn

censé avoir voulu qu'on lui payât cette prime s'il ne courait aucune chance. Nous avons vu, n. 591, comment ce principe était applicable aux assurances terrestres.

Mais, dans les hypothèses que nous avons examinées, nous avons été conduit à reconnaître qu'on ne pourrait admettre l'une des parties à se dégager de son obligation par un acte de sa pure volonté, une fois que le contrat avait été valablement formé. Le commerce maritime admet à ces principes de droit commun, une importante exception dont nous donnerons le développement n. 872 et 873.

789. La prime peut être payée à l'instant même de la convention; mais, le plus souvent, elle fait l'objet d'une obligation que l'assuré contracte envers l'assureur, en souscrivant un billet séparé, qu'on nomme *billet de prime*. La manière dont ce billet est conçu sert à décider comment on doit y appliquer les règles sur les effets négociables, expliquées n. 343 et suivants, et dans quel cas il peut en résulter une novation qui ne permette plus, ni a l'assuré d'opposer d'exceptions résultant du contrat d'assurance, ni à l'assureur d'exercer les priviléges et les droits particuliers attachés à la prime. L'assurance maritime n'a point, à cet égard, de règles différentes de celles que nous avons expliquées n. 347 et suivants.

www.libtool.com.cn
La prime est due à l'assureur, quel que soit l'événement. Mais souvent les parties ne stipulant pas un payement comptant, ou en billets, conviennent qu'elle sera payable seulement en cas d'heureuse arrivée, et que s'il y a sinistre, elle sera compensée avec ce que l'assureur devra payer à l'assuré. Ainsi, dans cette hypothèse, Pierre a assuré, en faveur de Paul, pour 100,000 francs de marchandises, à une prime de 5 pour 100. Paul aurait pu payer ces 5,000 francs de prime comptant, ou faire au profit, ou même à l'ordre de Pierre, un billet de 5,000 francs payable à *telle* époque dont ils seraient convenus. Ils peuvent aussi stipuler que Paul payera les 5,000 francs, après que la marchandise sera arrivée sans accidents, et que si elle éprouve des accidents dont Pierre ait à répondre, celui-ci retiendra cette prime de 5,000 francs, par compensation, et jusqu'à concurrence de ce dont il sera débiteur envers Paul. C'est ce qui a lieu principalement lorsque les primes sont élevées, et qu'un payement comptant serait trop onéreux pour l'assuré.

790. C'est ici le lieu d'examiner, ainsi que nous l'avons annoncé n. 763, comment l'assuré qui a promis une prime à l'assureur peut faire, de cette prime, l'objet d'une nouvelle assurance. Par exemple, Pierre s'est fait assurer 50,000 francs, valeur d'un chargement qu'il

www.libtool.com.cn
avait sur le navire *la Paix*, à 10 pour 100, c'est-à-dire moyennant une prime de 5,000 fr. Il ne pourrait pas, comme nous le verrons ci-après, se faire garantir ce même chargement par un second assureur, puisqu'il n'en court plus les risques; mais, en cas de sinistre, ne devant recevoir que 50,000 francs, il se trouvera en perte de 5,000 francs de prime qu'il a payée à l'assureur, ou que celui-ci retiendra. Alors, cet assuré, qui court le risque de perdre 5,000 francs, peut stipuler avec un second assureur, que celui-ci payera ladite somme si le chargement périt, et lui promettre ou lui payer un prix pour ce risque; ce qu'il paye ou promet au second assureur, s'appelle *prime de prime*. Il pourrait encore se faire assurer, par un troisième, la prime de la prime promise par le second contrat, et ainsi à l'infini. Nous allons essayer de rendre cette opération sensible par un exemple.

Pierre s'étant fait assurer par Jacques, 50,000 fr. à 10 pour 100, a promis une prime de 5,000 fr., pour qu'en cas de perte l'assureur lui paye 50,000 fr. Si cette perte arrive, les 5,000 fr. déduits, il ne recevra que 45,000 francs pour des marchandises qui lui en auront coûté 50,000. Pour se garantir de ce déficit, il traite avec Paul, qui lui assure sa prime de 5,000 fr. au taux de 10 pour 100, c'est-à-dire, qui se charge de la payer pour lui, si la cargaison

www.libtool.com.cn

périt, moyennant une prime de 500 fr. qui lui est promise. Comme, néanmoins, il a déboursé la prime de 500 fr. payable à Paul, il se la fait ensuite garantir par Joseph, au même taux de 10 pour 100, c'est-à-dire que, moyennant 50 fr. celui-ci se charge de rendre à Pierre, en cas de perte, les 500 fr. promis à Paul. Il fait ensuite un accord avec René, qui, pour une prime au même taux, c'est-à-dire moyennant 5 fr., se charge de payer, s'il y a lieu, les 50 fr. à Joseph. Il s'adresse enfin à Julien, qui, moyennant 10 pour 100, c'est-à-dire pour 50 c. s'oblige à payer, s'il y a lieu, les 5 fr. à Joseph. On sent qu'on irait ainsi jusqu'aux plus petites divisions idéales.

L'événement sera, ou la perte, ou l'heureuse arrivée des marchandises. S'il y a perte, Jacques devra la réparer, suivant les règles que nous donnerons dans la suite de ce titre. Il a reçu ou recevra, soit effectivement, soit par compensation sur ce qu'il doit payer par perte, la prime promise par Pierre, qui est de 5,000 fr. Mais Pierre la réclamera de Paul, en lui payant la prime de 500 fr., qu'il redemandera ensuite à Joseph, à qui il payera 50 fr. seulement : il répétera ensuite ces 50 fr. de René, qui, moyennant 5 fr., s'est chargé de les payer; puis, il redemandera ces 5 fr. à Julien, à qui il payera seulement 50 centimes de prime; et ainsi de suite, s'il a fait assurer les autres primes de primes.

www.libtool.com.cn

Ainsi, Pierre se trouvera complétement à couvert; et si la perte des marchandises est cause qu'il ne puisse pas faire les bénéfices qu'il espérait de sa spéculation, au moins il n'aura perdu que ses peines personnelles.

Si les marchandises arrivent à bon port, il est certain que Pierre payera, pour toutes ces primes, une somme bien plus considérable que s'il ne les eût point fait assurer. Il payera, en effet :

	fr.	c.
A Jacques.	5,000	»
A Paul.	500	»
A Joseph.	50	»
A René.	5	»
A Julien.	«	50.
TOTAL.	5,555 fr.	50 c.

au lieu de 5,000 fr. qu'il eût payés s'il se fût borné à la première assurance.

C'est précisément la justifiation de cette opération, laquelle paraît, au premier coup d'œil, opposée à l'essence du contrat d'assurance; car, la prime étant le prix du péril dont l'assureur se charge, et ne se trouvant ni embarquée ni exposée au danger de la navigation, on se demande naturellement comment elle peut elle-même être la matière d'une assurance! Mais cette prime est une mise-hors, faite pour l'expédition; c'est par l'effet des chances maritimes qu'elle sera perdue pour l'assuré; son résultat

www.libtool.com.cn
est de donner plus de valeur aux choses assurées; car, si Pierre voulait vendre sa cargaison assurée, il en obtiendrait un prix plus élevé que si elle ne l'était pas. Rien, dans l'opération que nous venons d'exposer, n'est donc contraire aux principes expliqués précédemment.

Mais une seconde question naît de celle qui vient d'être résolue. L'assuré pourrait-il se faire garantir la prime, et la prime des primes, par l'assureur principal? Ainsi, dans l'espèce dont nous avons donné un exemple, Pierre pourrait-il stipuler avec Jacques, que, si les marchandises périssent, il lui rendra 50,000 fr. sans aucune retenue de primes; que si elles arrivent à bon port, la prime sera de 5,555 fr. 50 centimes, en supposant que toutes ces assurances soient à 10 pour cent, ou toute autre somme, selon le taux dont on conviendrait.

Il semble contraire aux principes que celui à qui la prime est due, en soit lui-même l'assureur, puisque, par là, il s'obligerait à restituer ou à ne pas recevoir ce qui lui a été payé ou promis pour équivalent des risques dont il se charge. La prime étant un corrélatif inséparable de ces mêmes risques, il paraîtrait qu'on fait en quelque sorte, d'une convention essentiellement intéressée, un contrat de pure bienfaisance.

Mais la raison de décider est que cette espèce d'assurance renferme plusieurs contrats. Dès

www.libtool.com.cn

que Pierre pouvait faire licitement les conventions isolées que nous avons indiquées ci-dessus, avec des personnes étrangères et distinctes, rien ne s'oppose à ce qu'il les fasse avec son assureur. Ces cas, où la même personne réunit licitement, et sans inconvénient, plusieurs qualités distinctes, ne sont pas rares dans le commerce; nous en avons vu des exemples n. 570. En général, cette réduplication est prohibée seulement lorsqu'elle tend à déguiser les contrats pour éluder quelques dispositions des lois: voilà pourquoi nous avons vu, n. 762, que le prêteur à la grosse ne pouvait faire assurer son capital par l'emprunteur. En second lieu, le contrat ne change pas de nature; il est bien vrai qu'en cas de perte des choses assurées, l'assuré reçoit toute la valeur mise en risque, sans payer de prime; mais aussi, en cas d'heureuse arrivée, il débourse une prime plus forte : c'est donc toujours un vrai contrat aléatoire, modifié dans certaines positions, mais qui ne change pas dans son essence.

Cette assurance de la prime et de la prime des primes ne se présume pas : elle doit être constatée expressément par la convention, dont elle n'est pas une conséquence nécessaire; mais elle s'induit souvent de certains termes usités pour l'exprimer. Par exemple, la stipulation que la prime ne sera payable qu'en cas d'heureuse arrivée, a précisément l'effet d'une con-

www.libtool.com.cn
vention d'assurance de la prime et de la prime des primes. L'assureur promet, s'il y a sinistre, de payer la totalité de la somme assurée, sans déduction ni retenue de prime; et en cas d'heureuse arrivée, il reçoit une prime plus forte qu'elle ne l'eût été si cette convention n'eût pas eu lieu. Il y a des polices dans lesquelles les assureurs disent aux assurés : *nous vous permettons de vous faire assurer en entier la prime et la prime de la prime;* l'usage, qu'il faut suivre en matière commerciale, ainsi qu'on l'a vu n. 191, attribue à ces expressions le même effet que si les assureurs avaient dit qu'ils assuraient eux-mêmes la prime et la prime de la prime.

CHAPITRE II.

De la forme du Contrat d'assurance maritime.

791. Ce que nous avons dit de l'utilité des contrats d'assurances maritimes, de la nécessité d'en peser chaque clause, et de ne s'écarter, sous aucun prétexte, de leurs termes précis, démontre de quelle importance il est de bien connaître toutes les dispositions qui les concernent. Les principes généraux que nous avons développés n. 757 et suivants, donnent lieu à un grand nombre d'applications spéciales que nous allons essayer de présenter

www.libtool.com.cn

dans les deux sections qui formeront ce chapitre.

La première sera consacrée à expliquer les formes externes; la seconde, les formes internes de la police d'assurance.

SECTION PREMIÈRE.

Des formes externes de la Police d'assurance.

792. Toute convention d'assurance maritime doit être rédigée par écrit. Elle ne se présumerait pas simplement par les circonstances, même dans les cas où le gouvernement, usant du droit de haute préhension que lui donne l'intérêt public, sur les biens des particuliers, deviendrait affréteur d'un navire. Celui qui prétendrait que *telle* personne s'est rendue envers lui, assureur de *telles* choses, ne pourrait donc être admis à en faire la preuve testimoniale, sans un commencement de preuve par écrit. Mais la loi n'exige pas *tel* ou *tel* écrit; il paraît donc naturel de considérer comme suffisante, la preuve qui résulterait des livres de celui qui nierait la convention, ou de sa correspondance, et à plus forte raison, de son aveu, par exemple, de la quittance que l'assureur aurait donnée de la prime, de même qu'on l'a vu n. 593, 1°, pour les assurances de terre. Le serment pourrait aussi être déféré par une des parties à l'autre; en un mot, la preuve testimo-

Com. 332.

Civ. 1347.

www.libtool.com.cn
niale, sans commencement de preuve par écrit, est la seule interdite, par exception aux règles générales que nous avons fait connaître n. 262 et suivants.

La rédaction des polices d'assurance varie suivant les divers usages des places. Assez ordinairement, il existe des formules imprimées qui en contiennent les principales clauses; et, quoique plus d'une fois, on en ait senti le danger ou les inconvénients, l'utilité qu'elles offrent, dans un grand nombre de circonstances, en a fait maintenir l'usage. Mais, comme cette rédaction, faite à l'avance, offre moins ce qui a été positivement convenu, que ce qui pourrait l'être vraisemblablement, si quelques dispositions écrites y dérogeaient, ou si leur comparaison avec des clauses imprimées, donnait lieu à quelques doutes, la préférence serait due aux clauses écrites.

793. Nous avons fait connaître, n. 132, les
Com. 79. droits des courtiers d'assurances, de négocier et de rédiger ces polices; et les explications que nous avons données n. 242, sur la rédaction des actes publics, montrent assez comment le droit de les recevoir appartient aussi, en France, aux notaires, et, dans les pays étrangers, aux chanceliers des consulats.

La nature de ces actes, qui constatent des obligations réciproques, semblerait exiger qu'il

en restât minute chez les fonctionnaires qui les ont reçus. Néanmoins, ils les délivrent ordinairement en brevet, en se bornant à les inscrire, sur leur répertoire et dans un registre spécial, tenu conformément à l'article 69 du titre VI, du livre III de l'ordonnance du mois d'août 1681.

Ils peuvent être rédigés sous signatures privées; et d'après ce que nous avons dit n. 245, il ne serait pas indispensable qu'ils fussent en double original. D'abord, lorsque la prime a été payée comptant, ou que l'assuré a fourni son billet, cette précaution est inutile, car alors l'obligation devient unilatérale, l'assuré Civ. 1103. ayant exécuté son engagement, et celui de l'assureur demeurant seul. Mais, lors même que cette prime n'a point été payée, il n'est pas d'usage de rédiger la police en double; elle n'est signée que de l'assureur, ce qui pourrait avoir quelques inconvénients au préjudice de ce dernier, parce que, au cas d'heureuse arrivée, l'assuré n'ayant rien à demander, et même ayant intérêt, s'il est de mauvaise foi, à ne pas payer la prime, pourrait ne point faire paraître la police qu'il a entre les mains : néanmoins, ils disparaissent, si l'on considère que les extraits des livres des courtiers, servent de Com. 192. titre à l'assureur, pour réclamer la prime et en constater le taux; car, dans ce cas, ils font une foi plus grande que dans les autres ma-

www.libtool.com.cn
serait solidaire, conformément à ce que nous avons dit n. 182, mais par des engagements
Com. 333. indépendants et successifs, inscrits sur la même police, les uns à la suite des autres, quelquefois avec des clauses différentes et pour des sommes séparées.

L'engagement de chaque assureur doit être daté du jour qu'il est souscrit; autrement, les engagements non datés seraient présumés faits le même jour que celui dont la date suit immédiatement. Par exemple, un courtier ou un notaire propose à Pierre, d'assurer un chargement, et lui offre d'en signer la police : Pierre assure pour deux mille francs, signe et date le 1er avril; Paul assure ensuite pour *telle* somme, signe et ne date pas; Jean, après lui, assure pour *telle* somme, signe et date le 4 avril : la présomption sera que Paul n'a signé que ce dernier jour. Plusieurs, ensuite, signent encore sans dater; le notaire ou le courtier qui ne doit pas, sous peine de faux, donner à la clôture une date autre que celle du jour où il l'a faite réellement, clôt la police le 15 avril; les dernières signatures n'auront que cette date. La preuve testimoniale ne suppléerait ni à l'omission ni à l'insuffisance de l'énonciation de la date, pour obtenir une préférence contraire à ces présomptions.

796. Par la même raison, si un assureur

www.libtool.com.cn
inscrit au-dessus de sa signature, quelques clauses dérogatoires au contenu du corps de la police, ceux qui signent après lui, même purement et simplement, sans exprimer d'intention contraire, sont censés s'être engagés sous les mêmes modifications.

Une fois que la police, négociée par l'entremise d'un courtier ou d'un notaire, a été signée par l'assureur, la convention est irrévocable, conformément à ce que nous avons dit dit n. 247 : l'assuré ne serait pas plus le maître d'en refuser l'exécution, sous prétexte qu'il ne l'agrée pas, que l'assureur ne le serait de rayer sa signature avant que la police ait été remise à l'assuré. Le courtier ou le notaire qui est l'intermédiaire commun, a engagé l'assuré, en acceptant pour lui la police signée par l'assureur, et a rendu l'engagement de ce dernier, parfait, comme si l'assuré eût été présent. Mais le contrat pourrait être révoqué ou modifié par le concours des deux volontés, au moyen d'un écrit qu'on nomme *avenant;* et même sans qu'aucun écrit soit nécessaire, les tribunaux, pourraient se décider, d'après la preuve testimoniale et les présomptions, pour déclarer, entre les parties, que le contrat a été résolu de leur commun consentement. Nous verrons aussi, n. 873, que l'assurance peut devenir sans effet, par la renonciation de l'assuré à son expédition.

www.libtool.com.cn

797. Rien ne s'oppose à ce qu'une police d'assurance soit à ordre, c'est-à-dire que l'assureur s'oblige à payer la somme ou la valeur assurée, à la personne qui lui présentera cet acte, transmis par la voie d'un endossement; elle pourrait même être au porteur. Il en serait, dans ces deux cas, comme nous l'avons dit relativement au connaissement : le cessionnaire ou porteur devrait, pour être payé, remplir toutes les obligations résultant, soit des clauses, soit de la nature du contrat; mais des exceptions du chef des porteurs intermédiaires, ou de l'assuré primitif, ne pourraient lui être opposées; et tout ce que nous avons dit n. 313, s'appliquerait aux polices rédigées dans cette forme.

En tous cas, et de quelque manière que la cession soit faite, les effets de la négociation sont limités au droit de réclamer en cas de perte.

798. La même police peut, comme on l'a vu n. 795, contenir des assurances sur des objets
Com. 333. divers ou de même espèce, non-seulement à des primes différentes, mais même pour une prime semblable, sans toutefois qu'il en résulte de solidarité entre les divers assureurs, ou sans qu'on puisse conclure quelque communauté d'intérêts entre eux.

Mais si le chargeur de plusieurs espèces de marchandises en fait assurer chaque partie,

www.libtool.com.cn
moyennant une prime distincte, quoique par la même personne et la même police, il peut y avoir plus d'incertitude pour savoir s'il en résulte une seule ou plusieurs assurances. Par exemple, Pierre a fait assurer par Paul, dans la même police, vingt mille francs sur du vin, vingt mille francs fr. sur du sucre : il charge la quantité de vin, mais non la quantité de sucre convenue : si les deux assurances n'en forment qu'une seule, elles seront l'une et l'autre réduites, suivant les règles que nous donnerons sur le ristourne; si, au contraire, les deux assurances sont séparées et indépendantes, quoique souscrites entre les mêmes personnes, et dans la même police, le ristourne ne portera que sur l'assurance du sucre.

Les termes de l'acte et les circonstances serviraient alors à décider. Nous nous bornerons à faire observer que la réunion de plusieurs assurances, dans une même police, n'est pas toujours une preuve que l'intention des parties ait été de faire une assurance unique; de même que la diversité des marchandises ou du taux de la prime ne fait pas aussi exclusivement preuve que les parties aient voulu diviser les assurances.

C'est dans la suite, à mesure que l'occasion s'en présentera, que nous examinerons les questions qui peuvent naître de ces conventions.

www.libtool.com.cn

SECTION II.

Des formes internes de la Police d'assurance.

799. La police d'assurance doit contenir les divers renseignements et énonciations nécessaires pour qu'on puisse reconnaître ce que les parties ont entendu, et qu'à l'événement, l'une ne puisse rester maîtresse, et, en quelque sorte, arbitre du sort de l'autre.

Ainsi, indépendamment du nom des contractants, la police doit exprimer : la qualité de propriétaire ou de commissionnaire de celui qui stipule l'assurance; les noms et la désigna-
Com. 332. tion du navire et du capitaine; le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées; le port d'où ce navire a dû ou doit partir, et sa destination; les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, ceux dans lesquels il doit entrer; la nature, la valeur ou l'estimation des marchandises et des objets assurés; le temps auquel les risques doivent commencer, et le terme où ils doivent finir; la somme garantie par l'assureur et la prime promise par l'assuré; la soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue; et généralement toutes les autres conditions arrêtées.

Nous développerons ces différentes énonciations dans la présente section, qui sera divisée en sept paragraphes. Le premier concer-

www.nbtool.com.cn
nera les noms, demeures et qualités de celui qui assure et de celui qui fait assurer; le second, les noms et désignation du navire et du capitaine; le troisième, les lieux, temps et nature des risques; le quatrième, l'indication des choses assurées; le cinquième, leur valeur; le sixième, les sommes promises par l'assureur, et la prime promise par l'assuré; le septième, les autres énonciations nécessaires ou facultatives.

§ Ier.

Des noms, domiciles et qualités des contractants.

800. Nous avons donné, n. 593, 2°, des notions sur l'indication des noms des contractants, qui reçoivent sans la moindre difficulté, leur application aux assurances maritimes; on a vu même, n. 797, que la nature particulière des opérations dont ce commerce se compose, a conduit à apporter moins de rigueur que pour les assurances terrestres, en ce qui concerne l'énonciation du nom de l'assuré. Ainsi, dans l'assurance d'un navire ou de marchandises, le défaut d'indication du nom de l'assuré n'est pas indispensable; et celui qui prouve en être propriétaire a droit de faire valoir la police.

L'acte doit indiquer également la qualité dans laquelle agit celui qui fait assurer.

En droit rigoureux, il n'y a, comme on l'a vu n. 593, 3°, que le propriétaire d'une chose

www.libtool.com.cn
qui puisse la faire assurer : il ne peut y avoir aucune difficulté à appliquer ces principes aux assurances maritimes; le capitaine même n'est point, par le fait unique de sa préposition, suffisamment autorisé pour faire assurer le navire ou les marchandises qu'il conduit. Nous avons dit aussi, n. 621, qu'un copropriétaire n'avait ce droit que pour sa part, et n'était pas réputé représentant des autres copropriétaires pour faire assurer leur portion.

801. Mais, comme il n'est point d'opération ou de convention commerciale qui ne puisse être faite utilement par l'entremise d'un commissionnaire, il est évident que le propriétaire d'un navire ou de marchandises, peut employer cette voie intermédiaire, pour les faire assurer. Dans ce cas, et conformément aux règles expliquées n. 561, un pouvoir exprès n'est pas nécessaire. Le porteur d'un connaissement à ordre est suffisamment autorisé à faire assurer les marchandises y désignées, lors même qu'une contre-lettre établirait qu'elles appartiennent à un tiers, ou qu'au lieu d'être translatif de propriété, l'ordre n'aurait que le caractère d'une simple procuration; cette procuration serait, d'après ce que nous avons dit n. 354, réputée contenir le droit de faire tout ce que le porteur jugera convenable aux intérêts de celui qu'il représente; et puisqu'il pourrait vendre, il a

capacité suffisante pour stipuler une assurance valable.

802. Les rapports entre le commissionnaire et son commettant ou les personnes avec qui il a contracté, sont régis par les principes que nous avons fait connaître n. 563 et suivants. La qualité de commissionnaire s'exprime par une déclaration précise : par exemple, lorsque Pierre déclare qu'il fait assurer *telles* marchandises, pour le compte de Jacques : quelquefois elle s'exprime génériquement par les mots, *pour compte de qui il appartiendra*. Au premier cas, Jacques seul, ou celui à qui il a cédé ses droits ou donné un pouvoir suffisant, peut réclamer l'effet de l'assurance; au second cas, ce sera tout légitime porteur d'un connaissement dont les désignations se rapporteront exactement à celles de la police. Mais, comme d'après ce qui a été dit n. 563, un commissionnaire ne doit point nommer son commettant, il peut arriver que la qualité de celui-ci, soit telle qu'elle expose les objets assurés à des périls particuliers. Par exemple, la guerre existant entre la France et l'Angleterre, Pierre, commerçant francais, a des marchandises à Cadix, sur lesquelles Jacques, son commissionnaire dans cette ville, fait assurer par Paul une somme quelconque. Les marchandises qui, si elles étaient la propriété d'un Espagnol, sujet d'une

www.libtool.com.cn
nation neutre, ne se trouveraient point exposées à la prise de la part des Anglais, courent ce risque comme propriété française. Dans ce cas, pour concilier ce qu'exige la bonne foi avec l'intérêt du commerce, qui souvent exige qu'un commissionnaire ne fasse point connaître son commettant, l'assuré doit déclarer s'il agit pour son compte personnel ou par commission. L'assureur, averti alors, par ce moyen, de la possibilité que les choses assurées appartiennent à un sujet de puissance belligérante, peut faire les questions qu'il juge à propos, et s'il n'est pas satisfait, refuser d'assurer, ou n'y consentir qu'à une prime plus élevée.

803. Tout ce que nous avons dit, n. 593, 3°, sur le droit qu'on a de faire assurer les choses d'autrui, à la conservation desquelles on a intérêt, s'appliquant aux assurances maritimes, un créancier sur le corps d'un navire ou sur un chargement, pourrait les faire assurer, pour exercer ensuite ses droits dans la forme et les limites que nous avons expliquées. Par une juste conséquence, celui qui a cautionné le payement de la dette d'un navire, dans le cas prévu n. 610, pourrait le faire assurer. L'analogie indiquera facilement les autres cas.

Les principes sur les sociétés, serviraient à décider le sort de l'assurance d'une chose faite par l'un des copropriétaires, sans opposition

www.libool.com.cn
des autres. S'ils ratifiaient avant l'événement, on suivrait les règles du mandat; au cas contraire, l'assurance serait réduite à la part de copropriétaire qui a stipulé et n'a pu faire assurer que ce qui l'intéressait.

C'est encore par suite du principe qu'on peut faire assurer la chose d'autrui, à la conservation de laquelle on a un intérêt sérieux, qu'est fondée la théorie des réassurances, expliquée n. 593, 4°, et qui reçoit sans restrictions son application au droit maritime. Com. 342. Cette réassurance étant, ainsi que nous l'avons dit, un contrat nouveau et distinct entre l'assureur qui fait assurer par un autre les choses qu'il avait assurées, et celui qui les réassure, est soumise aux règles communes, et notamment à celles que nous avons expliquées n. 782, sur les présomptions de connaissance de l'événement. Il peut, dès lors, en résulter une double position qui n'a rien de contradictoire en soi, savoir, que l'assurance primitive peut être valable, tandis que la réassurance peut être nulle, parce qu'elle aurait été faite à une époque où l'événement de perte ou d'heureuse arrivée pouvait être connu des parties entre lesquelles cette réassurance est intervenue.

§ II.

De l'énonciation des noms du navire et du capitaine.

804. En matière d'assurance maritime, le

www.libtool.com.cn
navire peut être considéré sous deux rapports: comme objet, et comme lieu de risques. Nous le considérerons ici sous ce second rapport; et nous traiterons du premier, n. 811 et suivants.

La désignation du navire dans lequel on a chargé les marchandises qu'on fait assurer, a l'avantage de lever beaucoup de difficultés sur son identité, de rendre faciles les vérifications nécessaires, et de dispenser l'assuré de produire d'autres pièces. Mais si la police n'indiquait pas de navire, on ne pourrait en induire de nullité, parce que l'énonciation du navire, quand il est lieu, et non objet du risque, n'est point de l'essence du contrat.

Les parties peuvent donc stipuler que l'assuré pourra charger, si bon lui semble, ses marchandises, sur un navire autre que le navire indiqué par la police. C'est d'après les règles communes des conventions, qu'on jugerait si et comment il aurait abusé de cette faculté, et si, à défaut d'autorisation formelle de charger sur *tel* ou *tel* navire, l'assureur est présumé s'en être rapporté à l'assuré pour le choix.

805. Il y a plus : il est d'usage et permis de faire assurer des sommes sur un chargement, sans en désigner la nature, et sans faire connaître le navire ou le capitaine à qui il est confié. Néanmoins, comme cette espèce d'assurance

Com. 337.

pourrait faciliter les moyens de substituer des gageures à des conventions sérieuses et légitimes, cette faculté n'est introduite que pour les assurances faites sur chargements dans les Échelles du Levant et les diverses parties du monde autres que l'Europe. Souvent, ceux à qui ces chargements sont destinés en ignorent la nature, ainsi que les noms du navire et du capitaine, ce qui, dans la règle commune, les priverait de la faculté de faire assurer. Il suffit alors que la police énonce la partie du monde où doit s'effectuer le chargement, parce que cette connaissance est de nature à influer sur le calcul des risques.

Ainsi, on doit expliquer si le chargement est fait dans le Levant, aux Indes orientales, aux îles françaises du Mexique, d'Afrique, ou au continent Anglo-Américain; mais il n'est pas nécessaire d'indiquer le lieu particulier, parce que souvent on ignore les négociations que le correspondant peut avoir faites avant d'expédier pour l'Europe, et le lieu précis d'où le navire doit partir pour remplir sa destination.

Il semblerait naturel au moins, qu'afin d'éviter qu'un assuré, de mauvaise foi, n'appliquât l'assurance à *tel* chargement, au lieu de *tel* autre, on désignât dans la police, celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, et dont le nom, devant être également désigné dans le connaissement fait au lieu de l'expédition, em-

www.libtool.com.cn

pêcherait du moins le succès de cette fraude. Cependant, comme il se peut encore que celui qui fait assurer les effets qu'il a dans des pays éloignés, ignore à qui ils seront adressés ou consignés, aussi bien que le port pour lequel le
Com. 337. navire est destiné, il est également permis de déroger à cette condition par une clause expresse. Il suffit alors que l'assuré prouve qu'il avait intérêt à la conservation de l'objet assuré, quoique chargé à l'adresse d'autrui. Mais, dans tous les cas, l'assurance ne s'appliquerait qu'à des choses chargées dans le temps indiqué par la police, et ne rétroagirait point, sans stipulation expresse, sur des objets antérieurement chargés.

806. A plus forte raison, un assuré, en déclarant d'abord sur quel navire le chargement primitif sera fait, peut se réserver le droit de charger intermédiairement sur d'autres navires les effets assurés, sans désigner celui qui pourra être substitué. Ainsi, un commerçant expédie des marchandises de Bordeaux à Madère : il ne trouve aucun navire qui s'y rend directement, mais il s'en présente un qui part pour Cadix; il y place son chargement, qu'il adresse à un correspondant, avec ordre de le faire passer à Madère, par la première occasion. Il lui est facile, sans doute, de désigner le navire destiné pour Cadix, mais il ignore le nom du navire qui

www.libtool.com.cn

fera le transport de Cadix à Madère : il peut donc stipuler qu'à Cadix, ses marchandises seront transportées sur un autre navire, sans désignation, lequel deviendra le lieu des risques pour le reste du voyage.

Mais il est important de remarquer que ces clauses ne se sous-entendent point, et qu'il ne faudrait pas en tirer des conséquences outrées. Ainsi, lorsque les parties ont désigné un navire, l'assuré qui se serait trompé de nom, ne pourrait prétendre que les risques sont appli- Com. 351.
cables à des marchandises chargées sur un navire d'un autre nom, et considérer cette différence comme une simple erreur, ou un changement d'autant moins important que les parties auraient pu se dispenser d'indiquer le navire.

La différence entre l'un et l'autre cas est facile à sentir. Lorsque les parties n'ont fait aucune désignation, ou lorsqu'elles ont consenti qu'un navire quelconque fût substitué à celui qu'elles indiquaient, elles ont usé du droit de déroger expressément à une condition qui est simplement de la nature du contrat, et il suffisait que cette dérogation fût exprimée : mais lorsqu'elles ont fait une indication, leur volonté de ne point déroger à la loi, a été manifestée, et une seule d'entre elles n'a pu dès lors apporter à l'état des choses un changement auquel l'autre n'aurait point consenti.

www.libtool.com.cn

Il pourrait arriver aussi, quoique rarement, que l'erreur de désignation fût sans importance: ce serait le cas où les deux parties ayant connu parfaitement le navire assuré, lui auraient néanmoins, par erreur, donné dans la police, une dénomination autre que celle qu'il porte réellement, et sous laquelle il est expédié et fait son voyage.

L'erreur sur la qualité du navire assuré peut avoir plus d'importance. Nous avons vu, n. 599, que, dans l'usage du commerce, la qualification donnée à un navire, désigne quelle en est la force ou la capacité : c'est après cette qualification que l'assureur calcule ses chances, un navire plus fort résistant plus longtemps aux dangers qu'un plus faible, et quelquefois un plus faible étant mieux approprié à l'espèce de voyage entrepris.

Mais cette règle se modifie encore par le fait que l'assureur aurait, ou vu ou connu le navire: il n'est admis à se plaindre que si la fausse désignation a diminué, dans son esprit, l'idée du risque dont il se chargeait. Le changement de nom qu'un navire aurait subi, à l'insu des contractants, ne nous semblerait donc pas être, par lui-même, un motif pour faire rescinder la convention, sous prétexte que le navire est autre que celui qu'on a déclaré dans la police.

807. On peut faire assurer des marchandises

chargées dans plusieurs navires dénommés : il est important de s'expliquer assez clairement pour qu'on sache si l'assurance est faite divisément ou conjointement.

L'assurance est faite divisément lorsqu'on déclare que l'on assure vingt mille francs, sur les marchandises qu'a l'assuré, dans les navires *la Thétis* ET *le Triton*, savoir : quinze mille francs sur le premier, et cinq mille francs sur le second.

L'assurance est faite conjointement dans deux cas : 1° si on assure vingt-mille francs sur les marchandises de *la Thétis* OU du *Triton*, le premier expédié des deux navires est celui dont les marchandises sont assurées; s'ils partent ensemble, l'assurance s'applique proportionnellement sur ce qui appartient à l'assuré dans les deux navires; 2° si on assure vingt mille francs sur le chargement de *la Thétis* ET du *Triton*, l'assurance porte sur l'un et l'autre chargement également, quoique les deux navires ne partent pas ensemble.

808. L'indication du nom du capitaine doit aussi être faite dans la police. On suivrait à ce sujet, ce que nous avons dit sur l'erreur de dénomination du navire. Com. 332.

Dans la règle, l'assuré qui aurait désigné *tel* capitaine, ne pourrait appliquer l'assurance au chargement sur un navire portant les nom et désignation indiqués, mais qui serait com-

www.libtool.com.cn

mandé par un autre. Dans l'usage, on ne manque jamais d'ajouter au nom du capitaine les mots *ou autre pour lui*. Cette clause, dont l'effet est de permettre à l'assuré, même avant le départ, et sans le concours de l'assureur, de confier le navire à un capitaine autre que celui qui est expressément désigné dans la police, lève toute difficulté : mais elle ne se suppose pas; il faut qu'elle soit écrite.

L'omission du nom du capitaine du navire n'aurait pas d'inconvénients; l'assureur serait présumé avoir laissé à l'assuré le droit de choisir qui bon lui semblerait, et même de le changer. Cependant, l'assuré devrait apporter dans ce choix, tous les soins que la confiance de l'assureur lui commande; il répondrait d'un choix évidemment mauvais ou imprudent, surtout si l'assureur s'était chargé de la baraterie de patron.

§ III.

Énonciation des lieux, temps, et nature des risques.

809. La police doit énoncer le lieu où les mar-
Com. 332. chandises ont été ou doivent être chargées; mais nous avons vu, n. 805, que la faculté de faire assurer des marchandises chargées dans un pays
Com. 337. hors de l'Europe, sans autre désignation que la contrée où le chargement doit être fait, modifie singulièrement cette règle. Lors même qu'il

www.libtool.com.cn
n'y a pas lieu à cette exception, le défaut de déclaration n'annulerait point la police, si les autres clauses offraient d'ailleurs le moyen d'y suppléer, et si cette omission n'avait pas servi à tromper l'assureur sur la nature des risques.

La présomption est, en général, qu'on assure simplement pour le voyage indiqué; c'est dans ce sens que devrait être expliqué le silence des parties. Néanmoins, l'appréciation des circonstances et la preuve de ce que les contractants savaient ou pouvaient savoir, auraient une grande influence, dans ce cas, comme dans une infinité d'autres.

Si l'assurance a lieu pour un voyage, il faut encore déclarer pour quel voyage : cette énonciation est d'une grande importance, puisque nous verrons que le voyage indiqué dans la police ne pourrait pas être remplacé par un autre. A cet égard, il ne faut pas confondre le voyage convenu avec le voyage entrepris; l'exemple donné n. 775, a dû rendre cette distinction sensible.

Il en est de même lorsque l'assurance est faite pour un temps limité : les deux points extrêmes de ce temps forment, dans le voyage entrepris, les limites du voyage convenu. Par exemple, une assurance est faite pour trois mois sur un navire destiné à une plus longue navigation, et qui, dans le fait, navigue plus longtemps : l'espace de trois mois forme ici le voyage

www.libtool.com.cn
convenu, différent du voyage entrepris par le navire. Ainsi, le voyage convenu, lorsqu'il n'est pas la même chose que le voyage entrepris, en est une partie, mais il n'est pas moins entier par lui-même dans les rapports de l'assureur et de l'assuré; il ne forme pas moins un tout qui peut être lui-même, divisé au besoin.

On ne peut présumer de contrat d'assurance dans lequel on aurait omis tout ensemble et le lieu et le temps du risque; mais si ce cas arrivait, il faudrait examiner les clauses et les circonstances du fait pour tâcher de connaître l'intention des parties.

L'énonciation du lieu où le navire doit se rendre, semblerait plus essentielle; car, c'est le seul moyen de faire connaître quel est le voyage assuré, et par conséquent de mettre l'assureur à même de vérifier s'il y a eu quelque fin au risque dont il s'est chargé. Cependant, lorsqu'une assurance est faite pour un temps limité, comme elle est en quelque sorte indépendante du voyage entrepris par le navire, il est inutile d'indiquer le lieu où il se rend, si ce n'est pour aider à mieux reconnaître son identité, et mettre l'assureur à portée d'apprécier les risques dont il se charge. Il en est de même dans l'assurance faite pour une certaine portion de route.

Les ports ou rades dans lesquels le navire

www.libtool.com.cn
doit entrer, charger ou décharger durant sa navigation, doivent être expressément indiqués : on peut cependant se dispenser de les désigner, en stipulant d'une manière générale la clause de *faire échelle :* c'est ce qu'on fait, le plus souvent, pour les voyages en caravanne, qui ont lieu quand un capitaine se frète pour un port où il décharge tout ou partie de ses marchandises, se frète de nouveau pour un autre port, et ainsi de suite, jusqu'à son arrivée au lieu désigné pour le terme du voyage, ou jusqu'à son retour dans le port du départ. Mais la possibilité qu'une telle faculté prolonge, outre mesure, la durée des risques, fait que ces assurances sont ordinairement limitées à un temps déterminé. Com. 332.

810. Nous avons vu, n. 672 et 776, que l'assurance peut avoir lieu pour l'aller ou pour le retour seulement, ou pour l'une et l'autre partie du voyage, mais séparément, quoique comprises dans la même convention, ou enfin pour l'une et l'autre indivisiblement. Ce n'est point ici le lieu d'examiner les effets de ces diverses clauses ; nous les ferons connaître dans la suite ; il suffit de dire que, faute de conventions spéciales, l'assurance est présumée faite pour la traversée que le navire est sur le point d'effectuer, c'est-à-dire pour l'aller, s'il quitte le port où il est enregistré, ou pour le retour, s'il y Com. 335.

www.libtool.com.cn
revient; qu'il est toujours sous-entendu que le navire ne fera, depuis la signature de la police, aucun voyage avant celui qui a été désigné dans cet acte; qu'enfin, l'assurance pour un temps déterminé s'applique à tous les voyages qui se feront pendant cet espace de temps, et finit au jour convenu, quoique le voyage commencé et indiqué dans la convention ne soit pas terminé. Nous avons donné, n. 770 et suivants, sur ces diverses énonciations, et sur ce qui touche l'espèce et la nature des risques, des détails qui nous dispensent de nouveaux développements.

Il n'est pas indispensable que le navire soit dans le port, et n'ait pas encore commencé le voyage, car nous verrons, n. 832, qu'il suffit à l'assuré de justifier qu'au moment des risques qu'il prétend mettre à la charge de l'assureur, les choses assurées existaient ou étaient exposées à ces risques : peu importe l'époque à laquelle ce qui en fait la matière aurait été chargé ou complété, à moins que le contrat ne contienne des clauses contraires.

Mais cette faculté qu'on a de faire assurer, soit un navire, soit des marchandises qui sont déjà en mer, peut donner lieu à une hypothèse de nature à se présenter souvent. Par police du 1er avril, passée à Paris, un assureur ou une compagnie assure un navire qu'on lui annonce être déjà parti, et on convient que les risques

www.rubool.com.ch
commenceront pour le compte de l'assureur le 10 avril. Dans le temps de son voyage antérieur au 10 avril, par exemple, le 4, le 6, le 8 avril, le navire avait éprouvé des accidents qui le mettaient en danger de perte; il luttait encore contre ces accidents le 10 avril, mais il a péri le 11, le 12, le 13, par suite manifeste de ces mêmes accidents. L'assureur est-il responsable, ou le contrat doit-il être dissous? On peut dire, en faveur de ce dernier sentiment, qu'il est de la nature du contrat d'assurance que l'objet assuré existe en état de salut, au moment où commencent les risques de l'assureur, de manière à présenter une parfaite incertitude entre la chance de gain et la chance de perte; que tous les événements arrivés à la chose assurée, avant le moment fixé pour le commencement des risques, sont à la charge de l'assuré; que l'assureur doit seulement réparer les dommages arrivés à cette chose pendant le temps des risques; que dès lors, si la chose assurée avait éprouvé des risques qui l'eussent avariée, endommagée et mise en état évident et presque infaillible de perte, avant le jour fixé pour le commencement des risques, l'assurance doit être annulée. Mais, nous croyons qu'on peut répondre que l'assurance est un contrat aléatoire, dans lequel les parties entendent courir des risques plus ou moins étendus, selon qu'il résulte de leur convention expresse

www.libtool.com.cn
ou tacite. Celui qui assure un navire déclaré être en mer, ainsi qu'on le verra n. 823, ne saurait se dissimuler la possibilité que, par cette seule situation, ce navire ait déjà éprouvé quelques accidents. Si l'on prouvait que l'assuré en avait connaissance, et qu'il ne les a pas fait connaître, il y aurait réticence, et le contrat serait annulé conformément à ce que nous dirons n. 883. Mais si rien de semblable n'est prouvé, s'il n'est pas reconnu que le navire a quitté le port en mauvais état, l'assureur, faute d'avoir fait des restrictions, serait présumé avoir voulu assurer le navire tel qu'il se trouverait le jour fixé pour le commencement des risques : peu importe si, avant ce jour, le navire avait éprouvé des avaries qui ont pu préparer sa perte : nonobstant ces avaries il aurait pu se sauver ; il suffit qu'en fait, il ne soit péri qu'après l'instant fixé pour le commencement des risques. Nous en concluons que l'assureur doit répondre de la perte.

Ce que nous disons de l'assurance du navire, s'appliquerait, à plus forte raison, à l'assurance de marchandises sur un navire placé dans l'hypothèse dont il vient d'être parlé.

Il ne faut pas en induire que si, au lieu de périr, le navire arrivait à bon port, mais avec des avaries, l'assureur répondrait de celles qui auraient eu lieu avant le commencement des risques pour son compte ; il est facile de saisir la différence entre ce cas et le précédent.

www.libtool.com.cn

§ IV.

De l'indication des choses assurées.

811. Ce que nous avons dit n. 758 et suiv. fait connaître la nécessité d'énoncer les choses assurées. La manière la plus simple est sans doute de les énoncer dans la police, afin qu'il ne puisse, après l'événement, y avoir d'incertitude sur ce qui a fait l'objet du contrat. Com. 332.

L'assurance peut être faite sur un navire qui, dans ce cas, est l'objet et non pas seulement le lieu des risques. Il est alors nécessaire qu'il soit désigné par son nom et sa qualification, comme doivent l'être des marchandises par leurs marques, ou par un renvoi au connaissement qui les contient. Ainsi, lorsqu'on assure un navire, le nom qu'il porte doit être déclaré. Cette désignation est essentielle dans ce cas, à la différence de celui dont nous avons parlé, n. 804; la raison en est évidente, puisque l'indication du nom du navire assuré est le seul moyen d'en fixer l'identité, et de prévenir toutes fraudes. Ce que nous avons dit sur l'erreur de désignation, les circonstances qui s'opposeraient à ce qu'on y eût égard, et sur le changement que ce nom aurait reçu, à l'insu des parties qui l'auraient désigné sous le nom qu'il portait précédemment, recevrait ici la

www.libtool.com.cn
même application, que dans le cas où le navire est considéré comme lieu et non comme objet des risques.

812. Il est convenable que les marchandises assurées soient désignées d'une manière qui en fasse connaître l'identité, et que, si l'on fait assurer les choses dont la consistance se détermine par le poids, le nombre et la mesure, on déclare ces quantités.

Cependant, le vague ou l'omission de ces énonciations n'annulerait pas le contrat; toutes les fois que d'autres circonstances apprennent ce qu'entendaient les parties, le but est atteint. Par exemple, quand une personne s'est bornée à dire qu'elle fait assurer *telle* somme, sur *tel* navire, il peut s'élever sans doute, la question de savoir si l'assurance porte sur le corps du navire ou sur les marchandises; mais si l'assuré, n'ayant aucun intérêt dans le navire, en avait au contraire dans le chargement, il serait évident qu'il n'a voulu faire assurer que les objets chargés. Il suffit de renvoyer à ce qui a été dit n. 593, 5°, au sujet des assurances terrestres, et aux règles spéciales pour les assurances maritimes indiquées n. 805 et 809.

On sent qu'il n'y aurait aucune difficulté si on avait fait assurer *telle* somme, sur les facultés de *tel* navire; pourvu qu'en cas de perte, l'as-

www.libtool.com.cn
suré prouve qu'il avait, soit des marchandises, soit même de l'argent, pour une valeur égale à la somme assurée, le contrat est valable.

813. Il faut aussi avoir soin de désigner dans la police les marchandises sujettes, par leur nature, à des détériorations particulières ou à des diminutions, comme les blés ou les sels, et celles qui sont susceptibles de coulage. Il est bien vrai, comme nous l'avons vu n. 773, que l'assureur n'est pas tenu des déchets, diminutions et pertes ordinaires qui arrivent par le vice propre de la chose; mais il garantit les accroissements de coulage ou les détériorations semblables, occasionnés par des accidents de mer, et sa responsabilité est aussi grande à l'égard des choses susceptibles d'être endommagées ou perdues facilement, qu'à l'égard de celles qui, par leur nature, y sont moins exposées. Or, puisqu'il est de l'essence du contrat qu'il connaisse toute l'étendue des risques dont il se charge, et que ces risques augmentent en raison de ce que l'objet assuré est, de sa nature, plus sujet qu'un autre à être détérioré ou détruit par des accidents de mer, la justice exige qu'il en soit suffisamment instruit. Ce principe devrait encore être combiné avec ce que nous avons dit n. 805, qu'on pouvait faire assurer un chargement dont la nature était inconnue. Com. 355. Com. 352.

www.libtool.com.cn

814. Les développements donnés n. 161 et 772, font connaître assez que l'assurance sur des marchandises destinées à entrer en France, par fraude ou par contrebande, serait considérée par les tribunaux français, à quelque nation qu'appartinssent les contractants, comme une convention illicite; mais qu'ils ne verraient pas avec la même défaveur celle qui s'appliquerait à des marchandises destinées à la contrebande en pays étranger. On devrait encore moins considérer comme illicite, l'assurance faite par un Français, sur des effets appartenant aux sujets d'une nation ennemie, à moins qu'une loi spéciale n'eût interdit cette négociation. Mais il est bien entendu que si une assurance avait été faite sur des objets destinés à être introduits en fraude, dans un pays étranger, ou appartenant à des sujets de puissances belligérantes, il ne faudrait pas que les risques particuliers résultant de ces circonstances eussent été dissimulés.

C'est par suite de ces principes, que si les marchandises de l'assuré ont été, de son consentement, chargées sur le tillac, l'assureur doit en être instruit, puisqu'en cas de jet, elles ne lui seront pas payées, et que d'ailleurs elles sont plus exposées aux dangers de la navigation. En un mot, toute énonciation fausse ou erronée, toute réticence qui, dans l'opinion des juges de la contestation, tendrait à diminuer

Com. 348.

www.liptool.com.cn
l'opinion du risque (1), ou qui en changerait le sujet, annule le contrat, même quand cette différence n'aurait point, en résultat définitif, influé sur la perte de l'objet assuré, et que l'assuré serait de bonne foi.

§ V.

De la valeur des choses assurées.

815. On ne pourrait concevoir un contrat d'assurance, dans lequel il n'y aurait pas de choses assurées. Ainsi, la désignation de ces choses est de l'essence du contrat. Nous avons vu cependant, n. 805 et 809, que, dans le droit maritime, on a accordé aux parties, sous ce rapport, une latitude dont on trouve peu d'exemples dans les assurances terrestres.

L'évaluation des choses assurées n'est pas également essentielle; si elle n'a pas été fixée dans la police, on la détermine après l'événement, suivant des règles que nous donnerons n. 833.

Cependant, il est plus sûr et moins embarrassant de faire cette évaluation dans la police. Nous avons donné, n. 593, 6°, des règles qui peuvent, sans aucune difficulté, s'appliquer aux assurances maritimes. Il nous reste à présenter quelques applications spéciales.

816. Dans la valeur du navire, se trouvent compris non-seulement, d'après les notions

(1) Rejet, 25 mars 1835, D. 35, 1, 250.

www.libtool.com.cn
données n. 599, le prix du corps, des agrès, des dépenses de radoub, mais encore, d'après l'usage constant en matière d'assurance, la valeur des munitions de bouche et de guerre, des avances payées à l'équipage, et généralement tous les frais faits pour la mise-hors, relatifs à l'expédition; et, quoiqu'il soit certain qu'à la fin du voyage, le navire vaudra moins qu'au départ, l'assureur ne serait pas admis à prétendre une réduction pour le dépérissement naturel que la navigation eût produit, même quand il serait arrivé à bon port. Le fret, qui représente ce dépérissement, est, en sa qualité de fruit, compris dans le navire, et rend, d'un côté, ce que la navigation enlève de l'autre : c'est par ce motif que nous verrons qu'en cas de
Com. 386. délaissement, il doit être abandonné.

817. A l'égard des marchandises, on doit, comme on l'a vu n. 593, 6°, leur donner une éva-
Com. 339. luation égale au prix qu'elles avaient au temps et au lieu de leur chargement, si l'assurance a été faite à ce moment ou dans un temps très-voisin, et quelquefois aussi, égale à la valeur qu'elles avaient lors du contrat d'assurance, s'il s'est écoulé, entre l'époque de l'achat et celle de l'assurance, un temps ou des événements qui supposent que les parties ont entendu s'en rapporter au dernier prix. Ce n'est en effet que jusqu'à concurrence de cette valeur que

www.libtool.com.cn

l'assureur peut être présumé avoir voulu en courir les risques. Mais l'assuré a le droit d'ajouter au prix d'achat, le montant des droits par lui acquittés, des frais faits pour porter Com. 339. les marchandises à bord du navire, des emballages, charriages, droits de commission des expéditeurs, etc., droits de douanes, et même le fret qu'il a payé ou promis de payer à tout événement, dans le cas prévu n. 716, puisque ce fret fait partie des impenses des marchandises chargées.

En admettant, comme nous le croyons licite, que celui qui fait assurer des marchandises, ait aussi le droit de faire assurer le fret qu'il sera obligé de payer pour les transporter, il est évident qu'il peut stipuler cette assurance, ou conjointement avec les marchandises, par une addition qu'il fait au prix de revient, ou séparément par une clause et pour une somme distinctes. Il peut en résulter des différences, en cas d'avaries, que nous aurons occasion d'examiner dans la suite.

Par la même raison, celui qui, ayant expédié des marchandises, pour un pays où il n'a pu les vendre, les ferait amener en France, pourrait leur donner une évaluation composée du prix d'achat et du fret d'aller et de retour. En un mot, l'assuré peut se faire garantir toute mise-hors qu'il a faite pour les choses assurées.

www.libtool.com.cn

C'est encore à l'aide de ces principes qu'on pourrait résoudre les difficultés qui s'élèvent quelquefois lorsque les parties ont donné, dans le contrat d'assurance, une valeur aux choses assurées, supérieure à celle du cours au moment de la convention. Il arrive souvent, surtout dans le commerce pour des mers très-éloignées, qu'une expédition d'aller, est sans profit ou même très-onéreuse, et que l'assuré fait des dépenses pour se rendre dans les lieux où il achète ses retours. S'il paraît que l'excès d'évaluation donné aux marchandises, comparativement au vrai prix d'achat, résulte de ces dépenses extraordinaires, nous ne voyons aucun motif pour refuser à l'assuré le droit de les considérer comme faisant partie de son achat.

818. Quand les marchandises ont été achetées en pays étranger, en monnaies autres que celles qui ont un cours légal en France, on doit réduire cette valeur à celle de la monnaie du lieu dans lequel on traite, ou dans lequel on est convenu que le prix d'assurance sera payé, d'après le cours à l'époque de la signature du contrat, si les marchandises existaient alors. Si l'assurance est faite sur des marchandises qui ne sont point encore achetées, et qui doivent l'être avec le prix de celles qu'on expédie, on prend pour base la valeur des achats et celle de la monnaie, au jour qu'ils ont eu lieu.

www.inbook.com.cn

819. Il peut se faire que la personne qui fait assurer des marchandises, les ait obtenues par échange, dans un lieu où la monnaie est inconnue. A défaut de mesure qui ferait connaître la proportion de valeur que les effets ont, les uns à l'égard des autres, on ne peut se déterminer que par les éléments fournis par le troc lui-même; et l'on est forcé d'estimer les marchandises de retour, sur le prix de celles d'entrée, auquel on joint tout ce qu'il en a coûté pour les transporter au lieu où elles ont été données en échange. Com. 340.

Mais si, au lieu d'un échange proprement dit, il y a eu plutôt réellement double vente, par exemple, si, à la côte de Guinée, on vend une certaine quantité de marchandises évaluées mille coris, et si on achète au même prix, une certaine quantité de poudre d'or, il faut réduire, en argent de France, la monnaie africaine qui a fait la mesure de l'une et de l'autre opération, pour déterminer ce que valait la poudre d'or assurée; peu importe que l'assuré prétende que ses marchandises valant 3000 fr. au départ, la poudre qu'il s'est procurée lui représente la même somme, augmentée des frais de transport et des autres accessoires : l'objet qu'il a fait assurer est une certaine quantité de poudre d'or, achetée mille coris, somme qui n'équivalait peut-être qu'à 1500 fr.; et par conséquent, l'assurance n'a pas dû l'excéder.

www.libtool.com.cn

820. La valeur du navire est ordinairement fixée par la police; celle des marchandises peut l'être de la même manière, comme on l'a vu n. 817. Cette précaution donne à l'assuré l'avantage de n'être pas obligé, lorsqu'il aura une action à former contre l'assureur, de provoquer une estimation des choses assurées; mais elle n'ôte pas à l'assureur le droit de la réclamer, conformément à ce qui sera dit n. 876 et suiv. Quant à l'assuré, on sent qu'il ne serait jamais recevable à prétendre que les objets valaient plus que le prix pour lequel il les a fait assurer. Il est juste qu'il supporte la peine de son inadvertance. S'il n'y a pas une fin de non-recevoir aussi absolue contre l'assureur, c'est qu'il n'a pas présidé à l'estimation, et qu'il n'a pas eu, comme l'assuré, les moyens de ne pas se tromper.

§ VI.

De l'Énonciation de la somme assurée et de la prime.

821. En ce qui concerne l'énonciation, dans la police, de la somme assurée, on peut se référer à ce que nous avons dit n. 593, 7°. Cette énonciation n'est pas indispensable, comme on l'a vu; et même lorsqu'elle a été faite expressément ou implicitement, ce n'est pas toujours la base d'après laquelle on doit juger, selon l'événement, la somme que l'assureur sera tenu

WWW.BIBLIOTECA.COM.PE
de payer à l'assuré. Les choses assurées peuvent, en effet, éprouver des accidents qui leur causent une simple détérioration, et non une perte absolue. Nous verrons au chapitre suivant, combien cette distinction est importante. Nous aurons aussi à examiner, n. 862, l'importante question de savoir si, lorsque l'assureur a pris la précaution de déterminer dans la police, la somme pour laquelle il s'obligeait, il peut, par l'effet du concours de divers accidents qui se succéderaient et s'accumuleraient, être tenu de payer quelque chose au delà de cette somme.

En ce qui concerne l'énonciation de la prime promise par l'assuré, nous ne pouvons que renvoyer à ce qui a été dit n. 593, 8°.

§ VII.

De diverses autres énonciations nécessaires ou facultatives.

822. Indépendamment des énonciations dont nous venons de parler, les parties sont, comme on l'a déjà vu, libres d'ajouter tout ce qui n'aurait rien de contraire aux lois ou à l'essence de la convention d'assurance; surtout, les énonciations qui pourraient servir à instruire l'assureur, de l'espèce et de l'étendue des obligations qu'il contracte. Ainsi, on doit lui faire connaître : si le navire est parti, ou s'il est encore dans le port, le fait qu'il est déjà en mer annonçant à l'assu-

www.libtool.com.cn
reur, comme on l'a vu n. 810, la possibilité qu'il ait éprouvé des accidents qui, sans doute, ne seraient pas à sa charge s'ils étaient antérieurs à l'époque fixée pour le commencement des risques, mais qui pourraient mettre ce navire en état de moins résister à d'autres accidents survenus depuis cette époque : s'il est vide ou plein, car dans ce dernier cas, le sort de l'assureur est plus ou moins favorable, si, par l'événement, le navire devait lui être délaissé à cause du fret qui en est l'accessoire, et parce que d'ailleurs, dans l'un ou l'autre cas, la situation de ce navire n'est pas la même.

Nous avons indiqué, n. 597, quel était l'objet de la course, et il est facile de présumer les dangers particuliers auxquels est exposé un navire ainsi expédié, qui, loin d'éviter les attaques de l'ennemi, doit les provoquer. On doit donc énoncer cette circonstance ; quelquefois même, on indique aussi le nombre d'hommes et de canons dont le navire est armé, ce qui n'est pas indispensable : mais si l'assuré trompait à cet égard l'assureur, celui-ci pourrait en exciper suivant les circonstances.

823. Nous avons parlé, n. 639, des voyages sous escorte ; les parties peuvent en faire une condition du contrat. Elle est censée exister par cela seul que l'assuré a déclaré que le navire voyageait ainsi ; mais si rien n'a été ex-

www.libool.com.cn
primé à cet égard, l'assureur est responsable des événements que cette précaution eût pu éviter. L'escorte annoncée est, à moins de convention ou de déclaration contraire, présumée être de la nation à laquelle appartient le navire désigné dans le contrat. L'engagement serait violé si un navire français qu'on aurait déclaré escorté, sans autre désignation, naviguait sous la protection de navires étrangers; et l'assuré en supporterait les suites.

Nous aurons occasion, en traitant des exceptions de l'assureur et du ristourne, de donner des règles sur l'importance de ces énonciations, et sur l'effet des erreurs ou des dissimulations dans ce cas.

CHAPITRE III.

Des actions de l'Assuré contre l'Assureur.

824. L'assuré étant, comme nous l'avons dit n. 594, 1°, le véritable demandeur, il importe de connaître la nature et l'espèce des actions qu'il peut intenter : ce sera l'objet de ce chapitre, que nous diviserons en cinq sections. Dans la première, nous verrons par qui et contre qui peuvent être intentées les actions de l'assuré; dans la seconde, quand il y a lieu de les former; dans la troisième, comment la demande doit être justifiée; dans la quatrième, quelles

www.libtool.com.cn
actions l'assuré peut intenter; dans la cinquième, comment l'assuré peut exiger son payement.

SECTION PREMIÈRE.

Par qui et contre qui les actions doivent être intentées.

825. Les principes généraux que nous avons présentés n. 594 et suiv. ne peuvent éprouver de modifications dans les assurances maritimes, parce qu'ils sont déduits de la nature du contrat. Ainsi, il ne peut y avoir de difficulté lorsque le nom de l'assuré est désigné dans la police. C'est à lui qu'appartient le droit de demander; et s'il a cédé ses actions, ce droit passe au cessionnaire. Cette cession peut être directe et explicite, comme dans le cas où un créancier vend sa créance; elle peut être indirecte et implicite, comme lorsque la chose assurée, ayant été vendue par celui qui l'avait fait assurer, l'acheteur acquiert accessoirement, et sans qu'une clause expresse ait été nécessaire, le droit à l'assurance dont elle était l'objet.

En général, l'assureur n'est point admis à élever la question de propriété lorsqu'il est poursuivi par celui qui est dénommé dans la police, ou qui est devenu propriétaire par une négociation légitime, et que cette police est d'ailleurs conforme au connaissement dont la même

www.nbtool.com.cn
personne est aussi légitime porteur. S'il exige une vérification, il faut qu'il justifie y avoir quelque intérêt, par exemple, en alléguant que le pour-compte a été simulé de manière à ce que cette simulation lui fournît de légitimes exceptions de fraude ou de réticence, suivant les règles qui seront expliquées dans les chapitres suivants; ou bien, en établissant qu'un *tel* est le véritable assuré dont le demandeur n'est que le fondé de pouvoir, s'il prétend qu'il a quelque exception personnelle, quelque compensation ou autre mode d'extinction de la dette, à opposer à l'assuré véritable. En effet, il pourrait y avoir beaucoup d'inconvénients à accorder indistinctement à l'assureur, une exception qu'il ne manquerait jamais de faire valoir, et dont le jugement retarderait le payement.

826. L'action peut aussi être intentée par le commissionnaire qui a stipulé l'assurance: c'est la conséquence des principes sur la commission, expliqués n. 563 et suiv. Mais, comme il ne faut pas qu'un droit légitime en lui-même serve à couvrir ou à faciliter des fraudes, l'assureur aurait droit d'exiger que le commissionnaire qui le poursuit, nomme son commettant, pour s'assurer si réellement il y a eu des choses assurées dans l'intérêt de celui à qui elles appartiennent. Sans cela, sous prétexte qu'on est commissionnaire, on pourrait faire des assuran-

www.ibtool.com.cn
ces qui ne seraient, dans la réalité, que des gageures.

Mais nous avons vu, n. 594, que le véritable propriétaire d'une chose, qu'un tiers a fait assurer, est fondé à réclamer le bénéfice de l'assurance, en justifiant de sa propriété, et à agir contre l'assureur, tant que celui-ci n'a pas satisfait la personne avec qui il a contracté.

Du reste, ce que nous avons dit n. 800, suffit pour établir que le capitaine n'a pas, dans sa seule qualité, et sans autre pouvoir, le droit d'intenter les actions résultant de l'assurance du navire ou de la cargaison dont la conduite lui a été confiée.

827. Il pourrait se faire qu'une même chose assurée, appartînt à plusieurs personnes. Il faut alors distinguer : ou les choses assurées appartiennent en commun à ces personnes, ou chacune a sa portion particulière et distincte. Dans ce second cas, c'est comme s'il y avait autant de polices que d'assurés; chacun, en droit-soi, poursuit l'assureur, sans examiner les droits des autres. Dans le premier cas, l'action est commune, et pour son exercice, on suit les règles des sociétés, dont nous parlerons dans la cinquième partie. Il pourrait même arriver que, sans avoir été communes dans l'origine, et au moment du contrat, des choses assurées le devinssent par l'effet de quelque

accident qui les confondrait. Le principe de droit civil qui servirait à régler le partage, serait également suivi pour déterminer la portion de la somme promise par l'assureur. Civ. 573.

S'il y a plusieurs assureurs pour une même chose, il faut distinguer s'ils ont assuré ensemble ou distinctement. Au premier cas, l'assurance qu'ils ont donnée est un engagement commun : à moins de convention contraire, ou de circonstances bien précises, elle est solidaire entre les assureurs, et l'on suit les règles générales du droit sur les actions à intenter contre des obligés solidaires ou des associés. Si les assurances sont distinctes, chacun des assureurs doit être poursuivi séparément, car, c'est comme s'il y avait eu autant de polices séparées : chacun paye, selon les cas, la totalité de la somme qu'il a assurée, ou contribue proportionnellement à cette somme, dans les indemnités que réclame l'assuré. Civ. 1200.

SECTION II.

Quand l'assuré peut agir contre l'assureur.

828. C'est, en général, à l'événement qui, d'après la convention, met fin aux risques, que l'assuré peut former sa demande.

Ce terme des risques peut arriver, ou par l'accomplissement du voyage convenu, ou par des accidents de force majeure qui opèrent sa

www.libtool.com.cn
rupture. On conçoit, en effet, qu'un navire assuré pour six mois, ou pour un voyage de Bordeaux à la Martinique, ou pour *telle* portion de ce voyage, puisse éprouver des accidents qui occasionnent des déboursés, des pertes de nature à être supportés par les assureurs, sans que, pour cela, il soit empêché de terminer sa navigation. On conçoit aussi que, dans les mêmes cas, un naufrage, la prise, ou tout accident de cette nature, terminent forcément le voyage.

Les accidents qui donnent droit à l'assuré d'agir contre l'assureur, avant l'époque déterminée par la convention, pour la cessation des risques, sont tous ceux qui causent aux choses assurées une perte absolue ou presque absolue; ou qui, laissant sur leur existence, une incertitude complète, ne permettent plus qu'on suppose une continuation de risques, et opèrent ce qu'on appelle généreriquement une rupture forcée du voyage commencé : nous avons vu, n. 770, qu'on désignait ces accidents par le nom de sinistre majeur; les autres, qu'on nomme simplement avaries, n'empêchant pas la continuation du voyage et des risques jusqu'au terme convenu, ne sont, pour l'assuré, que des créances qu'il peut répéter seulement à l'instant où la cessation de tous risques opère l'ouverture de son droit.

Nous avons fait connaître, n. 594, les cas

www.libtool.com.cn
dans lesquels l'assuré pourrait former une demande contre l'assureur, sans attendre l'événement prévu. Il est inutile d'en parler ici. Les règles que nous avons données sont de nature à s'appliquer à toute espèce d'assurance.

SECTION III.

Comment l'assuré doit justifier sa demande.

829. Les principes généraux que nous avons fait connaître n. 769 et suivants, ont pour conséquence nécessaire, que le demandeur, après avoir établi sa qualité, prouve quatre choses : 1° que l'événement ou l'un des événements prévus par la police, sont arrivés ; 2° que les choses atteintes par ces événements, existaient au moment de l'accident ; 3° que ces choses avaient une valeur égale au moins à la somme pour laquelle elles ont été assurées ; 4° qu'elles étaient sa propriété, ou qu'il a eu intérêt à leur conservation, ou enfin qu'il est devenu cessionnaire des droits de celui à qui ces choses ont appartenu. Mais, comme nous nous sommes suffisamment expliqué sous ce dernier rapport, n. 825 et suivants, nous traiterons seulement des trois autres preuves, dans les trois paragraphes de cette section.

§ I^er^.

De la preuve des accidents.

830. La nature des accidents apporte quel-

www.libpool.com.cn
que différence dans la manière d'en faire la justification.

Les tempêtes, naufrages, échouements, n'ont quelquefois d'autres témoins que le ciel et la mer. La distance des lieux, la nature des événements, l'ignorance des formalités légales usitées dans les pays où ces accidents ont jeté l'équipage, l'impossibilité où l'on est souvent de les remplir, les circonstances, qui varient autant que les accidents, tout semble commander de n'être pas trop exigeant.

Le rapport du capitaine, dont nous avons indiqué les formes n. 648, est souvent le plus sûr moyen de constater les événements; et nous avons vu, n. 643, que le naufrage lui-même n'en dispensait pas; de simples déclarations de ce capitaine, des gens de l'équipage, ou des passagers, seraient donc insuffisantes. Le juge les interroge séparément ou collectivement, selon qu'il croit que l'un ou l'autre mode lui donne plus de moyens pour connaître la vérité; il leur fait détailler toutes les circonstances de l'événement, et par là, il parvient plus facilement à s'assurer de sa réalité, et surtout de la cause qui l'a produit; tandis que des certificats isolés sont souvent obtenus par séduction, ou accordés par faiblessse.

La règle qui veut qu'en matière civile, les témoins ne soient entendus qu'après une litispendance, n'est pas suivie dans ce cas. Le

www.libtool.com.cn

rapport et sa vérification ne sont pas, à proprement parler, une enquête entre des parties dissidentes sur des faits : c'est un récit d'événements dont le souvenir ou les traces peuvent s'effacer ou périr, et que l'on consigne pour servir à qui de droit; par ce motif, les parties intéressées ne sont point intimées pour être présentes.

Quelquefois même, il faut que le rapport soit appuyé de pièces justificatives, par exemple de procès-verbaux dressés dans le temps et le lieu de l'événement, ou de l'autorisation du juge, lorsqu'elle est requise, suivant ce qui a été expliqué dans les titres II et IV.

Le rapport, qui fait foi contre l'assuré, sans qu'il puisse alléguer d'autres accidents que ceux qu'a déclarés le capitaine, peut être contesté par l'assureur; mais tant qu'il n'a pas formellement été attaqué, il fait foi également contre cet assureur, relativement au fait matériel. Ainsi, lorsqu'un navire a péri par un incendie, le rapport fait foi contre l'assureur, tant qu'il ne prouve pas que le navire, ou n'a pas péri, ou a péri par un autre accident dont il ne serait pas responsable. Mais, tout en s'en tenant au rapport sur ce point, l'assureur pourrait, comme nous l'avons dit n. 771 et 773, en discuter les diverses énonciations, essayer d'en induire, par exemple, qu'un incendie n'a pas été purement fortuit et de force majeure, comme l'allègue le

www.libtool.com.cn

capitaine; que le rapprochement des diverses circonstances énoncées au rapport et dans l'interrogatoire des gens de l'équipage, démontre qu'il faut l'attribuer au fait ou à la faute de ce capitaine, ou des personnes dont il est responsable. Ce serait aux juges à faire l'appréciation du tout.

On ne pourrait, toutefois, juger non-recevable un assuré qui ne justifierait pas la perte, par un rapport régulier, ou dont le capitaine n'aurait pas tenu un livre de bord en règle (1). En général, le rapport est le moyen le plus facile et le plus sûr de prouver l'événement; mais son absence n'est pas un motif pour refuser à l'assuré la faculté de justifier, par tout autre moyen, un fait qui ne peut pas changer de nature, par cela seul qu'il n'aurait pas été déclaré dans *telle* ou *telle* forme.

En un mot, la perte n'a besoin que d'être constatée d'une manière suffisante pour convaincre tout homme raisonnable; et la notoriété publique peut elle-même être quelquefois invoquée. Il suffit que le juge ait une certitude morale, et que, par les circonstances, il soit convaincu de la vérité du fait; car, en matière d'assurance, la nécessité oblige de se contenter des preuves qu'il est possible d'avoir, et l'on en admet, qu'on rejetterait en toute autre ma-

(1) Cassation, 1er septembre 1813, D. 13, 1, 510.

www.libtool.com.cn

tière. Par exemple, le payement fait par le plus grand nombre des assureurs d'un même navire, qui ne militerait aucunement, s'il s'agissait d'une question de droit, serait une considération capable de déterminer plus aisément contre ceux qui refuseraient de croire à la vérité de l'accident. Cette reconnaissance faite par des assureurs, contre leur propre intérêt, a une force morale qu'il est juste de prendre en considération.

Néanmoins, il faut toujours une preuve quelconque : ainsi, le pacte que l'assureur s'en tiendra à l'affirmation de l'assuré, sur le fait de l'accident, serait illicite; car, nul ne peut être témoin et surtout seul témoin dans sa propre cause, quoiqu'on puisse cependant, au cours de l'instance, lui déférer le serment. Mais le pacte qu'on s'en tiendra à l'attestation du capitaine serait valable, sauf à l'assuré à faire une preuve contraire au récit de ce dernier.

831. Ce qui vient d'être dit est particulièrement applicable au naufrage, à l'échouement, à la perte du navire par le feu, l'abordage, aux changements forcés de route, de voyage ou de navire, occasionnés par l'un de ces accidents. S'ils l'avaient été par déclaration de guerre, représailles, etc., les renseignements officiels serviraient à lever toute incertitude. La prise, le pillage, l'arrêt de prince, peuvent en outre être

www.libtool.com.cn

prouvés par la correspondance du capitaine et des principaux de l'équipage.

Les pertes par jet, les sommes dues ou payées pour contribution, sont constatées par les procès-verbaux dont nous avons parlé n. 736 et suivants. Les autres pertes et détériorations se justifient par les moyens que la nature des choses indique aisément.

§ II.

Preuve de l'existence des choses au moment de l'accident.

832. L'objet de l'assurance étant, comme on l'a vu n. 594, de réparer une perte réelle, l'assuré doit prouver qu'au moment des événements dont il a établi la preuve, par les moyens que nous venons d'indiquer, les choses assurées existaient; c'est ce que, dans l'usage, on appelle preuve du chargé. Il ne faut pas perdre de vue les principes que nous avons déjà donnés à cet égard, n. 809 et suivants. Quelquefois, la police constate que ce fait a été reconnu par l'assureur. Il est clair que cette énonciation produit une présomption qui dispense l'assuré de nouvelles preuves, sauf à l'assureur à établir qu'il a été trompé par l'allégation de l'assuré, à laquelle il a trop légèrement ajouté foi; que celui-ci n'a rien chargé, ou n'a pas chargé tout ce qu'il avait déclaré, ou que les choses réellement chargées, au moment où le contrat a été

www.libtool.com.cn
fait, ont été mises hors de risques avant l'événement allégué, de manière à n'avoir pu être atteintes par cet événement. Nous en parlerons en traitant des exceptions de l'assureur, n. 865.

L'effet de la clause de dispense de justifier du chargé, ne serait que de changer, quant à la justification, la position des parties, et d'affranchir l'assuré d'une preuve préalable que la nature du contrat d'assurance lui impose. Mais la clause que l'assuré sera dispensé de prouver le chargé, à la réquisition de l'assureur, serait réputée non écrite, comme tendant à faire dégénérer le contrat en gageure.

Cette dispense de justifier du chargé, ayant l'effet d'intervertir les rôles qui résultent de la nature du contrat, doit être expresse; on ne peut même se dissimuler qu'elle a quelque chose de suspect; car, presque toujours la position respective de l'assuré et de l'assureur ne permet pas que celui-ci puisse vérifier la réalité du chargement, de manière à dispenser sérieusement et en connaissance de cause l'assuré, d'en faire la preuve. Cela a lieu, à bien plus forte raison, lorsque, dans les cas prévus n. 805 et 809, l'assurance est faite sur des choses qui ne sont point encore chargées, mais qui doivent l'être; ou dont on ignore l'espèce, le lieu et le mode de chargement. Chaque fois donc qu'une dispense de prouver le chargé, n'a pas été stipulée d'une manière expresse, la règle

www.libtool.com.cn

est que l'assuré joigne à la preuve des accidents qu'il prétend être survenus, celle du chargement qu'il a dû faire.

La preuve de l'existence des marchandises se fait par le connaissement. On a vu n. 723, comment cet acte devait être rédigé et signé; s'il n'était pas revêtu de ces formes, l'assureur ne nous semblerait pas fondé à soutenir que, de plein droit, l'assuré est non recevable, faute de preuves (1). Il appartient aux juges d'apprécier la régularité et la force probante du connaissement (2); et comme, le plus souvent, cet acte contient la clause, *que dit être*, dont nous avons vu, n. 728, que l'effet est de laisser quelque incertitude sur la véritable consistance des choses assurées, les assureurs auraient droit de requérir l'exhibition des factures et autres pièces propres à constater les quantité, qualité et espèces des choses assurées. Le connaissement ne peut être suppléé par la charte partie, parce qu'on peut avoir affrété tout ou portion d'un navire, pour y charger des marchandises qu'en définitive on ne charge pas, ou qu'on ne charge qu'en partie.

Cette preuve peut aussi être faite par d'autres pièces que le connaissement, telles que les

---

(1) Rejet, 7 juillet 1829, D. 29, 1, 292, paraît contraire.

(2) Rejet, 15 février 1826, D. 26, 1, 137. Rejet, 25 mars 1835, D. 35, 1, 250.

expéditions des douanes, la correspondance du commissionnaire ou de ceux qui ont présidé au chargement, les attestations de l'équipage, etc., avec cette difference toutefois que le connaissement suffit pour prouver le chargement, jusqu'à preuve contraire, sauf dans le cas prévu n. 724; au lieu que chacune des autres pièces, prise séparément, ne suffirait pas, et que les juges devraient, dans leur conscience, apprécier les résultats de ces divers documents. Néanmoins, il faut coordonner le principe qui exige une preuve, et qui place au plus haut degré de faveur les connaissements, avec les usages et les circonstances. Il peut exister des pays où les capitaines ne soient pas habitués à donner des connaissements, où il n'y ait aucun moyen d'avoir des preuves légales qui y suppléent : les assureurs ont couru les chances de ces preuves imparfaites, et ne seraient pas fondés à invoquer la rigueur du droit, contre les assurés; c'est aux tribunaux à apprécier les preuves fournies par ceux-ci. De même, il est d'usage que les chargeurs de pacotilles, qui les confient souvent à des capitaines, sans exiger un connaissement, stipulent dans la police, qu'ils prouveront le chargé par toutes sortes d'écritures. Com. 283.

L'assureur peut, au reste, contester la vérité du connaissement ou autres documents, puisqu'il n'a point participé à leur confection; et les tribunaux peuvent se décider, comme dans

www.libtool.com.cn
tous autres cas où des actes sont argués de fraude ou de supposition, par des présomptions du genre de celles que nous avons fait connaître n. 264. Le connaissement lui-même, quoique rédigé par le capitaine, qui peut inspirer plus de confiance qu'une simple attestation, n'est qu'un écrit privé, et ne fait foi que jusqu'à preuve contraire. A l'égard de l'assuré, quand même le connaissement aurait été rédigé par son commissionnaire, il n'est pas admis à en contester l'exactitude.

La crainte de fraude ou de collusion ayant fait prendre, en ce qui concerne les chargements faits par le capitaine ou par des gens de l'équipage, des précautions que nous avons expliquées n. 724, il est évident que les connaissements produits par ces personnes ne peuvent faire foi, dans leur intérêt, contre leurs assureurs, que s'ils sont revêtus des formalités que nous avons indiquées.

Mais dès que l'assuré a fait la preuve du chargé, la présomption naturelle est que les choses étaient existantes au moment où est arrivé l'accident dont la réparation est demandée, sauf à l'assureur à prouver le contraire.

La preuve qu'au moment du sinistre, le navire existait, si c'est le navire qui a été assuré, se fait par les différentes pièces propres à en attester le départ, suivant les règles que nous avons données n. 633.

§ III.

www.libtool.com.cn

Preuve de la valeur des choses atteintes par l'accident.

833. A défaut d'évaluation faite dans la police, conformément à ce qui a été dit n. 820, la valeur des marchandises assurées est constatée, soit par les factures, soit par les livres de l'acheteur, ou du vendeur; car le connaissement qui constate le fait et la consistance du chargement, n'a pas pour objet d'en justifier la valeur. Si ces moyens manquent, on a recours à l'estimation, suivant les règles que nous avons données n. 817 et suiv.; elle est aux frais de l'assuré, qui doit prouver ce qu'il avance, puisqu'il n'a pas pris la précaution de faire insérer une évaluation dans la police. Com. 339.

Quant au navire, les pièces qui en constatent l'achat, ainsi que les dépenses de l'armateur, connues sous le nom de *mise-hors*, et l'état constaté par les procès-verbaux de visite, servent à déterminer sa valeur, conformément à l'article 10 de la déclaration du 17 août 1779. En ce qui touche les dépenses faites en route et assurées, comme il a été dit n. 767, elles doivent être prouvées par mémoires, factures et états visés par les autorités des lieux où la dépense a été faite; et dans les cas où quelque circonstance extraordinaire n'aurait pas permis de se procurer ces preuves, on y suppléerait par

www.libtool.com.cn
les moyens que les juges apprécieraient dans leur sagesse. Nous ne croyons pas nécessaire de répéter ce qui a été dit n. 815 et suiv. Il suffit de faire observer que lorsque l'existence et la valeur des choses assurées ont été prouvées par les moyens indiqués, les frais et chances de la preuve contraire sont à la charge de l'assureur; et s'il parvient à la faire, il y a lieu au ristourne, suivant les règles qui seront expliquées dans le chapitre cinquième.

834. Lorsque c'est un assureur qui a fait réassurer, on ne peut exiger de lui qu'il prouve, pour avoir droit d'être remboursé par son propre assureur, autre chose que le payement par lui fait à celui qu'il avait primitivement assuré; sauf au réassureur à alléguer et à prouver une collusion dans le but de le tromper. La demande pourrait aussi être faite par un prêteur à la grosse, qui aurait fait assurer les choses sur lesquelles il a prêté, ou par un cessionnaire d'intérêt dans un chargement, qui aurait fait assurer des marchandises vendues sur connaissement. Ceux-ci devraient, dans la rigueur du droit, justifier la valeur des marchandises, de même que le propriétaire qu'ils représentent y eût été obligé, si elles étaient demeurées à ses risques, et qu'il les eût fait assurer. On n'exige pas, toutefois, des preuves aussi directes; il suffit ordinairement qu'ils produisent la première con-

vention qu'ils ont faite. A plus forte raison, ils peuvent valablement stipuler qu'ils ne seront tenus à aucune autre justification; mais si celui dont ils exercent les droits, avait commis quelque faute, ils en supporteraient les suites.

SECTION IV.

Quelles actions l'assuré peut intenter.

835. Nous avons distingué, n. 770 et 828, le sinistre majeur, des avaries. Le sinistre majeur ne donne pas simplement à l'assuré le droit de se faire indemniser des dommages qu'il éprouve; il lui est permis d'abdiquer la propriété de ce qui reste ou de ce qui peut rester des choses assurées, et d'exiger de l'assureur la somme assurée, comme si la perte de ces choses était entière : c'est ce qu'on nomme le *délaissement.*

Les avaries, au contraire, ne donnent à l'assuré que la faculté de demander la réparation de la perte éprouvée, par une voie nommée *action d'avarie.*

Nous en ferons l'objet des deux paragraphes suivants.

§ I^er^.

Du délaissement.

836. En matière d'assurance, on appelle *délaissement* l'acte par lequel l'assuré abandonne à l'assureur la propriété de la chose assurée.

www.libtool.com.cn

L'objet de l'assurance n'étant que de procurer à l'assuré, l'indemnité des pertes ou dommages qu'il éprouve, par l'espèce de risque dont s'est chargé l'assureur, le délaissement peut paraître inutile et contraire à la nature du contrat, puisque l'assureur n'achète point les choses qu'il assure, mais seulement s'oblige à réparer le dommage qu'elles peuvent éprouver. Il semble répugner à l'équité, qu'au lieu de suppléer, par une prestation pécuniaire, ce que les accidents dont il répond, enlèvent de consistance ou de prix aux choses assurées, il soit forcé d'en devenir propriétaire, quelque inutile ou onéreuse que puisse lui devenir cette propriété.

Mais l'extrême difficulté de régler, dans certains cas, les droits respectifs; l'embarras que présenterait le recouvrement des choses qu'on aurait cru péries, ou pour régler la restitution de ce que l'assureur aurait payé à l'assuré, sur la foi de cette perte; l'objet même des assurances maritimes qui, de la part de l'assuré, n'est pas de conserver des débris, des restes informes, mais les choses mêmes, a rendu nécessaire une exception au droit commun, en permettant à l'assuré d'abandonner sa propriété à l'assureur, qui devient obligé de lui payer en entier la somme assurée, ou, s'il n'en a pas été fixé, la valeur estimative de ces choses.

Le délaissement étant plus onéreux pour l'as-

www.libtool.com.cn

sureur, que l'action d'avarie, les cas ont dû en être restreints, et soumis à des formes et à délais rigoureux.

Nous allons examiner, dans les trois articles suivants : 1° quels événements donnent lieu au délaissement; 2° dans quel délai et dans quelles formes il doit être fait; 3° les effets qu'il produit.

ART. I^er^ *Des cas de délaissement.*

837. Le délaissement des objets assurés peut être fait : en cas de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, d'innavigabilité par fortune de mer, d'arrêt de puissance, de défaut de nouvelles, de perte ou détérioration des effets assurés, égale aux trois quarts au moins. Com. 369. 375.

Ces cas ne reçoivent point d'extension par analogie; ils sont de droit étroit, et exclusifs de tous autres. Ainsi, une force majeure qui n'aurait pas les caractères que nous venons d'indiquer, par suite de laquelle les choses assurées ne parviendraient pas à leur destination, ne serait pas une cause de délaissement. Par exemple, si, dans le cours du voyage, les choses assurées étaient prises par un gouvernement pour des besoins publics, mais non par voie hostile, et payées un prix quelconque, l'assuré ne pourrait en faire le délaissement à l'assureur, sauf l'action d'avarie, pour s'en faire compléter la valeur réelle. Cette observation est d'une grande Com. 371.

www.libtool.com.cn

importance, puisque souvent, dans les polices, on renonce à l'action d'avarie, et qu'alors l'assuré, réduit au délaissement, ne peut l'intenter s'il ne se trouve pas exactement dans l'un des cas prévus.

Mais, dans l'esprit du législateur, les parties
Com. 398. étant libres de faire des conventions sur la réparation des dommages qu'éprouveraient les choses assurées, il ne saurait leur être interdit, ou d'exclure certains cas dans lesquels le délaissement peut être fait, ou même d'en ajouter d'autres.

Le délaissement étant, comme il est facile de le voir, plus incommode pour l'assureur, que l'action en avarie, il semblerait convenable de lui laisser le choix; mais la nature des choses s'y oppose. Si le délaissement ou l'action en avarie était un mode de libération, le choix devrait, sans doute, en être laissé à l'assureur, puisqu'il est débiteur; mais c'est un mode facultatif d'exercice de la créance, et, par conséquent, le choix appartient au créancier.

Nous allons expliquer successivement les cas de délaissement ci-dessus indiqués.

Dist. 1. *Du délaissement en cas de prise.*

838. La prise est le premier cas qui donne
Com. 369. lieu au délaissement. Ce fait, en lui-même, n'opère pas toujours sur-le-champ la perte entière effective. Le navire peut être repris par

www.libtool.com.cn
son équipage : il peut l'être par un corsaire de sa nation; si la reprise a lieu dans les vingt-quatre heures, le premier propriétaire le recouvre, en payant au second capteur, indépendamment des frais relatifs à cette reprise et à la restitution, le tiers de sa valeur. Il peut l'être par un vaisseau de l'État, et quelle que soit l'époque de cette recousse, le propriétaire recouvre son navire, en payant le trentième de la valeur, si elle a lieu dans les vingt-quatre heures, et le dixième, si c'est après ce délai. Ces règles sont établies par l'art. 54 de l'arrêté du 22 mai 1803 (2 prairial an XI). Le navire peut encore avoir été abandonné par le capteur, et pendant l'an et jour, le propriétaire a droit de le réclamer contre les tiers. Il peut aussi être relâché, soit volontairement, soit par jugement de l'autorité compétente, qui donnerait main-levée; il peut enfin être racheté.

On peut en tirer la conséquence que, si après la prise d'une chose assurée, et avant le délaissement, un événement quelconque, fût-ce même l'achat que l'assuré en ferait, d'après la mise en vente provoquée par le capteur, fait qu'elle revienne en son pouvoir, il ne peut plus ensuite déclarer qu'il la délaisse à l'assureur, sauf, s'il a payé quelque chose à ce sujet, à s'en faire rembourser par action d'avarie. Mais si cet événement n'arrivait qu'après le délaissement, l'assureur ne pourrait prétendre que la

www.libtool.com.cn

cause ayant cessé, l'effet cesse aussi. La propriété de la chose abandonnée est incommutablement transmise à l'assureur. Cependant, cette opinion ne serait pas sans quelque difficulté,
Com. 369. parce qu'il paraît résulter du texte de la loi, que le fait seul de la prise donne lieu au délaissement.

839. Parmi les événements qui peuvent ainsi faire rentrer les choses assurées au pouvoir de l'assuré, on doit principalement remarquer le rachat. Il n'est pas toujours facile d'avertir l'assureur, de la prise, et d'attendre ses ordres. On a vu aussi, n. 642, qu'assez souvent le capteur se contentait d'une rançon qui lui était payée, soit comptant, soit en traites du capitaine sur son armateur, ou sur le correspondant de celui-ci; le tout, suivant des principes qui sont à peu près les mêmes chez toutes les nations, et qui, pour la France, sont contenus dans l'arrêté déjà cité du 22 mai 1803 (2 prairial an XI).

L'assuré est tenu de faire, le plus tôt possi-
Com. 395. ble, signifier la composition à l'assureur; et l'on considérerait comme une négligence capable de donner lieu à des dommages-intérêts contre lui, un retard de plus de trois jours, à compter de l'avis qu'il en a reçu.

L'assureur, s'il n'a pas encore approuvé le rachat expressément ou tacitement, peut déclarer, par une signification faite dans les vingt-

www.bibliotheque.fr
quatre heures qui suivent celle qu'il a reçue, Com. 396.
outre un jour par trois myriamètres de distance, Pr. 1033.
si, ou non, il le prend pour son compte. S'il y renonce, ou s'il ne s'explique pas dans cet espace de temps, il doit payer la somme assurée ou la valeur des choses assurées, si elles n'ont pas été estimées dans la police, sans rien prétendre aux effets rachetés, qui, à son égard, sont présumés avoir été pris. Il lui reste seulement, s'il prétend que la prise a été faite indûment, le droit d'agir contre le capteur, en restitution de la rançon.

S'il accepte le rachat, il doit acquitter l'obligation contractée par l'assuré dans les termes de la convention; et par ce moyen, le cours de l'assurance est rétabli tel qu'il était avant la prise. Il ne pourrait, en acceptant la composition, discuter en aucune manière les conditions qui y ont été stipulées. Par exemple, Pierre avait, sur le *Saint-Louis,* pour cent mille francs de marchandises assurées par Paul; ce chargement est pris, et racheté moyennant cinquante mille francs. Si Paul refuse de prendre la contribution pour son compte, Pierre payera les cinquante mille francs de rachat, demandera à Paul les cent mille francs assurés, et l'assureur ne pourra rien prétendre dans les choses assurées. Mais Paul prend la composition à son compte; il rembourse les cinquante mille francs de rachat, et l'assurance continue d'avoir

www.libtool.com.cn
son cours. Si les marchandises arrivent à bon port, il n'aura payé que cinquante mille francs, au lieu de cent mille francs qu'il eût acquittés au cas de délaissement; mais aussi, s'il y a perte après ce rachat, il faudra qu'il en paye encore le montant, jusqu'à concurrence des cent mille francs assurés : c'est le résultat de la chance qu'il a voulu courir. Ce payement, qui lui serait si onéreux, n'est que l'effet d'un accident postérieur et entièrement étranger à la prise. Le premier contrat avait été en quelque sorte terminé; un second est intervenu entre les parties, du moment où l'assureur a déclaré qu'il entendait prendre la composition à son profit.

Dist. 2. *Du délaissement pour cause de naufrage.*

840. Nous avons fait connaître n. 643, ce qu'on entend par naufrage. On en distingue deux espèces : le naufrage *absolu*, et le naufrage *présumé*.

Le naufrage absolu est l'événement par lequel, suivant la définition même de la déclaration du 15 juin 1735, un navire est submergé par l'effet de l'agitation violente des eaux, de l'effort des vents, de l'orage ou de la foudre, de manière qu'il s'abîme entièrement dans la mer, et que de simples débris surnagent.

Mais le navire peut, en donnant contre un bas-fond, des écueils, ou le rivage, éprouver

par la violence du choc, une fracture, soit totale, soit dans ses parties essentielles, de manière à être entr'ouvert ou rempli d'eau, sans qu'il disparaisse absolument, ou que les débris en soient dispersés : c'est ce qu'on nomme *échouement avec bris.* Cet accident met le navire dans l'impossibilité physique de continuer la navigation ; il le réduit à n'être qu'une masse de matériaux plus ou moins bien assemblés, qui ne peuvent être considérés comme un navire, parce qu'il faudrait le reconstruire, plutôt que le réparer : aussi, cet accident est-il appellé un naufrage *présumé.*

Dès que le navire a éprouvé l'un ou l'autre de ces accidents, il y a lieu au délaissement. Com. 369.
C'est sous la direction et l'inspection des autorités compétentes, que les mesures du sauvetage sont prises, comme nous l'avons dit n. 643. Les procès-verbaux de ces autorités, les ordres qu'elles ont donnés, soit pour réunir les débris dans le cas de naufrage absolu, soit pour dépecer ou vendre le navire qui serait échoué avec bris, fussent-ils évidemment arbitraires ou imprudents ; eut-on, mal à propos, considéré comme brisé totalement, un navire que les efforts de l'équipage auraient pu relever, et que peu de frais auraient pu remettre en état, sont des preuves de sinistre (1) que l'assureur ne

(1) Rejet, 3 août 1821, D. 22, 1, 107, paraît contraire.

www.libtool.com.cn
saurait contester; sauf son recours contre l'agent de l'autorité dont il aurait à se plaindre.

Le capitaine est tenu de travailler à recouvrer tout ce qu'il peut des débris du navire et des marchandises du chargement. Les gens de l'équipage y sont aussi obligés; leurs salaires étant réduits au prix de ces débris et du fret des choses sauvées. L'assuré, sur les lieux, est tenu des mêmes obligations, sans préjudice du droit de l'assureur de se livrer à ces soins.

Com. 259. 381.

On peut hésiter sur la question de savoir si le naufrage absolu ou présumé a, relativement à l'assurance du chargement, l'effet de permettre à l'assuré, de le délaisser, et demander si, comme nous l'avons dit n. 644 et 715, le capitaine ne doit pas faire tous ses efforts pour se procurer un autre navire, afin de transporter ce chargement à sa destination, sauf à l'assureur à en payer les frais et les avaries. Les deux cas semblent différents. Le navire peut être innavigable par suite d'échouement sans bris, ou par toute autre cause semblable, sans que le chargement éprouve une dépréciation considérable; tandis que le naufrage d'un navire n'arrive presque jamais, sans que les effets chargés ne soient réduits en très-mauvais état. Il nous semble donc que le délaissement des facultés peut avoir lieu pour cause de naufrage, malgré le sauvetage de tout ou partie des choses assurées. En pareille occurence, un règle-

www.rubou.com.cn
ment d'avarie ne servirait qu'à occasionner des procès. Mais, le plus souvent, les assureurs stipulent dans leurs polices, que le seul fait du naufrage ou échouement avec bris, ne suffira pas, s'il n'y a perte de plus des trois quarts. Il est évident que, dans ce cas, la convention qui est la loi des parties, ne permet plus d'admettre le principe que nous venons d'indiquer; néanmoins, cette clause n'excluerait pas le droit de délaisser pour perte, lorsque les marchandises ont été vendues pour les besoins du navire.

Dist. 3. *Du délaissement pour innavigabilité.*

841. Un navire peut, sans avoir éprouvé le naufrage absolu ou présumé dont nous venons de parler, être réduit à l'impossibilité de continuer sa navigation. Cet accident peut être l'effet d'un échouement non accompagné de bris. Dans ce cas, le capitaine doit employer les moyens convenables pour le remettre à flot et en état de remplir sa destination. Si l'on n'y peut parvenir, le navire est ce que nous avons appelé, n. 644, innavigable (1). La déclaration de cet état du navire doit être faite par l'autorité compétente, conformément à ce que nous avons dit n. 606. Mais l'assureur a le droit, tout en reconnaissant que cette innavigabilité a été justement et régulièrement prononcée, Com. 389.

(1) Rejet, 3 nivose an 13, D, 1, 317.

www.ibtool.com.cn

d'en rechercher les causes, de prétendre et de prouver qu'elles sont imputables à l'assuré. Nous aurons occasion de développer cette exception n. 866.

L'innavigabilité donne lieu au délaissement, soit que l'assurance porte sur le navire, soit qu'elle porte sur le chargement; car, un navire innavigable, qui n'a pu continuer sa route pour achever le voyage assuré, ne l'a pu davantage pour transporter les marchandises à leur destination. Mais les effets sont nécessairement différents. L'innavigabilité du navire met fin à l'assurance sur le corps, puisqu'il est déclaré hors d'état de remplir le but de sa destination. L'assureur en a garanti l'heureuse arrivée; l'in-
Com. 394. navigabilité empêchant qu'elle puisse avoir lieu, l'assuré peut donc faire son délaissement, comme en tout autre cas de perte. Il n'en est pas de même relativement aux marchandises: c'est leur arrivée, et non celle du navire, qui a été garantie; le navire ne figure ici que comme moyen de transport. C'est dans l'intérêt de l'assureur que ce moyen ne peut être changé; mais l'intérêt plus puissant qu'il a d'éviter le délaissement, commande qu'on essaie une autre voie pour opérer le transport. Ainsi, le capitaine, véritable préposé des propriétaires du chargement
Com. 391. 392. 393. assuré, et ceux-ci eux-mêmes, s'ils sont présents, sont obligés de s'occuper, aux frais et risques de l'assureur, des moyens de louer un

www.libtool.com.cn
autre navire pour transporter les marchandises à leur destination. Le délaissement ne peut donc avoir lieu sur-le-champ, et par le seul fait de l'innavigabilité; il faut laisser écouler un délai, dont la durée varie suivant les lieux, et pendant lequel le capitaine doit chercher les moyens de transporter la marchandise à sa destination; mais s'il n'en trouve point, il y a lieu au délaissement, quand même la marchandise ne serait pas avariée (1); à moins que la police ne contienne quelque exclusion ou exception qu'il faudrait appliquer d'après la convention des parties.

842. L'innavigabilité doit avoir été prononcée, comme nous l'avons dit n. 606. Le navire qui reviendrait au lieu du départ, dans la crainte d'être innavigable, ne pourrait être considéré comme tel, et cette rupture du voyage terminerait les risques. Le magistrat local doit, dans ce cas, se diriger non-seulement par le fait matériel, mais encore par les circonstances. Ainsi, ce serait un cas d'innavigabilité si, pour réparer le navire, il fallait presque employer autant de temps, et faire des dépenses aussi considérables que pour en construire un nouveau; ou si le capitaine ne trouvait dans le lieu, ni à emprunter, ni d'autres moyens de crédit, pour

(1) Rejet, 22 juin 1826, D. 26, 1, 310.

www.libtool.com.cn
réparer son navire, quoique réparable en lui-même, cette position serait une force majeure qui, l'ayant réduit sans ressources, produirait une véritable innavigabilité. Mais aussi, dès qu'un jugement a prononcé l'innavigabilité, elle est présumée tant que ce jugement n'est pas infirmé; encore bien qu'on parvienne à prouver que le navire délaissé a pu être réparé, et même qu'il a navigué depuis, au moyen des réparations qu'y a faites celui à qui il a été vendu. Cela n'empêche pas, toutefois, l'assureur de discuter et de rechercher les causes de cette innavigabilité; car, encore bien qu'elle existe en fait, il pourrait arriver qu'elle eut été produite par des événements dont l'assureur n'est pas responsable. On a vu, n. 771, quels étaient ces événements; et en appliquant ici les règles que nous avons données, on peut reconnaître trois hypothèses.

Ou les événements sont entièrement de l'espèce de ceux dont l'assureur répond, et en ce cas il n'y a lieu à aucune difficulté sérieuse; le juge qui a prononcé l'innavigabilité a dû apprécier l'état du navire; et dès qu'il l'a reconnu innavigable, les suites en retombent sur l'assureur.

Ou les événements sont à la fois du nombre de ceux dont l'assureur répond, et de ceux dont il ne répond pas. Dans cette hypothèse, la première de ces circonstances suffit pour que

www.libtool.com.cn
l'assureur ne puisse refuser le délaissement, car il était impossible de faire, au temps et au lieu où la question d'innavigabilité a été examinée, une distinction dans les dépenses nécessaires pour réparer le navire; et dès qu'une des causes dont l'assureur répond, avait exigé qu'on fit cette réparation, il fallait faire en outre toutes les autres, sans lesquelles le navire ne pouvait continuer sa route. Sans doute, si les réparations avaient pu être faites et si le navire eut été remis en mer, on aurait, lors du règlement d'avaries, distingué ce qui était à la charge de l'assureur, et ce qui devait, d'après les principes expliqués n. 771, rester au compte de l'assuré. Mais, à moins de circonstances graves qui rentreraient dans la troisième hypothèse dont il va être parlé, il n'y a pas lieu à faire cette distinction, une fois que l'innavigabilité a été prononcée, et qu'elle a eu, ne fût-ce qu'en partie, pour cause, des sinistres dont l'assureur est responsable.

Ou enfin, les événements qui ont amené la déclaration d'innavigabilité sont tous du nombre de ceux dont l'assuré seul est tenu. Si l'assureur parvient à en faire la preuve, et si les juges de la cause reconnaissent, d'après les faits et les circonstances, qu'on est dans cette hypothèse, ils ont le droit de rejeter la demande en délaissement. Supposons, en effet, qu'un navire, sans avoir éprouvé aucun accident à la

www.libtool.com.cn
charge des assureurs, se trouve hors d'état de continuer sa route, par manque de vivres, parce que des cordages, des voiles, des mâts ont été mis hors d'état de service, par des causes ordinaires et non par fortune de mer; sans doute, il faut le réparer; sans doute, s'il y a impossibilité de trouver l'argent nécessaire par emprunt, ou les objets nécessaires aux réparations, il sera innavigable; mais rien de ce qui l'a mis dans cet état n'étant à la charge de l'assureur, et étant au contraire à la charge de l'assuré, celui-ci doit en subir toutes les conséquences, dont l'effet naturel est que sa demande en délaissement soit repoussée.

Nous avons dit que l'innavigabilité avait dû être prononcée par le juge compétent, et dans les formes usitées dans le pays, si ce juge est étranger. Mais ce principe doit être entendu sainement.

Il pourrait très-bien se faire que l'innavigabilité eût lieu, sans possibilité de la faire vérifier et prononcer; tel serait le cas où le mauvais état du navire en pleine mer, exposant la vie de l'équipage, le capitaine et ses gens seraient recueillis par un navire officieux qui n'aurait aucun moyen de sauver le corps du navire. Dans ce cas, les juges, d'après le rapport du capitaine, pourraient reconnaître qu'il n'a pu agir autrement, et admettre la demande de l'assuré en délaissement, sans exiger la preuve que le navire a

www.libtool.com.cn
été englouti ou brisé par les flots, ni sans le réduire à agir comme pour défaut de nouvelles. On en a vu un autre exemple, n. 840.

Dist. 4. *Du délaissement pour arrêt de puissance.*

843. L'arrêt de puissance ou embargo, que nous avons défini n. 640, ne donne lieu au délaissement que s'il arrive après le commencement du voyage. On suivrait, pour connaître cette époque, les règles données n. 775 et suiv. Ainsi, l'arrêt d'un navire avant son départ, n'est pas une cause de délaissement, à moins qu'une convention n'eût fait commencer les risques plus tôt; mais l'arrêt des marchandises chargées, quoique le navire ne soit pas parti, est une cause de délaissement. Com. 369. 370.

Cet arrêt peut provenir du gouvernement dont l'assuré est sujet, ou d'un gouvernement étranger. Il peut avoir diverses causes. Les unes ont pour objet d'enlever la propriété à celui à qui appartiennent les choses assurées; les autres, de rendre simplement incertaine cette restitution. Dans le premier cas, il faut distinguer si l'assuré, à qui on enlève sa propriété, en reçoit un prix quelconque, ou si elle lui est ravie sans aucune indemnité. Ce n'est que dans le dernier cas qu'il peut y avoir lieu au délaissement; car, dans l'autre, l'assuré qui reçoit un prix de sa chose n'a pas droit de la délaisser à l'assureur; seulement, si ce prix n'é-

www.libtool.com.cn
gale pas la valeur primitive de l'achat, augmenté du fret et des autres dépenses accessoires, de la prime d'assurance, des intérêts, etc., il peut en demander le complément par action d'avarie, comme on l'a vu n. 838, ou en faire le délaissement pour perte des trois quarts, suivant ce qui sera dit n. 845.

Lorsque l'assuré est privé de sa propriété sans indemnité, la cause doit en être considérée. Si c'est une confiscation prononcée par le gouvernement dont il est sujet, pour contravention aux lois, il n'y a pas lieu à délaissement, puisque ce risque n'a pu être licitement une matière d'assurance. Si elle est prononcée par un gouvernement étranger, il y a lieu à délaissement, à moins que l'assureur ne prouve que la possibilité de cette confiscation ne lui a point été connue, ou qu'une faute de l'assuré en a été la cause. Ainsi, lorsqu'un navire destiné à un commerce interlope chez une nation étrangère, y est confisqué, il y a lieu au délaissement, selon que l'assureur serait, ou non, présumé avoir connu ou ignoré la destination qui l'exposait à cette espèce de danger.

L'assuré, comme dans le cas de prise, est
Com. 388. tenu de prendre toutes les mesures convenables pour obtenir main-levée pendant le temps qu'il doit laisser écouler, ainsi que nous le verrons n. 848, sans pouvoir signifier son délaissement. S'il l'obtient pendant cette intervalle,

WWW.LIBOOK.COM.CN
les pertes que l'arrêt lui fait éprouver ne donnent plus lieu qu'à l'action d'avarie.

Dist. 5. *Du délaissement pour défaut de nouvelles.*

844. Si, après un an expiré, à compter du jour du départ du navire ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires, et après deux ans pour les voyages de long cours, dont nous avons indiqué les caractères distinctifs n. 600, l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le payement de la somme assurée. Com. 375.

La perte d'un navire est un événement qu'on ne peut pas toujours connaître avec certitude. Il a donc fallu, dans cette matière, comme dans celle des absents, se contenter d'une présomption; autrement, l'assuré serait hors d'état de profiter de la garantie dont il aurait cependant payé le prix, et l'utilité de l'assurance serait extrêmement restreinte. Il est donc dispensé de rapporter des attestations de la perte, toutes les fois qu'il a en sa faveur la présomption légale. Le laps d'un an ou de deux ans, selon la distance du lieu pour lequel l'expédition a été faite, donne naissance à cette présomption. Il se compte du jour du départ du navire, lorsqu'on n'en a eu aucune nouvelle depuis

www.libtool.com.cn
ce moment; et, si l'on a reçu des nouvelles, il se compte du jour des dernières.

Il faut non-seulement que l'assuré n'ait aucune nouvelle de son navire, mais encore que personne n'en ait eu; si les assureurs en ont reçu, qui, sans avoir une parfaite authenticité, soient au moins très-vraisemblables, l'assuré n'est pas fondé dans sa demande. Au reste, c'est ici une matière arbitraire, où des principes absolus seraient impraticables, et dangereux à indiquer : le juge doit donc se déterminer suivant les circonstances. Cette présomption a lieu sans qu'on distingue si l'assurance était, ou non, pour un temps limité. Seulement, dans ce dernier cas, l'assureur peut prouver que la perte est arrivée après le terme
Com. 376. des risques; car, c'est son exception contre la présomption qui veut que, dans le doute, le navire soit censé péri du jour qu'il est parti, ou de celui des dernières nouvelles qu'on en a eues; de même qu'un absent est réputé mort du jour de sa disparition.

Cette analogie de la position d'un navire, avec celle d'un individu dont on n'a pas de nouvelles, peut servir à résoudre la question suivante. Pierre a fait assurer son navire pour trois mois, à compter du jour du départ : n'en ayant, après ce terme, aucune nouvelle, il fait faire de secondes assurances; un an ou deux s'écoulent, il fait délaissement : la perte retombera-t-elle

www.histoire.com.ch

sur les premiers assureurs, ou sur les seconds?

Par suite de ce que nous venons de dire, il faut décider qu'elle retombera sur les premiers, et que les secondes assurances donneront lieu au ristourne. S'il existait une preuve que le navire a péri pendant la durée des risques dont les premiers assureurs étaient chargés, les secondes assurances seraient nulles. Or, précisément, la présomption légale a cet effet; de même qu'on attribue la succession de l'absent aux héritiers habiles à se dire tels au moment de la disparition ou des dernières nouvelles, et non à ceux qui l'auraient été s'il eût vécu lorsqu'on a prononcé l'envoi. C'est aux premiers assureurs à prouver que le sinistre est arrivé quand les risques à leur charge étaient finis. Civ. 120.

En appliquant ces mêmes principes au cas de réception de nouvelles, on pourrait décider que la perte retomberait sur l'assureur, dont la durée des risques n'était point encore terminée à l'instant où les dernières nouvelles sont parvenues.

Dist. 6. *Du délaissement pour perte ou détérioration des trois quarts.*

845. Les choses assurées peuvent éprouver une perte telle qu'il n'en reste presque rien; elles peuvent continuer d'exister, mais dans un état de détérioration qui ne permette presque plus d'en tirer profit. Ces cas sont assimilés à la perte absolue, et donnent lieu au délaisse- Com. 369.

www.libtool.com.cn
ment si la perte est totale ou d'une quantité égale aux trois quarts, si la détérioration leur enlève les trois quarts de leur valeur. Ces deux genres de sinistres ne doivent pas être confondus : la perte concerne la quantité, la détérioration, la qualité.

Ainsi, il y a perte du navire quand, par baraterie, si les assureurs en répondent, le capitaine a vendu le navire, sans en avoir fait préalablement juger l'innavigabilité. Il y a perte des marchandises, lorsqu'elles sont prises, jetées, qu'elles périssent par le feu, etc., ou lorsque le capitaine, même avec autorisation, les a vendues, dans les cas prévus n. 644 : elles sont perdues pour l'assuré, et le droit de s'en faire payer ne les représente pas, sauf la subrogation de l'assureur à ce droit, ainsi que nous le verrons ci-après. Il y a perte encore, lorsqu'elles sont confisquées pour des causes qui, d'après ce que nous avons dit n. 772, sont à la charge de l'assureur. Dans tous ces cas, la perte des trois quarts est réputée perte totale pour autoriser le délaissement.

C'est par le nombre, le poids, la mesure, qu'il faut déterminer la quantité perdue; quelquefois, c'est par comparaison du prix que les marchandises ont coûté, augmenté du fret des autres dépenses accessoires, et de la prime d'assurance, avec le prix que l'assuré en a obtenu par l'effet d'un arrêt de prince, comme on l'a vu n. 843.

La détérioration est le changement d'une qualité bonne, en une mauvaise qui peut ne diminuer rien à la quantité. Pour la connaître et en constater le montant, il faut déduire les détériorations dont les assureurs ne répondent point, d'après les principes que nous avons établis plus haut; ensuite, il faut évaluer les marchandises, en quelque lieu qu'on les suppose, comme si elles n'avaient éprouvé aucune détérioration par fortune de mer, et déterminer la valeur de ces mêmes marchandises dans ce lieu, en l'état où elles ont été réduites par les événements sur lesquels l'assuré fonde sa demande en délaissement, qui est admise on rejetée, selon que cette perte est, ou non, des trois quarts.

Les experts chargés de cette opération, doivent donc raisonner abstractivement, sans examiner d'où vient la chose assurée, ni combien il en a pu coûter pour fret ou autres dépenses qui ne sont pas au compte des assureurs, afin de l'amener du lieu d'où elle a été expédiée, au lieu où se fait l'estimation. Ils doivent faire une véritable opération algébrique, dont l'objet est de déterminer des rapports de choses les unes avec les autres, en elles-mêmes.

Supposons qu'une cargaison de blé ait été achetée à Odessa, cent mille francs; que, pendant la traversée jusqu'à Marseille, ce blé ait été détérioré par des accidents maritimes, de

www.libtool.com.cn
manière que, vendu par ordonnance de justice et publiquement, il ne produise que soixante-dix mille francs, sur lequel prix, déduisant pour fret, déchargement, frais de vente, cinquante mille francs, il reste net vingt mille francs : il ne faudrait pas, en comparant vingt à cent, tirer la conséquence qu'il y ait perte des trois quarts, et, par conséquent, lieu au délaissement. Si l'on opérait ainsi, on dénaturerait le contrat d'assurance, puisqu'on ferait porter les obligations de l'assureur, sur des objets transportés, et non sur des objets à transporter : puisqu'on prendrait pour base d'évaluation, un prix de vente, au lieu d'arrivée, qui peut varier suivant le degré de rareté et l'exhaussement de valeur des choses assurées, tandis qu'il est de l'essence du contrat d'assurance que la fixation ou l'évaluation des pertes dont l'assureur est tenu, ne porte que sur la chose en elle-même, au lieu du départ, et que les bénéfices ou les pertes d'une expédition, ni les résultats plus ou moins heureux qu'une spéculation peut offrir, ne soient jamais considérés. Les experts doivent donc établir, pour première base, la valeur du blé, au lieu et au temps du chargement, par exemple, la fixer à vingt francs l'hectolitre. Ils doivent ensuite considérer le blé avarié qui leur est présenté, et déclarer quel prix du blé en cet état vaudrait, dans le même lieu et le même temps, comparativement au blé non

avarié, qu'ils ont fixé à vingt francs. Lorsque le résultat de cette comparaison prouve que la cargaison est réduite à moins du quart de ce qu'elle vaudrait si le blé était arrivé aussi sain qu'il est parti, c'est le cas de délaissement; sinon, il n'y a lieu qu'à l'action d'avarie, sauf les clauses qui en auraient exclu ou modifié l'exercice.

Il n'est pas moins utile de faire observer que la perte ou la détérioration ne doit s'entendre que de celle qui est arrivée corporellement, et par des accidents maritimes, à l'objet, et non des dépenses que l'assuré a pu faire, qui n'empêchent pas la chose de subsister en entier, quoiqu'elles aient augmenté le prix auquel cette chose lui revient. Ainsi, un chargement de vingt mille francs a été assuré; par l'effet d'un pillage, d'un naufrage, ou de tout autre accident, une portion a été perdue, de manière qu'il n'en reste que pour moins de cinq mille francs; ou les choses sont détériorées, de manière à valoir moins de cinq mille francs : il y a lieu au délaissement. Mais si leurs quantité et qualité n'ayant point ou n'ayant que peu diminué, une contribution aux avaries les grève d'une somme de plus de quinze mille francs, il n'y aura pas lieu au délaissement; l'assuré devra les garder, sauf à exiger de l'assureur, par action d'avarie, s'il n'y a pas renoncé dans la police, le remboursement de ce qu'il a payé par suite de cette contribution.

www.libtool.com.cn

Il importe de faire remarquer, relativement à cette perte ou détérioration des trois quarts, lorsqu'elle est relative à des marchandises assurées, que celui qui veut agir contre l'assureur, doit avoir soin de faire une protestation dans
Com. 435. 436. les vingt-quatre heures de la remise qui lui en est faite par le capitaine. Sans cette précaution, il serait impossible de reconnaître si la perte ou la détérioration a eu réellement lieu au cours de la navigation, ou si elle n'est pas survenue dans les magasins de l'assuré ou de son commissionnaire. D'ailleurs, ce défaut de protestation et la réception des marchandises ne laissant plus d'action contre le capitaine, les assureurs seraient privés du recours qu'ils ont évidemment contre lui, du chef de l'assuré, lorsque la perte ou le dommage provient de quelque faute (1).

ART. II. *Des formes et délais du délaissement.*

846. L'assuré doit signifier à l'assureur tous les avis qu'il peut recevoir, de quelque part qu'ils lui parviennent, relatifs aux choses assurées, même quand il douterait de leur certitude.

Ces avis doivent être notifiés dans les trois
Com. 374. 390. jours de la réception, qui comptent non-seulement du jour où la nouvelle est devenue pu-

(1) Rejet, 12 janvier 1825, D. 25, 1, 111.

www.libtool.com.cn
blique et notoire dans le lieu où l'assurance a été faite, mais encore du moment que la connaissance particulière en est venue à l'assuré (1). Son silence ou son retard l'exposerait à des dommages-intérêts. Mais il faut qu'il ait dû regarder l'événement comme bien certain et bien positif; car, s'il était probable qu'il lui restât quelque doute, il serait excusé par cette même incertitude. En un mot, toutes les fois qu'il n'a pas eu les nouvelles, par des avis directs du capitaine, ou par des pièces dignes de confiance, ou qu'il n'a pas fait lui-même des actes annonçant qu'il les a considérées comme certaines, il est facilement excusé. Dans le doute, le serment peut lui être déféré par l'assureur ou par le juge. Du reste, ce délai de trois jours est susceptible, comme tous autres délais dans lesquels on doit faire des significations, de la prorogation accordée par le droit commun, en raison de la distance du lieu d'où il faut donner ordre de signifier, à celui où la signification doit être faite. Pr. 1033.

Mais il n'est pas nécessaire que l'assuré annonce son choix entre le délaissement et l'action en avarie, qu'il est maître d'exercer par préférence, comme on l'a vu n. 837, chaque fois que la nature des accidents lui donne le droit de délaisser. Il suffit qu'il en fasse la ré- Com. 378.

(1) Cassation, 6 janvier 1813, D. 13, 1, 185.

www.libtool.com.cn
serve, et qu'il remplisse, dans les délais propres à l'une ou à l'autre de ces actions, les formalités requises pour conserver son droit. Nous avons dit, n. 642, qu'il était tenu de veiller à la conservation des objets assurés, en cas de naufrage et autres accidents semblables, ou de provoquer la main-levée en cas de prise, arrêt de prince, etc.; qu'il était en quelque sorte mandataire des assureurs sous ce rapport : ce qu'il fait dans cette vue de conservation, n'établit donc aucune fin de non-recevoir contre lui.

847. Dans quelques places maritimes, l'assuré se présente à la chambre de commerce, et déclare que, d'après *tels* ou *tels* renseignements qui lui sont parvenus, il a appris que le navire sur lequel il avait fait faire des assurances, a été pris, a fait naufrage, ou a éprouvé *tel* autre sinistre majeur, en *tel* lieu et *telles* circonstances, etc.; on en dresse acte, sur le registre à ce destiné, qu'il signe. Cet usage, quelque constant qu'il fût, ne pourrait dispenser de la signification, qui doit être faite, comme celle du protêt, par un notaire ou un huissier, qu'autant que la police donnerait cette faculté à l'assuré. Mais on sent qu'une communication amiable suffirait, comme dans les cas prévus n. 433.

L'assuré doit, en outre, déclarer les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a or-
Com. 379. données, quoiqu'il ignore si elles ont été effec-

www.libtool.com.cn
tuées, et l'argent qu'il a pris à la grosse sur l'objet ou les objets dont il fait le délaissement. Le but de cette disposition est de mettre l'assureur à même de vérifier si les assurances n'ont point excédé la valeur de ce qui restait libre des choses déjà affectées à des emprunts, et de demander le ristourne. Ainsi, un chargeur a fait assurer vingt mille francs, sur trente mille de marchandises, et cette assurance embrasse le total de son chargement. Mais, comme la valeur excède la somme assurée, il lui a été libre, avant le départ du navire, d'emprunter à la grosse, sur les mêmes effets, jusqu'à concurrence de dix mille francs; seulement, il doit le déclarer en faisant son délaissement.

Une signification de délaissement qui ne contiendrait pas cette déclaration, ou celle qu'il n'y a eu, ni autres assurances, ni prêts à la grosse sur les objets délaissés, ne serait pas nulle (1); mais le délai dans lequel nous allons voir que l'assureur doit payer le montant de l'assurance courrait seulement du jour où cette omission aurait été réparée.

L'assuré est privé de l'effet de la convention, si, par fraude, il a dissimulé quelques assurances ou quelques prêts à la grosse, antérieurs à la police qui donne lieu à ce délaissement. Mais s'il n'y a point de fraude, cette peine n'est Com. 380.

(1) Rejet, 27 octobre 1807, Jurisp. comm., année 1808, 1, 50.

www.libtool.com.cn
Com. 359. pas encourue; il n'y a lieu qu'au ristourne (1). En effet, dès qu'il ne résulte aucun dommage de cette omission, peu importe aux assureurs qu'on leur ait, ou non, déclaré des faits qui leur sont absolument étrangers. Au surplus, c'est à l'assuré qui aurait fait quelques omissions dans sa déclaration, de justifier qu'il les a faites sans mauvaise foi; qu'il a réellement ignoré les faits non déclarés, ou que le défaut de déclaration ne porte aucun préjudice à l'assureur : la présomption est contre lui, dès qu'il n'a pas fait ce à quoi il était obligé.

848. Nous avons vu, n. 829 et suivants, comment le sinistre devait être justifié. Si, pour attaquer l'assureur, il fallait attendre l'arrivée des pièces nécessaires, l'assuré serait exposé à voir s'écouler les délais, sans qu'il lui fût possible d'exercer d'action; aussi, n'y a-t-il pas de terme fatal pour former la demande en payement (2), pourvu que, dans les délais qui vont être expliqués, on fasse juger la validité du délaissement. Mais, l'assureur ne peut être poursuivi qu'après la signification; et si, à l'instant qu'elle est faite, il offre de payer la perte, les frais doivent retomber sur l'assuré, et les intérêts ne courent pas.

(1) Rejet, 2 août 1808, D. 1, 339.
(2) Rejet, 26 mars 1823, D. 23, 1, 380.

www.libtool.com.cn

Les délais dans lesquels le délaissement doit être fait, varient, quoiqu'ils ne courent, en général, que du moment où l'assuré a reçu la nouvelle, parce que, pouvant avoir plus d'intérêt à exercer l'action en avarie, qu'à délaisser, il est juste qu'il ait le temps nécessaire pour prendre un parti en connaissance de cause. Du reste, ces délais sont de rigueur (1).

En cas de naufrage, d'échouement avec bris, de perte ou détérioration des trois quarts des choses assurées, si le délaissement n'a pas été fait par l'acte même qui contient la signification de l'avis, l'assuré qui, par suite de la réserve dont nous avons parlé n. 846, opte pour ce droit, doit le faire dans les six mois à par- Com. 373.
tir du jour qu'il a été instruit, ou a pu l'être, par la notoriété, de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerranée. L'arrivée de la nouvelle à l'armateur ne serait pas une preuve que les chargeurs particuliers assurés auraient connu l'événement (2). Ce délai est d'un an si la perte est arrivée aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique; il est de deux ans, si c'est dans toutes les autres parties du monde.

---

(1) Cassation, 24 prairial an 2, État de l'an 2, page 113. Rejet, 12 janvier 1825, D. 25, 1, 111.

(2) Cassation, 6 janvier 1813, D. 13, 1, 185.

www.libtool.com.cn

Ces différents calculs ayant été faits d'après un point de départ pris du territoire continental de la France, il a été nécessaire de les modifier dans les actes du gouvernement qui ont appliqué les lois françaises aux colonies. C'est aux règlements locaux qu'il faut se reporter à cet égard.

En cas de prise, les délais sont les mêmes à compter du jour que la nouvelle de la conduite du navire, dans les ports ou les lieux situés aux côtes qui viennent d'être désignées, est parvenue à l'assuré. Ainsi, le lieu où la prise a été faite est indifférent pour le calcul de ces délais; on ne considère que celui où la prise a été conduite par le capteur.

En cas d'innavigabilité, si c'est le navire qui a été assuré, le délaissement doit être fait aussi dans les mêmes délais, calculés à raison de la distance des lieux où elle a été déclarée. S'il s'agit des marchandises, l'assuré ne peut faire son délaissement que six mois après la notification des pièces qui servent à justifier l'innavigabilité, lorsque l'événement est arrivé dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée, ou dans la Baltique; et un an après, quand il est arrivé dans les autres mers. Néanmoins, si les marchandises sont périssables, ces délais sont réduits au quart. Ces mêmes délais servent au capitaine, aux assurés ou aux assureurs, pour se procurer un autre navire.

Com. 387. 394.

Com. 391.

www.lnbook.com.cn

En cas d'arrêt de prince, le délaissement ne peut être fait que six mois ou un an, comme il vient d'être dit, à compter de la signification de l'arrêt. Pendant ce temps, l'assuré est tenu de faire les diligences qui dépendent de lui, aux frais et risques de l'assureur, pour obtenir mainlevée; le tout, indépendamment de la faculté qu'a ce dernier de faire lui-même ces diligences. Com. 388.

Il peut arriver, lorsque l'arrêt d'un navire a été fait en pleine mer, par les vaisseaux de guerre d'une puissance, que l'événement seul apprenne à l'assuré qu'il n'obtiendra pas mainlevée de cet arrêt, et qu'en résultat, sa propriété est capturée. Cet assuré peut alors éprouver quelque incertitude, parce que le temps pour faire le délaissement en cas d'arrêt, est moins long que le délai accordé en cas de prise. Les circonstances serviront à lever l'incertitude. Le plus sûr, pour l'assuré, serait de faire sa signification dans les délais qu'on doit observer en cas d'arrêt, et de la renouveler après, dans les délais et avec l'observation des conditions que nous venons d'expliquer.

En cas de délaissement pour défaut de nouvelles, c'est le dernier jour du laps de temps indiqué n. 844, qui fixe le commencement du délai pendant lequel la signification doit être faite. Par exemple, un navire a été expédié de Bordeaux pour Madère, le 1^er^ avril 1838 : la pré-

www.libtool.com.cn

somption de perte ayant lieu, par le défaut de nouvelles pendant deux ans, c'est le 1er avril 1840, que cette perte a été réputée connue; c'est aussi de ce jour-là que compte le délai pour en faire le délaissement; et comme Bordeaux est situé sur les mers d'Europe, la signification doit être faite dans les six mois à compter du 1er avril 1840.

La demande en payement de la somme ou de la valeur assurée doit être faite dans les mêmes délais; la signification seule n'y suppléerait point (1). Il en est ici, comme du cas dont nous avons parlé n. 431.

Mais comme l'assureur peut avoir obtenu un terme par la convention; comme, à défaut de
Com. 332. stipulation, il a, de plein droit, celui de trois mois, ainsi que nous le dirons n. 863, la demande doit seulement avoir pour objet de faire tenir le délaissement pour accepté, et de faire condamner l'assureur à payer au terme convenu (2). Au surplus, l'acceptation du délaisse-
Com. 434. ment et toute autre interpellation légale empêcheraient la prescription.

On a vu, n. 767 et 803, que celui qui avait
Com. 342. assuré la chose d'autrui, pouvait la faire réassurer, et que, dans ce cas, conservant la qualité d'assureur à l'égard de celui envers qui il

(1) Rejet, 29 avril 1835, D. 35, 1, 226.
(2) Rejet, 10 pluviôse an 12, D. 1, 324.

www.libtool.com.cn
s'est engagé primitivement, il devenait assuré à l'égard du réassureur. De là, naît, pour l'application des principes ci-dessus, une difficulté assez sérieuse relativement aux délais dans lesquels il doit agir. On ne peut se dissimuler que tant que le premier assuré n'a pas fait lui-même son délaissement, le réassuré ne peut le faire; car, il n'a pas droit de délaisser ce qui ne lui appartient pas, et d'un autre côté, il ne peut délaisser conditionnellement, pour le cas où son assuré lui délaisserait.

Cependant, si celui-ci ne lui signifie son délaissement que le dernier jour du délai, et si, comme il arrive souvent, le réassuré demeure loin du réassureur, il sera dans l'impossibilité de notifier aussi son délaissement. Il semble qu'alors un nouveau terme doit lui être accordé pour délaisser à son tour; car, comment le punir de n'avoir pas agi quand il n'en avait pas le droit, et déclarer prescrite une action qui vient de s'ouvrir! Dans ce cas, qui n'a pas été prévu par la législation, il serait naturel de se décider par les principes du droit commun, qui ne permettent pas que la prescription coure à l'égard d'une créance qui dépend d'une condition, jusqu'à ce que la condition arrive; car, dans la réalité, le réassureur n'est qu'un obligé conditionnel; il promet de payer une perte à l'assureur primitif, si celui-ci est tenu de payer. Le réassuré doit donc avoir

Civ. 2257.

www.libtool.com.cn

un délai pour agir. Nous ne croyons pas qu'il puisse invoquer le délai dont l'assuré primitif a joui à son égard. Les motifs qui servent à le fixer, ne recevraient pas une juste application dans ce cas; l'assureur à qui on délaisse, n'a pas besoin, pour exercer son action en garantie contre le réassureur, d'un temps plus long, si le naufrage est arrivé sur des côtes éloignées, que s'il était arrivé dans le lieu qu'il habite. Mais on pourrait, par analogie des règles sur l'exercice des recours en matière de lettres de change, décider que celui qui a fait réassurer, peut agir contre le réassureur, dans un délai calculé comme si l'événement était arrivé dans le lieu où il demeure; et ce délai commencerait à courir du jour de la réception de la notification qui a dû lui être faite par l'assuré primitif (1).

Art. III. *Des effets du délaissement.*

849. L'effet du délaissement est de transférer à l'assureur, malgré lui, la propriété des choses qui lui sont délaissées, et de l'obliger au payement de ce qu'il a promis à l'assuré, ainsi que des frais de sauvetage (2), conformément aux règles qui seront expliquées n. 869, et à celles que nous donnerons dans la section suivante.

Com. 385.

(1) Rejet, 1er juin 1824, D. 1, 324, paraît contraire.
(2) Rejet, 27 décembre 1830, D. 31, 1, 159.

www.hutool.com.cn

Nous parlerons, dans le chapitre IV, des exceptions que l'assureur peut opposer; nous nous bornerons à expliquer ici les effets du délaissement, qui doit être intégral, pur et simple, Com. 372. irrévocable, et qui subroge l'assureur dans les droits de l'assuré, relativement aux choses délaissées.

Dist. 1. *Le délaissement ne doit pas être partiel.*

850. Le contrat d'assurance est indivisible. L'assureur n'a pas assuré par parties, mais en leur totalité, les choses ou la portion de choses qu'il a prises à ses risques; ainsi, il faut lui en faire le délaissement en entier, ou se borner à lui demander simplement la réparation des avaries éprouvées. Par exemple, Pierre se fait indéfiniment assurer dix mille francs, sur facultés, ou sur *telles* et *telles* marchandises chargées dans un navire, sans rien distinguer; il ne peut délaisser *telle* espèce de marchandises, et retenir *telle* autre.

Mais il faut que les objets aient été compris dans la même assurance. S'il en avait été fait de distinctes, quoique entre les mêmes assureurs et les mêmes assurés, il y aurait divers contrats qui n'auraient rien de commun; l'assuré pourrait retenir les objets garantis par l'un, et délaisser ceux qui forment la matière de l'autre; peu importerait qu'il y eût identité d'objets, d'assurés, d'assureurs et de primes. Par exem-

www.libtool.com.cn

ple, si, par une police, Pierre fait assurer des sucres, et par une autre, des indigos; ou si, par la même police, il fait assurer, distinctement et séparément, *telle* somme sur des sucres, et *telle* autre somme sur des indigos, il pourra retenir l'un de ces objets et délaisser l'autre, parce que ce sont deux assurances distinctes l'une de l'autre.

Mais on peut être incertain sur les signes auxquels on reconnaîtra s'il y a plusieurs assurances. Lorsqu'il n'existe qu'une seule police, il faut distinguer si tous les objets qui y sont compris ont été assurés moyennant une somme unique, ou si chaque nature d'objets a été assurée pour une somme distincte. Dans le premier cas, il n'y a qu'une assurance; dans le second, il en existe plusieurs.

Quand il y a des polices distinctes, on en conclut ordinairement la multiplicité des assurances. Mais, comme dans tous les contrats, l'intention des parties doit toujours être la première des règles d'interprétation, s'il paraissait, par les termes des actes ou par les circonstances, que l'une des polices n'est que la suite ou le complément de l'autre, elles ne formeraient ensemble qu'une seule assurance indivisible.

Civ. 1156.

Cette règle s'applique également au cas où l'assurance a été faite par la même police, sur corps et facultés. Si les sommes assurées sur

www.libool.com.cn
chacun de ces objets, sont distinctes, on peut délaisser le corps et conserver le chargement; si, au contraire, on a fait assurer le tout, pour une somme unique, et que le navire fasse naufrage, on ne peut retenir, en tout ou en partie, les marchandises sauvées, et délaisser le corps naufragé.

851. Il est bien entendu, au reste, que ce n'est pas contrevenir à cette règle, que de faire le délaissement à divers assureurs, jusqu'à concurrence seulement du risque pris par chacun d'eux, et même s'il y a un découvert, c'est-à-dire une portion qui n'ait pas été assurée, de la conserver; car un assuré est assureur envers lui-même, pour tout son découvert.

De même, si ce n'est point le chargement entier, ni un objet particulier du chargement qui ait été assuré, mais une quotité, par exemple, le tiers, le quart, le délaissement sera fait aux assureurs des portions indivises qu'ils ont assurées, c'est-à-dire, du tiers, du quart, etc.; et l'assuré entrera en répartition avec eux, sur la valeur des objets sauvés, pour son découvert, chacun en proportion de son intérêt, et au marc le franc, ainsi que nous l'avons dit n. 760.

On a vu, n. 779, que dans le cas où l'assuré a droit de faire échelle, s'il décharge partie des marchandises assurées en route, le risque se réduit à celles qui sont à bord. Il s'ensuit qu'en

www.libtool.com.cn
cas de perte, il n'est pas obligé de faire le délaissement des marchandises déchargées à terre dans le cours du voyage. On distingue alors deux cas. Si les marchandises qui, lors du sinistre, étaient dans le navire, sont d'une valeur égale aux sommes assurées, l'assureur n'a point à se plaindre : il doit remplir son engagement entier, moyennant l'abandon qui lui est fait de ce qui est sauvé du sinistre; peu importe qu'on eût auparavant chargé plus ou moins de marchandises. Si la valeur des effets qui, lors du sinistre, se trouvent dans le navire, n'égale pas la somme assurée, l'obligation de l'assureur ne subsiste que jusqu'à concurrence de leur estimation, l'abandon comprendra seulement les marchandises qui, au moment du sinistre, étaient
Com. 362. dans le navire, et l'assureur ne sera tenu que jusqu'à concurrence de cette valeur.

Quelques exemples vont rendre sensible l'application de ces principes.

Un chargement de la valeur de trente mille francs a été assuré, au départ, pour cette somme, avec clause de faire échelle. Un tiers des marchandises a été déchargé en route; il y a sinistre majeur pour le surplus. Dès l'instant du déchargement intermédiaire, les risques de l'assureur n'ont plus porté sur le tiers sorti du navire. L'assuré ne peut donc réclamer que les deux tiers de la somme assurée, c'est-à-dire, vingt mille francs; mais aussi il ne doit délais-

www.hdtool.com.cn
ser que les marchandises qui étaient restées sur le navire.

Nous ne pensons pas qu'il y ait plus de doute dans l'hypothèse suivante. Pierre a expédié de France pour l'Espagne, et de là pour la Martinique, un chargement qu'il a fait assurer en entier au départ, à prime liée, pour l'aller et le retour, sur estimation de vingt-cinq mille francs. Le navire arrive en Espagne, y vend son chargement, et repart pour la Martinique, après avoir, avec le produit de ce chargement, qui ne valait que vingt-cinq mille francs au départ, acheté des marchandises pour une valeur de cinquante mille francs. Par suite d'un naufrage arrivé dans ce trajet, la moitié de la cargaison périt. Pierre ne sera pas obligé de délaisser tout ce qui sera sauvé, comme reste d'un chargement qui, dans son entier, représentait la valeur assurée. Le chargement assuré, qui valait vingt-cinq mille francs au départ, ayant été vendu réellement ou par échange, en Espagne, pour une somme de cinquante mille francs, les vingt-cinq mille francs de bénéfice sont un profit acquis, appartenant à l'assuré, un découvert dont il pouvait même faire l'objet d'une assurance, et dont il a pu, par conséquent, devenir son propre assureur. Il n'y aura donc lieu qu'au délaissement partiel, et à une répartition entre l'assureur et l'assuré, en raison de leur intérêt respectif.

www.libtool.com.cn
Il en serait autrement si la moitié des marchandises achetées en Espagne, au lieu de périr, avait été déchargée en route; la totalité de ce qui resterait dans le navire devrait être délaissée à l'assureur.

852. Le délaissement du navire comprend, comme il a été dit n. 816, le fret des choses sauvées. Si ce fret avait été payé d'avance, comme nous l'avons prévu n. 716, l'assuré en doit le rapport, quoiqu'il eût stipulé, avec les chargeurs, la clause de non restitution en cas de sinistre. Cette convention, entre les chargeurs et lui, est étrangère au contrat d'assurance. Mais, dans ce dernier cas, il est évident que le rapport a lieu seulement jusqu'à concurrence de ce qui serait dû pour les marchandises sauvées; de sorte que s'il n'y a rien de sauvé dans l'accident qui cause la perte du navire, l'assuré ne devra aucun rapport, encore bien que, par l'effet de déchargements successifs au cours du voyage, le navire eût gagné des frets, quelquefois pour des sommes assez considérables (1).

Il y a plus : si des marchandises dont le fret avait été payé d'avance, avec la clause de non restitution, périssaient dans l'accident qui cause

(1) Rejet, 14 décembre 1825, D. 26, 1, 22.

www.libtool.com.cn
la perte du navire, l'armateur conserverait ce fret, puisque les chargeurs ne seraient pas fondés à le répéter; et il ne serait pas obligé d'en faire l'abandon à l'assureur, puisque les objets, pour lesquels ce fret avait été payé, ayant péri, ne pourraient être considérés comme choses sauvées.

Mais si ces objets ont été sauvés, l'assuré doit rapporter le fret à l'assureur. Ce dernier est exposé, dans ce cas, à éprouver une lésion, parce qu'un fret stipulé non restituable au chargeur, en cas de perte, est ordinairement fixé à un taux plus bas que lorsqu'il est restituable. Il semblerait juste, alors, d'accorder à l'assureur le droit d'exiger de l'assuré, le fret des choses sauvées, d'après le cours du lieu où l'affrétement a eu lieu pour les objets de même nature et pour un semblable voyage, sans stipulation de non restitution.

Il ne paraît pas qu'on prohibe la convention que le fret ne fera point partie du délaissement, quoiqu'elle semble s'éloigner un peu de l'esprit du contrat d'assurance, en ce qu'elle tend à faire, de ce contrat, un moyen de bénéfice pour l'assuré. Mais la stipulation d'une prime plus forte, compense ce que la chance de l'assureur a de moins favorable; et on peut dire qu'elle rétablit l'égalité du contrat.

Au surplus, le délaissement du fret est sans préjudice du droit des prêteurs à la grosse et

www.libtool.com.cn

Com. 271. 320. des gens de mer qui, pour leurs loyers, sont privilégiés; ainsi que des dépenses pendant le voyage, que l'assureur doit acquitter sur le montant de ce fret. Par la même raison, si dans les cas prévus ci-dessus, l'assuré ne délaisse pas le fret, il est tenu de payer les gens de mer sur ce fret, sans pouvoir exiger que l'assureur l'en rembourse, sous prétexte que le navire ou ses débris délaissés sont également affectés à leurs loyers. Si les gens de mer, par suite de la faculté qu'ils ont de se faire payer sur le navire et le fret, avaient reçu tout ou partie de ce qui leur était dû, sur le prix des débris du navire délaissé, l'assureur subrogé à leurs droits, pourrait répéter ces sommes sur le fret; surtout si ces loyers étaient dus pour une partie de voyage antérieure à celle qu'il a assurée (1).

Dist. 2. *Le délaissement doit être pur et simple.*

853. Le délaissement doit, comme nous l'a-
Com. 372. vons dit n. 849, être pur, simple, et non conditionnel; autrement, il ne transférerait pas la propriété. L'assuré ne pourrait donc, en cas de prise, faire le délaissement de son navire, avec réserve que, s'il est relâché, il continuera de lui appartenir, même en s'obligeant de rendre avec intérêts, à l'assureur, la somme que celui-ci aurait comptée, ni l'obliger d'accepter un pareil délaissement.

(1) Rejet, 3 juin 1828, D. 28, 1, 267.

Dist. 3. *Le délaissement est irrévocable.*

854. Le délaissement est, pour l'assureur, un mode d'acquérir; le consentement respectif de l'assureur et de l'assuré peut donc seul en anéantir les effets, à moins qu'il n'y ait eu erreur sur quelqu'une des choses essentielles, par exemple, sur le fait de l'accident.

Ainsi, un navire ayant été pris, l'assuré en fait le délaissement; le capteur rend ensuite sa prise, ou elle est recouvrée par toute autre voie; l'assureur jouira du bénéfice de ce délaissement, sans que l'assuré puisse l'en priver, sous prétexte que l'état de prise du navire a cessé; et, par identité de raison, celui-ci est en droit d'exiger le payement des sommes assurées, sans que l'assureur puisse s'en défendre sous le même prétexte. Il en est de même si le navire dont on a fait abandon pour cause d'arrêt de prince ou pour défaut de nouvelles, est relâché ou reparaît ensuite; et enfin il en serait de même du chargement sur un navire qui arriverait à bon port pendant l'instance relative au délaissement.

Mais, comme nous venons de le faire observer, il y aurait erreur, et par conséquent le délaissement serait nul, si l'assuré, croyant que son navire avait éprouvé un des événements qui donnent ouverture au délaissement, le signifiait à son assureur, dans cette fausse persuasion.

www.libtool.com.cn

Il s'ensuit donc que, sauf ce cas d'erreur, l'assuré ne pourrait pas rétracter le délaisement, sous prétexte qu'il était conditionnel ou partiel, ou fait avant les délais. Ce que nous avons dit, n. 849 et suiv., n'est qu'en faveur de l'assureur; il n'est pas permis à l'assuré de revenir contre son propre fait.

Toutefois, de ce qu'il serait arrivé aux choses assurées, l'un des accidents qui donnent lieu au délaissement, il ne faudrait pas en conclure que l'assureur devienne, par ce fait, propriétaire de ces choses, à la charge de payer le prix d'assurance. L'assuré seul, comme on l'a vu n. 837, a le choix entre le délaissement et l'action d'avaries; le fait du sinistre qui peut donner lieu au délaissement ne suffit pas plus que la connaissance qu'aurait eue l'assureur des intentions de l'assuré de délaisser; il faut que celui-ci ait
Com. 374. notifié, ou du moins que, par écrit, l'assureur ait accepté la proposition du délaissement. Ainsi, sauf cette exception, l'assuré qui aurait eu l'intention de délaisser, pourrait y renoncer tacitement, en ne faisant point la signification exigée.

Le délaissement étant signifié et accepté, ou jugé valable, la propriété des choses assurées est
Com. 385. acquise à l'assureur, du jour de la signification. Le jugement, ou l'adhésion au délaissement qui en tient lieu, a un effet rétroactif; l'assureur est présumé avoir eu, dès le principe, la propriété des choses assurées. Si l'événe-

ment par lequel l'assuré a été privé de sa chose, donne lieu à quelque indemnité contre un gouvernement ou contre des tiers, l'assureur acquiert ces droits, et en est saisi pleinement, sans qu'aucune signification de transport soit nécessaire (1). Si plusieurs ont assuré le même objet, ils l'acquièrent en commun et proportionnellement, sans égard à l'antériorité ou à la postériorité des polices, qui n'est considérée qu'en cas de ristourne.

Dist. 4. *De la subrogation de l'assureur aux droits de l'assuré.*

855. Le délaissement rend, comme on l'a vu n. 836 et 849, l'assureur propriétaire des choses assurées, de même que si elles lui avaient toujours appartenu. Si donc ces choses avaient, avant l'événement qui a donné lieu au délaissement, souffert quelque avarie dont il y aurait possibilité de se faire indemniser, soit par suite d'une contribution dans les cas prévus n. 742 et suiv., soit par action contre l'auteur ou le garant du dommage, l'assureur serait fondé à exercer tous droits d'action ou de réclamation qu'aurait eus l'assuré. Dans le cas où celui-ci aurait touché le montant total ou partiel de cette contribution ou de cette indemnité, il doit en faire compte à l'assureur. Si le capteur amenait les marchandises en France, et qu'il y eût lieu à la revendication autorisée par la déclaration du 22

(1) Rejet, 4 mai 1836, D. 36, 1, 257.

www.libtool.com.cn

septembre 1638, dont nous avons parlé n. 272, l'assureur pourrait l'exercer. Si la prise était jugée mal fondée, ou si le gouvernement du capteur, par suite de traités avec le gouvernement du capturé, accordait une indemnité, l'assureur de ce dernier aurait droit de la réclamer. Le plus souvent, il arrive que, même avant le jugement définitif, les objets capturés sont vendus : c'est ce qui a lieu d'après la législation française, en vertu des articles 78 et suivants de l'arrêté du gouvernement du 22 mai 1803 (2 prairial an XI). L'assureur, en cas de main-levée, recouvre ce prix, indépendamment des indemnités que, par suite de cette main-levée ou des traités de paix, le capturé peut demander. Il est, à cet égard, subrogé à tous les droits de l'assuré; car, en acquérant la chose dont il paye le prix, il acquiert tous les accessoires.

On pourrait conclure de là que si l'assuré avait emprunté à la grosse sur les mêmes objets, sans toutefois que le prêt et l'assurance en excédassent la valeur, le prêteur devrait être payé avant l'assureur, sur les choses délaissées, de même que nous verrons dans la suite qu'il a ce droit, par préférence à l'emprunteur qui aurait un découvert. Mais si l'on considère que l'assuré aurait pu emprunter jusqu'à con-
Com. 331. currence de la valeur entière : que, dans ce cas, tous les prêteurs auraient concouru sur les

choses échappées au sinistre, on sent qu'il y aurait une sorte d'injustice de refuser le même avantage à l'assureur. Si la rigueur des principes semblait être contre lui, l'analogie, et surtout l'intérêt d'encourager les assurances, bien plus utiles que les prêts à la grosse, réclamaient en sa faveur.

Ainsi, supposons un navire d'une valeur de 50,000 fr.; une ou plusieurs personnes l'ont assuré jusqu'à concurrence de 45,000 fr.; le capitaine, pour le mettre en état de partir et pour acheter des victuailles, a emprunté 5,000 fr. à la grosse : il y a sinistre; et les débris produisent 10,000 fr. Le prêteur à la grosse en recevra un dixième, c'est-à-dire, 1000 fr., parce que son capital prêté est en rapport avec le prix total du navire, comme 1 est à 10, et qu'il ne peut prétendre des profits maritimes; l'assureur ou les assureurs recevront les neuf autres dixièmes.

Ce que nous venons de dire du navire s'appliquerait à un chargement.

Ce principe est néanmoins modifié par une autre règle. Nous verrons qu'en cas de concours de plusieurs prêteurs, ceux qui ont prêté dans la traversée sont préférés aux prêteurs avant le voyage commencé : on suivrait encore l'analogie, et le prêt fait pendant le voyage primerait, tant en capital que profits, les assureurs, parce qu'ayant été fait pour sauver la

Com. 323.

www.libtool.com.cn
chose assurée, il serait censé fait aux assureurs eux-mêmes.

§ II.

De l'action d'avarie.

856. Toute perte éprouvée, toute dépense faite par l'assuré, à l'occasion des choses assurées, par suite d'un des événements dont l'assureur est tenu, lorsqu'elle n'est pas de nature
Com. 397. à donner lieu au délaissement, est une avarie qui donne à l'assuré l'action de ce nom contre l'assureur. Ainsi, un navire est arrêté par ordre du souverain dont l'armateur est sujet, ou par ordre d'un souverain étranger; mais, à l'instant même de cet arrêt, ou avant que l'assuré ait fait son délaissement, le gouvernement relâche le navire; il n'y a plus alors matière à délaissement : néanmoins, si l'indemnité accordée est insuffisante, par exemple, si des marchandises ne sont pas payées un prix qui représente la valeur primitive, le fret, la prime et les autres déboursés de l'assuré, celui-ci peut réclamer de son assureur la différence en perte, par action d'avarie, à moins que cette perte excédant les trois quarts, ne donne lieu au délaissement, comme on l'a vu n. 845. Ainsi, lorsqu'un navire a été jugé innavigable, et que le capitaine en a loué un autre, moyennant un prix excédant le fret convenu, cet excédant, que paye le chargeur, les frais de déchargement, les per-

www.libtool.com.cn

tes ou détériorations qui en résultent, sont des avaries à la charge de l'assureur. Il en est de même lorsque le navire échoue, mais sans bris, pour les dépenses qu'il a fallu faire pour le relever, et les dommages qui en sont résultés, tant au corps qu'au chargement. Si, pendant le cours de la navigation, les besoins du navire forcent à vendre les marchandises d'un chargeur, celui qui les a assurées doit en payer le prix à ce chargeur. Ce principe ne serait pas modifié par la circonstance que l'avarie donne lieu à la contribution dont nous avons parlé n. 742 et suivants; la considération que le chargeur a une action contre l'armateur ou contre le capitaine, pour être indemnisé, est indifférente (1); seulement, dans les deux cas, l'assureur est subrogé aux droits de l'assuré pour agir contre l'armateur, comme on l'a vu n. 717, ou contre le capitaine et les co-chargeurs dans le cas prévu n. 750; et si l'assuré a reçu quelque chose, il doit en faire déduction. Com. 393. 403.

L'assureur et l'assuré peuvent, comme on l'a vu n. 774, faire telles conventions qu'ils jugent à propos, sur la manière dont les avaries seront supportées. Ils peuvent déclarer que l'assureur ne répondra que de *telle* espèce d'avaries, par exemple, des avaries grosses seulement. Ils peuvent aussi changer la nomencla- Com. 396.

(1) Rejet, 2 août 1827, D. 27, 1, 439.

www.libtool.com.cn

le de son capital. Le navire
à donner lieu au délais-
st assez heureux pour
'éprouvent que des
plus de dix mille
soin n'empêchera
cet état, avec
délaissement
francs seu-
forme une
montant
handi-
mille
ce

lorsqu'il

sur l'assu

que pour

-re moitié est rep

C'est le fret qui acquitte

l'assureur du navire doit don

l'assuré.

Assurance dont nous nous occupons dans
re, étant uniquement relative aux dan-
résultant de la navigation, on ne peut
tre, sous le nom d'avaries au compte de
sureur, les détériorations de quelque espèce
elles soient, même les frais résultant d'un Com. 350.
rrêt de Prince, avant le voyage commencé.
Quant aux marchandises, les avaries qu'un tel
événement produirait ne seraient au compte de
l'assureur, que s'il était arrivé depuis leur char- Com. 328. 341.
gement dans des gabarres; si, après l'accident

www.libtool.com.cn
ture que nous en avons donnée, comprendre sous ce nom, *telle* avarie qui, par sa nature, ne devrait pas être à la charge de l'assureur, ou en exclure *telle* autre qui, suivant le droit commun, devrait être supportée par lui. Tout ici est laissé à la liberté des contractants.

Leurs conventions doivent être rigoureusement exécutées, parce qu'elles sont leur loi. Nous ne pouvons offrir de règles que pour les cas où les parties ne se sont point expliquées.

L'assurance n'a pour objet que de réparer
Com. 350. des pertes résultant de cas fortuits et imprévus. Par suite de ce principe, un assuré ne pourrait demander, par action d'avarie, que l'assureur l'indemnisât des pertes qu'il éprouve par suite du retard d'arrivée de ses marchandises, qu'un accident maritime aurait retenues en route, bien que cet événement ne lui permît plus de les vendre, ou ne le lui permît qu'avec perte. De même, l'assureur n'est tenu, ni de la perte du fret, à moins qu'il n'ait été compris dans l'assurance, conformément à ce
Com. 354. 406. que nous avons dit n. 817, ni d'acquitter aucune espèce des droits imposés sur le navire et les marchandises, détaillés n. 712. Mais si une tempête avait occasionné une relâche dans un port où le navire ne devait pas entrer; si le capitaine, pour éviter les poursuites de l'ennemi, ou par toute autre force majeure dont l'assureur est tenu, avait été obligé d'aborder

www.libtool.com.cn
dans des lieux où des droits de cette nature ont été exigés, ils deviendraient avaries, ainsi qu'on l'a vu n. 773. Il ne faudrait pas aussi étendre, au delà des justes limites, la règle que l'assureur n'est pas tenu de réparer la perte du fret du navire assuré : cela s'entend seulement des non-valeurs, pour quelque cause qu'elles puissent arriver; mais lorsque le fret, comme accessoire du navire, a été soumis pour moitié, et le navire pour moitié, à contribuer aux avaries, ce qui a été ainsi payé par le navire et son fret, doit être remboursé par l'assureur du navire. Dans la règle, le navire seul aurait dû contribuer, et l'assureur devrait réparer cette perte; s'il n'a contribué que pour moitié, la contribution de l'autre moitié est représentée par celle du fret; c'est le fret qui acquitte la dette du navire : l'assureur du navire doit donc en indemniser l'assuré.

L'assurance dont nous nous occupons dans ce titre, étant uniquement relative aux dangers résultant de la navigation, on ne peut mettre, sous le nom d'avaries au compte de l'assureur, les détériorations de quelque espèce qu'elles soient, même les frais résultant d'un arrêt de prince, avant le voyage commencé. Com. 350.
Quant aux marchandises, les avaries qu'un tel événement produirait ne seraient au compte de l'assureur, que s'il était arrivé depuis leur chargement dans des gabarres; si, après l'accident Com. 328. 341.

www.libtool.com.cn
qui leur a occasionné des avaries maritimes, elles avaient été déchargées à terre, où elles en auraient éprouvé d'autres, il faudrait faire une ventilation pour ne mettre à la charge de l'assureur que les avaries maritimes. Du reste, lorsqu'il y a un découvert, l'avarie se répartit sur l'assureur et l'assuré, de la manière indiquée n. 851.

857. L'action d'avarie étant l'action générale et propre à la nature du contrat d'assurance; le délaissement n'étant, comme nous l'avons dit n. 837, qu'une faculté accordée à l'assuré, le choix lui appartient; et quel que soit le dommage éprouvé par l'objet assuré, il peut se contenter d'en demander l'indemnité, par action d'avarie. Ainsi, l'assureur ne peut repousser la demande que forme l'assuré, en prétendant qu'il y a lieu au délaissement, et que les formes prescrites pour qu'il soit admis n'ont pas été remplies. Il ne le peut, même en prouvant que l'action en délaissement lui serait plus avantageuse que l'action en avarie. En effet, il n'est pas toujours impossible que l'assuré ait un grand intérêt à préférer l'action en avarie, au délaissement. Par exemple, Pierre a chargé, sur un navire partant du Havre pour les colonies françaises, des étoffes de coton d'une valeur de cinquante mille francs, qu'il a fait assurer. L'extrême besoin de cette étoffe lui

www.libtool.com.cn
fait espérer le double de son capital. Le navire échoue, de manière à donner lieu au délaissement; mais Pierre est assez heureux pour que ses marchandises n'éprouvent que des avaries qui les déprécient au plus de dix mille francs, ce qui, vu l'extrême besoin n'empêchera pas de les vendre, même dans cet état, avec un gros bénéfice. Au lieu d'un délaissement qui lui produirait cinquante mille francs seulement, c'est-à-dire son déboursé, il forme une action d'avarie pour dix mille francs, montant du dommage, et vend ensuite ses marchandises à un taux excédant les cinquante mille francs assurés : son intérêt est donc, dans ce cas, de se borner à l'exercice de l'action d'avarie.

858. Les parties pouvant stipuler ce que bon leur semble, relativement à la réparation des avaries, il arrive assez souvent qu'on détermine une certaine quotité jusqu'à laquelle l'assureur ne sera tenu d'aucune réparation de dommages ou pertes, par exemple, cinq ou dix pour cent. Cette franchise s'exerce sur la totalité de l'assurance, encore bien qu'une partie seulement ait éprouvé des avaries. Ainsi, supposons une assurance de quarante mille francs, avec clause qu'il y aura franchise d'avaries, jusqu'à concurrence de dix pour cent : les trois quarts du chargement assuré sont déchargés et mis hors Com. 398.

www.libtool.com.cn
de risques; le reste éprouve une avarie de six mille francs; l'assureur, poursuivi pour la réparer, pourra déduire, sur cette somme de six mille francs, non pas seulement dix pour cent de dix mille francs, qui ne s'élèveraient qu'à mille francs, mais dix pour cent des quarante mille francs assurés, c'est-à-dire, quatre mille francs.

Cette stipulation ne doit point être étendue hors des cas pour lesquels elle a été faite; et nous verrons n. 862, qu'elle ne pourrait être invoquée en cas de délaissement, pour autoriser une déduction au profit de l'assureur.

Les contractants peuvent aussi, comme on l'a vu n. 774, convenir que l'assureur ne supportera aucune avarie : c'est ce qu'on nomme
Com. 409. clause *franc d'avaries*. L'assureur n'est tenu, en ce cas, que des pertes susceptibles de donner lieu au délaissement : mais aussi, une fois que les pertes sortent de la classe qui ne donnerait lieu qu'à l'action d'avarie, l'assureur ne peut opposer la clause; ce n'est plus une perte modique qui fonde le droit de l'assuré, c'est une perte jugée entière ou presqu'entière; il recouvre la faculté d'agir et d'opter.

A l'aide de ces principes, on peut résoudre la question suivante. Un navire assuré, avec la clause *franc d'avaries*, s'étant trouvé en danger de périr, a été abandonné par son équipage, puis sauvé et ramené par un autre navire, auquel il est dû un droit de sauvetage. Les assu-

www.libtool.com.cn
reurs peuvent-ils refuser de payer ce droit, en se fondant sur la clause *franc d'avaries?* Nous ne le pensons pas. L'état dans lequel s'est trouvé le navire, au point de forcer les gens à l'abandonner pour sauver leur vie, est, comme on l'a vu n. 842, un véritable sinistre majeur qui eût donné lieu au délaissement; or, dès qu'il est survenu un accident de nature à y donner ouverture, l'assuré, nonobstant la clause *franc d'avaries*, a droit de se faire indemniser par l'assureur.

A la vérité, les choses assurées pourraient avoir éprouvé des détériorations avant l'événement qui a donné lieu au délaissement, qu'il plaît à l'assuré de convertir en action d'avarie. Il est clair qu'elles ne sont point à la charge de l'assureur, et qu'il faudrait en opérer la déduction à son profit.

859. L'assuré doit, comme dans le cas de délaissement, justifier que les marchandises perdues ou avariées, pour lesquelles il demande à être dédommagé, font ou faisaient partie du chargement qu'il a fait assurer : il doit aussi produire les preuves de l'accident qui donne lieu à sa demande, sauf aux assureurs la preuve contraire. On suit toutes les règles que nous avons données, n. 829 et suivants. Il en résulte, comme on l'a vu n. 264, que l'assuré qui aurait, faute de preuves suffisantes, succombé Com. 383.

www.libtool.com.cn
dans une action en délaissement, ne pourrait plus agir en avarie, par suite de la même police.

On doit distinguer, lorsqu'on estime la valeur des avaries, entre l'assurance d'un navire et celles des marchandises. La réparation des avaries du navire consiste à rembourser ou acquitter tout ce qu'il en a coûté pour remédier aux détériorations ou pertes occasionnées par fortune de mer. Mais il ne faut pas oublier que, suivant les principes expliqués n. 773, l'assureur répond seulement des accidents, et non de ce que le navire a perdu de sa valeur pour avoir plus de service qu'il n'en avait lors du contrat, ou parce que ses cordages, etc., sont usés par l'effet ordinaire de la navigation. Faut-il en tirer la conséquence que l'assureur soit fondé à opposer à l'assuré, une déduction sur le montant intégral des réparations ou remplacements faits par ce dernier, et dont il lui demande le payement par action d'avarie? Une puissante raison d'équité semble militer pour l'assureur; car, s'il est vrai qu'il ait promis et qu'il ne puisse se dispenser de payer le dommage causé par la tempête ou tout autre accidant maritime, il n'a jamais entendu payer implicitement les détériorations que le navire ou ses agrès avaient éprouvées, par le simple usage ou par des causes qui sont à la charge de l'assuré. Par exemple, si un accident maritime a fait perdre un mât, des voiles, une cha-

www.libtool.com.cn

loupe, qui avaient déjà servi pendant un temps plus ou moins long, et s'il a fallu que le capitaine en achetât de neufs, l'assuré qui en exigerait le prix intégral, se trouverait faire un bénéfice, tandis que le but de l'assurance doit être seulement de réparer ce qu'il a perdu.

Quelque graves que soient ces considérations, elles ne paraissent pas avoir frappé le législateur, et son silence ne semble point, à défaut de conventions des parties, avoir été suppléé par un usage assez général pour qu'on doive le considérer comme justifiant une demande en réduction de la part de l'assureur (1).

Mais, précisément parce que la loi est muette et qu'il n'y a pas d'usage général qui en tienne lieu, il arrive fréquemment que les assureurs font une stipulation.

Si la police s'est expliquée à cet égard, et en même temps a déterminé les bases et la quotité de la réduction, soit d'une manière uniforme pour toutes les avaries, soit d'une manière spéciale pour chacune d'elles suivant leur nature, les conventions quelles qu'elles soient, doivent être exécutées.

Si les parties, tout en posant le principe d'une déduction pour la différence du vieux au neuf, n'en ont pas réglé le mode d'exécution, quelques difficultés assez graves peuvent s'élever.

---

(1) Cassation 13 juillet 1829, D. 29, 1, 300.

www.lbtool.com.cn

On ne peut raisonnablement prétendre que la déduction doive être calculée d'après le prix que la réparation ou le renouvellement d'objets perdus ou détruits, a coûté, dans le lieu où les dépenses ont été faites; il en résulterait que, dans bien des cas, et surtout lorsque ces dépenses ont eu lieu dans des pays étrangers, la déduction deviendrait tellement onéreuse à l'assuré, qu'il n'aurait à recevoir aucune indemnité d'une perte que réellement il a faite. Ainsi, dans quelque lieu intermédiaire que les réparations ou les remplacements aient été opérés, ce n'est point au prix qu'il en a coûté, dans ce lieu, qu'il faudra s'arrêter.

Si nous supposons qu'un navire expédié du Hâvre, pour aller dans la Baltique, et, après diverses échelles, revenir au Hâvre, ait été forcé par la tempête à se faire réparer ou à acheter des objets de remplacement pour agrès perdus, dans un port d'Angleterre où ces objets sont plus chers qu'en France, pour fixer la différence du vieux au neuf, les experts évalueront ce que ces dépenses ou achats auraient coûté au Hâvre, et feront, sur ce prix, la déduction à la charge de l'assureur, dans la proportion déterminée par le contrat, ou dans celle qu'ils croiront équitable d'après les circonstances, si les parties se sont bornées à stipuler cette déduction du vieux au neuf, sans en déterminer la proportion.

Mais dans cette hypothèse, nous supposons

www.libtool.com.cn

que le navire assuré, revenant au lieu de son départ, et l'assurance portant sur le voyage d'aller et de retour, le lieu de départ et le lieu de reste sont les mêmes. Il peut en être autrement : par exemple, un navire a été expédié de Bordeaux, pour Riga, lieu où doit se terminer le voyage et l'assurance; et pendant sa traversée, il a fait, en Angleterre, des dépenses de réparations ou d'achats d'objets perdus. Point de doute que le prix dépensé en Angleterre ne doit pas servir de base. Mais le lieu de départ n'étant point le même que le lieu de reste, comme dans l'hypothèse précédente, est-ce au prix du lieu de départ, ou au prix du lieu de reste, qu'il faudra s'en rapporter? Nous inclinerions pour ce dernier prix.

Il est évident que, dans le cas où c'est le navire qui a été assuré, la portion d'avarie commune à la charge du fret, d'après les principes expliqués n. 748, doit être supportée par l'assureur; il ne serait pas fondé à demander une division, sous prétexte que le fret n'était pas susceptible d'assurance. Dans la réalité, c'est le navire assuré qui, seul, a contribué; et si la moitié de cette contribution a été payée spécialement par le fret qui était le produit et le fruit civil du navire, ce mode de payement n'a rien changé au principe expliqué n. 856.

Quant aux marchandises, l'assureur n'a pro-

www.libtool.com.cn
mis que d'indemniser de la proportion dans laquelle les événements maritimes en auraient diminué la valeur primitive. Pour arriver à connaître cette proportion, les choses assurées sont estimées, eu égard à ce qu'elles vaudraient au moment où l'on opère, si elles étaient dans la même qualité qu'au départ(1). On fixe, d'après cette base, dans quelle proportion la détérioration ou la diminution a été éprouvée. Par exemple, un chargement de blé arrive à Marseille; il se vendrait vingt mille francs s'il n'était pas avarié, mais l'avarie éprouvée, le réduit à dix mille francs. On établit, d'après cette dernière base, une règle de proportion entre cette évaluation et la valeur au temps du chargement, que nous supposons avoir été de douze mille francs, et en conséquence l'avarie est de six mille francs, parce que six mille sont à douze, comme dix mille, à vingt.

Lorsque les avaries dont l'assureur doit indemnité sont de la classe de celles qui donnent lieu à contribution, les estimations et opérations dont nous avons parlé n. 746 et suivants, servent de base au règlement entre l'assuré et l'assureur; et quoiqu'elles aient lieu en l'absence de ce dernier, elles l'obligent irrévocablement, à moins qu'il n'allègue une fraude, ou qu'il ne prouve que l'assuré a sacrifié des droits

(1) Rejet, 21 avril 1830, D. 32, 1 70.

www.libtool.com.cn

certains et évidents, tandis qu'il était tenu de faire tout ce qu'eût fait l'assureur pour arriver à une contribution impartiale.

Mais il y a, sur ce point, deux remarques importantes. La première est que l'opération ne lie l'assureur, qu'en ce qui concerne les bases et les résultats de la contribution. Par exemple, s'il prétendait, qu'à tort, on a laissé au compte du navire assuré, comme dépenses particulières, certaines dépenses qu'une plus exacte discussion aurait dû faire entrer dans la classe des avaries communes, il ne serait pas recevable à critiquer le règlement, ou du moins il ne pourrait l'attaquer que par appel du jugement homologatif; mais il a le droit incontestable de soutenir que, dans toutes les dépenses qu'on a laissées au compte particulier du navire, précisément pour ne pas les comprendre dans les avaries communes, il y en a qui ne sont pas de véritables avaries, ou qui ne sont pas de l'espèce de celles que la police mettait à sa charge. En un mot, les rapports de l'assuré et de l'assureur ne sont point modifiés par le règlement d'avaries fait pour opérer la contribution; et les demandes, comme les exceptions résultant de la police, sont encore dans toute leur intégralité.

La seconde remarque est relative à la manière dont l'assureur doit indemniser l'assuré des avaries communes. Les bases d'après lesquelles les co-chargeurs sont réglés en cas de contribu-

www.lbtool.com.cn
tion, étant tout à fait différentes de celles qui servent à déterminer les rapports de l'assureur et de l'assuré, les principes de l'un ou de l'autre contrat doivent être combinés de manière qu'il n'en résulte aucune contradition.

Supposons des marchandises assurées pour 36,000 fr., prix d'achat ou prix d'évaluation, si elle est convenue par la police. Une moitié en est jetée, et le navire étant sauvé par cette opération, une contribution a lieu : on évalue les marchandises sacrifiées au prix du lieu où l'on opère, et ce prix est porté à 24,000 francs, c'est-à-dire un tiers en sus de ce qu'elles ont coûté. Mais, dans la contribution, ces 24,000 fr. ont contribué du quart, c'est-à-dire ont payé 6,000 fr., ce qui réduit la somme que recouvre l'assuré, à 18,000 francs. L'assureur ne peut prétendre que l'assuré étant couvert de la valeur du prix que lui ont coûté ses marchandises, la seule qu'il ait pu faire assurer, il ne lui doit rien; l'assuré, de son côté, ne peut réclamer l'intégralité des 6,000 fr. qu'il a payés par suite de la contribution. La première prétention ferait supposer qu'il n'est arrivé aucune perte, ce qui est démenti par le fait; la seconde serait contraire aux principes qui ne permet-
Com. 347. tent pas d'assurer un bénéfice espéré, comme nous l'avons dit n. 765. Il faut donc opérer entre l'assureur et l'assuré, de la même manière que si ce bénéfice n'eût point existé, et que,

www.libtool.com.cn
dans la contribution, les marchandises assurées n'eussent pas été estimées à un prix plus élevé qu'elles n'ont coûté, ou qu'elles n'ont été évaluées dans la police, lorsqu'on a pris cette précaution. Dans ce cas, l'assureur eût payé le quart de cette valeur, c'est-à-dire 4,500 fr. Le bénéfice espéré qui n'a pas été, ni pu être assuré, devient un découvert qui contribue jusqu'à concurrence de sa valeur, et par conséquent l'assureur remboursera à l'assuré, le quart de 18,000 fr. assurés, c'est-à-dire 4,500 fr.; et l'assuré, pour ses 6,000 fr. de découvert, supportera 1,500 fr. Tous les principes seront ainsi respectés et conciliés.

On peut présenter l'hypothèse inverse. La chose assurée valait 36,000 fr.; moitié a été jetée, et lors de la contribution, la totalité ayant été évaluée seulement 30,000 fr., d'après la valeur au lieu où l'opération se faisait, l'assuré a reçu 15,000 fr. pour la moitié jetée. L'assureur sera obligé de payer la portion contributive que l'assuré a supportée dans les 15,000 fr. qu'il a reçus; par exemple, si la répartition, d'après les bases expliquées n. 746, a été de 10 p. 100, l'assureur devra 1,500 fr.; puis, comme la moitié perdue était pour l'assuré, un déboursé de 18,000 fr., moitié des 36,000 fr. d'achat ou d'évaluation au moment de l'assurance, il lui payera encore 3,000 fr. : total 4,500 fr.; car, de même que l'assureur ne doit

www.libtool.com.cn
payer les choses assurées, que d'après leur valeur au moment de la mise en risques, encore que le prix en ait augmenté; de même il doit ce prix, encore que la valeur des choses ait diminué.

On voit, par là, comment l'application de la même règle a lieu, soit que les marchandises offrent un bénéfice, soit qu'elles présentent une valeur inférieure au prix d'achat.

Mais, quelqu'incontestables que nous paraissent ces principes, ils ne peuvent être appliqués qu'au moyen d'une double opération sur laquelle nous allons proposer nos vues, puisque le législateur n'a rien déterminé à cet égard.

Il faut, comme nous l'avons dit, établir une comparaison entre ce que vaudraient les marchandises si elles étaient restées dans leur même état qu'au départ, et ce qu'elles valent par l'effet des avaries.

La vente des choses assurées est certainement le moyen le plus sûr pour arriver à constater ce qu'elles valent dans leur état d'avarie: elle peut être provoquée par l'assuré ou son représentant, après avoir pris les mesures convenables pour conserver le droit d'indemnité contre l'assureur.

Lorsque celui-ci n'est pas sur les lieux et ne consent pas à ce qu'une vente soit faite à l'amiable, nous pensons que l'assuré s'exposerait à des contestations délicates, ou à des soupçons, s'il se bornait à une vente de gré à gré. Le plus

www.libtool.com.cn
sûr serait d'y faire procéder par le ministère d'officiers publics, ou, si l'on avait de bonnes raisons de ne pas prendre cette mesure, d'employer au moins l'entremise d'un courtier. Le compte de cette vente qui, dans notre opinion, devrait constater le prix brut et sans aucune déduction de fret, frais de décharge, enmagasinage, vente et autres semblables, deviendra la base d'après laquelle on reconnaîtra à quelle valeur les avaries ont réduit les choses assurées. Nous avons supposé des opérations faites hors la présence de l'assureur. Mais si lui-même ou ses représentants se trouvaient sur les lieux, et requéraient une vente aux enchères, nous pensons que l'assuré ne pourrait s'y refuser, à moins de fortes considérations dont les juges seraient appréciateurs, parce que de tous les moyens de constater la valeur à laquelle l'avarie a réduit les choses assurées, la vente aux enchères est évidemment le moins suspect.

Les juges de la contestation qui croiraient devoir rejeter la demande d'une vente aux enchères, faite par l'assureur, n'auraient d'autre parti à prendre que d'ordonner une estimation par experts convenus, sinon nommés d'office. Nous supposons que l'assuré et l'assureur ne s'entendent pas; car, sans le moindre doute, ils peuvent prendre, de concert, toutes les mesures qu'ils voudront pour arriver à ce but d'une estimation.

www.libtool.com.cn

Mais on n'a encore fait qu'une partie de l'opération. La valeur des marchandises, dans leur état d'avarie, est connue. Il faut maintenant avoir pour terme de comparaison ce qu'elles vaudraient, si elles n'eussent pas été avariées. A cet égard, deux positions différentes peuvent se présenter. Ou une partie des marchandises se trouve dans le même état de bonté qu'au moment de l'assurance : ou la totalité a été frappée par l'avarie.

S'il existe une partie en bon état, on doit constater en quel rapport de quotité elle est avec la partie avariée; puis, on doit l'estimer; car, nous ne croyons point que, dans ce cas, l'assureur puisse exiger, si l'assuré n'y consent, que cette partie soit vendue. Ce serait priver l'assuré des chances de sa spéculation sur des objets pour lesquels il ne réclame point d'indemnité. Une estimation contradictoire, si l'assureur est présent, ou ordonnée par le juge, sur requête de l'assuré, est le seul moyen qui nous paraisse raisonnable, sauf le droit des parties de contester cette estimation.

Si la totalité a été frappée d'avaries, on ne peut espérer d'y trouver un terme de comparaison. Il n'y aura donc d'autre parti à prendre que de faire déclarer, par des experts, ce qu'ils pensent que pourraient être vendus les objets assurés, s'ils étaient restés dans l'état constaté par des factures et autres documents.

www.libtool.com.cn
Quoique cette mesure ne puisse pas toujours répondre à toutes les objections, elle nous parait la seule admissible.

Une fois qu'on est parvenu à connaître, et le prix auquel pourraient être vendues les choses assurées si elles n'avaient éprouvé aucune avarie, et celui qu'elles valent dans leur état d'avarie, on en établit la comparaison dont le résultat est de prouver la quotité de l'avarie. Supposons l'estimation en bon état, de 100,000 fr., et l'estimation en état d'avaries, de 75,000 fr.: a conséquence est que les choses assurées ont prouvé un quart d'avaries.

Mais il n'en faut pas conclure que l'assureur ait à payer, dans cette hypothèse, ni plus ni moins que 25,000 fr. Il faut en revenir au principe sur l'assurance : savoir que la valeur qu'avaient les choses, à leur départ, ou qui leur a été donnée dans la police, suivant ce qui a été dit n. 815 et suivants, est la seule mesure d'après laquelle l'indemnité doive être payée par l'assureur. Or, souvent les marchandises, au lieu de leur arrivée, valent beaucoup plus qu'à leur départ; il peut se faire aussi que, par l'effet de circonstances fréquentes dans le commerce, elles vaillent beaucoup moins. Ces chances ne peuvent influer sur le sort de l'assurance. Si par exemple, les objets assurés n'avaient été appréciés que 80,000 fr, dans la police, ou, en cas de silence de cet

www.libtool.com.cn
acte, s'ils étaient reconnus n'avoir coûté que 80,000 fr., l'assureur devrait pour réparation des avaries, le quart de cette somme seulement, c'est-à-dire 20,000 fr. S'ils avaient été appréciés ou étaient reconnus avoir coûté 120,000 fr., l'assureur devrait 30,000 fr. Tout cela est la conséquence du principe qu'entre l'assureur et l'assuré, le règlement des avaries doit toujours avoir pour base le capital évalué dans la police, ou à défaut d'évaluation de ce capital, la valeur réelle au lieu de l'assurance.

Nous avons supposé, dans tous les cas exposés ci-dessus, des ventes, des estimations qui ne peuvent s'effectuer sans frais. Il s'agit de savoir par qui ils seront supportés. Dans notre système, le montant de la vente ou de l'estimation devrait être porté intégralement et sans déduction des frais ; autrement, on n'arriverait pas à la vérité pour établir la proportion qui doit servir à fixer l'indemnité. Nous pensons que tout ce qui, dans ces frais, doit être considéré comme servant à établir les bases d'après lesquelles l'indemnité sera payée par l'assureur à l'assuré, doit être à la charge de cet assureur ; autrement, l'assuré ne recevrait pas son indemnité entière, et le but principal du contrat qu'il a fait, serait manqué. Qu'est-ce en effet que le contrat d'assurance, de la part de l'assureur ? La promesse de réparer le dommage éprouvé par l'assuré, comme si lui-même

l'avait commis. Or, si quelqu'un causait à autrui un dommage quelconque, ne serait-il pas obligé de payer les frais d'expertise nécessaires pour en constater l'étendue! Ce qui, dans ce cas, serait la conséquence d'un délit ou d'un quasi-délit, est ici la conséquence d'une convention; mais la règle est toujours la même.

Quoique jusqu'à présent, nous ayons supposé que l'assurance couvrait la totalité des choses chargées, appartenant à l'assuré, les mêmes règles suffiront pour le cas où l'assureur aurait garanti une somme sur une quantité d'objets valant beaucoup plus. Soit que le reste ait été couvert par d'autres assurances; soit qu'il ait formé un découvert pour l'assuré, la somme assurée serait la base à laquelle on appliquerait l'opération, que nous avons indiquée; dans l'hypothèse ci-dessus, la perte serait de 5000 fr: le reste de cette perte serait supporté dans la même proportion par les autres assureurs, ou figurerait au compte du découvert.

On a vu n. 795 et 798, que des marchandises de diverses natures pouvaient être assurées par la même police. Chaque objet étant quelquefois par sa qualité propre, quelquefois par des circonstances extérieures, soumis à des chances différentes, doit former un règlement d'avaries spécial, auquel on appliquera les règles que nous venons de donner. A plus forte raison, en serait-il ainsi, de colis portant des marques dis-

www.libtool.com.cn
tinctes qui, tout en étant adressés au même consignataire et portés sur un même connaissement, par le même expéditeur qui les aurait tous fait assurer dans une seule police, seraient cependant la propriété de diverses personnes. En un mot, il y a autant d'assurances distinctes qu'il y a de propriétaires distincts; et même, lorsqu'un seul propriétaire a des objets de diverses natures, il y a autant d'assurances que de choses différentes, comme nous l'avons dit n. 850.

L'avarie peut consister dans une simple diminution de quantité, qui n'altère en aucune manière la qualité du reste. Si cette diminution n'est pas de nature à être imputée au vice propre de la chose, suivant ce que nous avons dit n. 773, l'assureur doit une indemnité, d'autant plus facile à constater, que la quantité des choses chargées étant suffisamment établie, comme il faut le supposer, la proportion de la perte est une affaire de pur calcul.

Un changement dans le poids pourrait arriver dans un sens inverse; c'est-à-dire qu'il a pu augmenter, comme il arrive à certaines espèces de marchandises dont l'humidité accroît la mesure ou le poids, sans en altérer la qualité. Si cet événement est le seul qu'éprouvent les marchandises assurées, il ne peut y avoir de débat entre l'assuré et l'assureur; car le premier n'a rien perdu. Mais il peut arriver que les

www.libtool.com.cn
choses assurées aient éprouvé une avarie, et que l'augmentation de poids ou de mesure, si elle est prise en considération, produise une atténuation sur cette avarie.

Supposons un chargement de 1,000 hectolitres d'avoine. Par l'effet du jet, on en a perdu 100. Lorsqu'on se dispose à régler l'avarie de l'assuré à l'assureur, on procède au mesurage; et par l'effet du gonflement que l'humidité procure facilement à l'avoine, ce mesurage donne à l'assuré 940 hectolitres. L'assureur n'est-il tenu de payer l'avoine que sur le pied d'une perte de 60 hectolitres, quand cependant il est bien établi qu'on en a jeté 100 à la mer? Nous ne le pensons pas. Le gonflement de l'avoine est un accident momentané qui peut disparaître lorsqu'elle sera remise en un lieu sec; il ne doit pas tourner au profit de l'assureur, pour diminuer l'indemnité dont il est tenu. Les experts doivent donc s'en tenir à la preuve de la quantité chargée, de la quantité perdue, et opérer comme si les marchandises avaient conservé, à l'arrivée, le même poids ou la même mesure qu'au départ.

Jusqu'ici, nous avons supposé des avaries qui affectaient matériellement les choses assurées. Mais il peut se faire que les choses, tout en arrivant en mêmes quantité et qualité qu'elles ont été expédiées, aient éprouvé, pendant la traversée, des accidents maritimes qui les

www.libtool.com.cn

grèvent de charges ou de dépenses dont il est juste que l'assureur indemnise l'assuré.

L'exemple le plus frappant et le plus facile à saisir, serait le cas où le capitaine, usant du droit dont nous avons parlé n. 644, aurait affecté les marchandises d'un chargeur, à un emprunt à la grosse, devenu nécessaire pour mettre le navire et le chargement en état d'arriver à leur destination. Que cette affectation soit un accident maritime, dont l'assureur doit indemniser l'assuré, c'est ce dont on ne peut douter, d'après ce que nous avons dit n. 770. Il ne s'agit que de voir comment l'assuré peut exiger son indemnité.

D'abord, est-il tenu de payer le prêteur, de manière à ne pouvoir agir en remboursement contre son assureur, qu'en justifiant du payement? N'a-t-il pas le droit, après avoir donné à l'assureur les avertissements nécessaires, de rester tranquille et de laisser le prêteur, poursuivre, si bon lui semble, la vente du chargement, après laquelle il agira en avarie contre son assureur?

Sans doute, il peut avoir intérêt à prendre le premier parti, chaque fois qu'il lui paraîtra que le chargement a une valeur supérieure au montant du prêt à la grosse, et surtout à l'évaluation donnée par la police aux marchandises assurées.

Mais, il peut arriver aussi, qu'à tort ou à raison, il soit persuadé que le prix de la vente des

www.libtool.com.cn
marchandises affectées à l'emprunt ne sera pas suffisant pour payer ce prêteur; les variations du commerce et beaucoup d'autres causes peuvent assez souvent amener ce résultat.

Il serait déraisonnable que, dans ce cas, l'assuré fût obligé de payer un emprunt supérieur à ce que les marchandises lui paraissent valoir, et à ce que, d'après la police, il a droit d'exiger de son assureur : ce serait le forcer à convertir en une dette pure et simple, et payable intégralement, un prêt qui, par sa nature, ne permet pas au prêteur de rien demander au chargeur, au delà du chargement affecté. L'assureur n'y a aucun intérêt. Averti par l'assuré, de l'état des choses, c'est à lui de voir s'il y a quelque avantage à libérer la marchandise, afin de lever l'obstacle qui empêche l'assuré de la recevoir.

Celui-ci a donc le droit de refuser de faire un payement propre à libérer la marchandise, de laisser le prêteur en poursuivre la vente, et de réclamer ensuite son payement contre son assureur, non par action de délaissement, ainsi que nous l'avons expliqué n. 845, mais par action en avarie, et sous les franchises ou déductions stipulées en faveur de l'assureur, par les clauses de la police.

En supposant que le prix de la vente soit supérieur au montant du prêt à la grosse, l'excédant net sera touché par l'assuré, qui re-

www.libtool.com.cn
cevra d'autant moins de son assureur. Si au contraire, le montant de la vente ne suffit pas pour payer le prêteur, il se pourvoira, comme il avisera, et s'il y a lieu, contre le capitaine et l'armateur, suivant les principes expliqués n. 663; mais il n'aura droit de demander au chargeur rien de plus que le produit de la vente.

Le résultat de cette vente provoquée par le prêteur, deviendra du reste une chose indifférente aux rapports entre l'assuré et l'assureur. Si la marchandise est vendue moins qu'elle n'était évaluée dans la police, l'assureur devra néanmoins payer à l'assuré toute cette évaluation, sauf les déductions et franchises convenues; car, dans le fait, ce dernier a été privé de la chose assurée par un événement du nombre de ceux dont les assureurs répondent. Si la marchandise est vendue pour une somme plus forte, l'assureur ne devra toujours que ce qui a été promis par la police.

860. Assez souvent, la police détermine le taux que les avaries devront atteindre pour donner lieu à la réparation. Lorsque les parties ont gardé le silence, la considération qu'une avarie serait si peu importante que les frais de significations, protestations, assignations et procédure tendant à la réclamer contre l'assureur, égaleraient la créance, a décidé le législateur à poser une limite au-dessous de laquelle la

www.libtool.com.cn
demande cesse d'être recevable. On distingue, à cet égard, si l'assuré réclame de son assureur le remboursement de ce qu'il a été obligé de payer pour contribution aux avaries communes, dans les cas prévus n. 747 et suiv. et 771, ou s'il réclame la réparation d'une avarie particulière. Au premier cas, si la somme pour laquelle les marchandises, valeurs ou objets qu'il avait fait assurer, n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et de la totalité du char- Com. 408.
gement, il n'est pas recevable à en demander le remboursement à son assureur. Dans le second cas, la même fin de non recevoir a lieu si l'avarie qu'il allègue, n'excède pas un pour cent de la valeur des choses endommagées.

Lorsqu'il y a plusieurs assureurs par la même police, ce calcul d'un pour cent s'établit sur l'intérêt total. Ainsi, par une même police, Pierre a assuré à Paul, 30,000 f. de marchandises, Jacques 20,000 fr., René 10,000 fr.; l'avarie est de 590 fr. : comme elle n'excède pas 600 fr., qui seraient un pour cent de 60,000 fr., montant total de la police, il n'y a pas d'action en avarie. Il en serait de même quand les assurés seraient distincts, dans la même police et avec le même assureur.

Si l'assuré, ne se faisant pas une juste idée de l'avarie dont il paraît fondé à demander la réparation, avait agi en justice, et si l'estimation constatait que l'avarie éprouvée par la chose

www.libtool.com.cn
assurée, n'est pas d'un pour cent, il ne serait pas fondé à faire entrer en compte, pour produire cette proportion, les frais occasionnés par sa poursuite. Ainsi, dans l'espèce ci-dessus, où l'avarie ne serait à considérer qu'autant qu'elle excéderait 600 fr., on ne pourrait prétendre que la demande dût être admise, parce que les frais de justice étant de 100 fr., la créance de l'assuré s'éleverait à 690 fr. Mais cette décision que nous croyons fondée sur la raison, ne nous paraîtrait pas applicable à la demande en remboursement d'avaries communes. La valeur des sacrifices faits, les frais d'estimation des choses jetées et de celles qui ont été sauvées, les frais de contribution, forment une masse de dépenses qui ne sauraient être séparées les unes des autres.

Lorsqu'une fois l'avarie excède un pour cent, l'assureur ne peut se dire affranchi jusqu'à concurrence de cette quotité, en offrant de payer l'excédant : le but de la règle que nous avons donnée, est qu'un intérêt infiniment petit ne soit pas considéré; mais, dès que la proportion exigée est atteinte, l'assuré doit être indemnisé en entier, à moins qu'il ne résulte de la convention que l'avarie n'est due que pour l'excédant.

L'assureur, qui a payé le montant des avaries, est, comme celui qui a payé la valeur entière de l'assurance, dans les cas de délaissement,

www.libtool.com.cn
subrogé aux droits de l'assuré, si l'avarie qu'il répare donnait lieu à quelque contribution ou indemnité, conformément à ce que nous avons dit n. 855. Les motifs qui fondent notre opinion, ne sont pas les mêmes que ceux que nous avons donnés pour le délaissement; car, si le délaissement rend l'assureur propriétaire des objets assurés, il n'en est pas ainsi lorsqu'il n'y a lieu qu'à une action d'avarie : mais ils sont fondés sur les principes expliqués n. 595, 5°, relativement aux assurances terrestres. Cette subrogation donne à l'assureur le droit d'agir contre toute personne qui, soit par son fait, aurait occasionné le dommage qu'il est obligé de réparer, soit par sa qualité, se trouverait obligée d'indemniser l'assuré, du prix des choses dont celui-ci se trouve privé, comme on l'a vu n. 663 et 771. On peut en conclure, conformément à ce que nous avons dit n. 845, que si l'assuré avait reçu du capitaine, ses marchandises, sans protestation, ni sans avoir conservé dans les délais légaux, l'action en indemnité dont ce capitaine serait passible par la nature de l'avarie, il perdrait son action contre l'assureur.

861. Nous ne devons point terminer ce que nous avions à dire sur l'action en avarie, sans traiter une question importante et de nature à se présenter souvent. Il peut arriver que des avaries

www.libtool.com.cn
successives s'accumulent sur la chose assurée, au point d'excéder la valeur qui lui a été donnée dans la police; nous verrons même n. 862, quels sont les principes à cet égard. Un assuré, voyant que toute la chose assurée est ainsi absorbée, pourrait en conclure qu'il a droit d'exercer le délaissement; et les juges, appréciant la nature ou le caractère des avaries, pourraient rejeter sa demande, comme n'étant point dans les cas prévus.

S'il intente ensuite l'action en avarie, pourra-t-il être repoussé par l'exception de la chose jugée? Nous ne le croyons pas. Il est bien vrai que la nouvelle action a lieu entre les mêmes parties, l'assureur et l'assuré dénommés dans la police. Mais elle n'a pas la même cause et le même objet, conditions sans lesquelles il n'y a pas lieu à l'exception de la chose jugée. Le délaissement est essentiellement translatif de la propriété des choses, de la personne de l'assuré, à la personne de l'assureur; l'action en avarie n'opère aucune mutation de propriété. Si, après le délaissement, les choses étaient recouvrées et offraient une valeur supérieure à ce que l'assureur a payé, le bénéfice serait pour lui; si, après le jugement de l'action d'avarie, les objets étaient recouvrés, ils seraient pour l'assuré, qui devrait rendre tout ou partie de ce qu'il a reçu de l'assureur. L'action en délaissement est une simple faculté dont l'assuré peut user, pourvu qu'il se trouve dans certains

Civ. 1351.

www.libtool.com.cn
cas prévus : l'action en avarie est générique; c'est la véritable action résultant du contrat d'assurance. Si donc l'assuré s'est trompé, en se croyant dans le cas exceptionnel qui lui permet d'user du délaissement, la seule chose que juge la décision qui rejette sa demande, c'est qu'il ne se trouvait point dans un tel cas. Lorsqu'il use ensuite de l'action d'avarie, il ne reproduit pas la même demande.

Peut-être, en serait-il autrement si le jugement reconnaissait que l'assuré était bien dans le cas du délaissement, mais qu'il l'a demandé trop tard, et que son action est prescrite. La question soumise aux juges n'était point de savoir si ou non l'assuré est dans un des cas qui lui permettaient de délaisser. Ce point a été reconnu affirmativement; mais, comme l'assuré se trouvait avoir deux actions également fondées, dont cependant une seule pouvait être intentée, on pourrait prétendre qu'ayant choisi l'une de ces actions, il a dû l'intenter dans les délais qui y étaient propres; qu'il a consommé son droit d'option, et qu'après avoir succombé sur le délaissement qui a été jugé prescrit, ou qui a été rejeté faute de preuves, il n'est pas recevable à former l'action d'avarie (1).

Quoique la jurisprudence paraisse incliner vers cette solution, nous ne dissimulons point

(1) Rejet, 26 mars 1823, D. 23, 1, 380.

www.libtool.com.cn
qu'elle est susceptible de controverse; et nous serions porté à ne pas même admettre l'exception de chose jugée dans cette seconde question. Du reste, on ne peut douter que sur la première, cette exception ne soit entièrement inadmissible.

SECTION V.

Comment et quand l'assuré peut exiger son payement.

862. La connexité des matières nous a déjà entraîné à traiter dans ce qui précède, et notamment n. 770 et suiv., plusieurs questions relatives à l'obligation contractée par l'assureur, de payer à l'assuré une somme ou autre valeur, pour réparation du dommage éprouvé. Il nous reste à indiquer plus particulièrement quelles sommes l'assuré doit payer, et dans quels délais.

Une observation préalable est nécessaire. Quoique l'assureur soit admis à faire la preuve contraire des événements allégués, et à contester les énonciations portées au connaissement, ou les évaluations que la police contient, il doit être provisoirement condamné au payement; mais l'assuré est tenu, s'il en est requis, de donner une caution dont l'engagement est
Com. 384. éteint après quatre années révolues, sans poursuites contre elle.

Lorsqu'il s'agit de condamner ainsi l'assureur,

www.libtool.com.cn
on admet des preuves que l'on peut ensuite rejeter en définitive, car le provisoire ne préjuge pas la question du fond. Néanmoins, les juges doivent être attentifs à ne pas se mettre dans le cas de décider sur des preuves trop légères. La témérité d'une décision provisionnelle devient quelquefois fatale à un assureur; et lorsque l'assuré est peu solvable, la caution fournie est souvent d'une faible ressource.

Un principe qu'il importe de ne pas perdre de vue, c'est que l'assureur doit en entier ce qu'il a promis: mais, pour fixer ce qu'il doit, il ne faut pas oublier la variété des clauses que peut produire la liberté indéfinie laissée aux parties, dans la formation de leurs conventions. Un assureur peut, comme nous l'avons dit n. 821, moyennant une prime stipulée, s'obliger à réparer toutes les pertes qu'éprouveront les marchandises d'une personne, dans des temps et des circonstances déterminés. Il peut s'obliger à ne réparer ces pertes, que jusqu'à concurrence d'une certaine somme.

Dans le premier cas, l'assurance est ce qu'on appelle *indéfinie;* dans le second cas, elle est *limitée*. Les juges auxquels appartient l'appréciation et l'interprétation des conventions des parties, auraient à examiner dans quelle hypothèse l'assureur a entendu se placer (1). On ne peut

(1) Rejet, 15 décembre 1830, D. 31, 1, 17.

www.ibtool.com.cn
donner de règles à cet égard ; il suffit de dire que s'il n'est pas indispensable que l'assurance indéfinie ait été stipulée d'une manière expresse, l'intention des parties doit au moins être claire et évidente. S'il y avait quelque incertitude, ce serait en faveur de l'assureur et à sa décharge qu'il faudrait faire l'interprétation. Assez souvent, la manière dont la prime a été stipulée sert à lever tous les doutes. Lorsqu'elle est à *tant* pour cent d'un capital déterminé, il est probable que l'assureur n'a voulu garantir que ce capital, parce qu'il y a une présomption naturelle que les parties entendaient proportionner l'indemnité de l'assureur, à l'étendue des risques qu'il courait.

En supposant que le caractère de l'assurance *indéfinie*, ou *limitée*, a été déclaré et fixé par les juges de la contestation, il faut en indiquer les effets.

Dans l'assurance indéfinie, quelque grand que soit le mal, quand même des dépenses considérables s'accumuleraient au point d'excéder la valeur de la chose assurée, et seraient, en dernier résultat, suivies d'une perte totale qui donnerait lieu au délaissement, l'assureur devrait acquitter toutes ces dépenses, et payer encore la valeur de la chose périe. Il n'y a rien en cela, de contraire à l'essence du contrat d'assurance, puisque l'assuré ne profite point de ces dépenses, et qu'elles sont pour lui une

www.libtool.com.cn
mise hors : c'était à l'assureur de prévoir cette chance, et de stipuler une prime assez élevée pour équivaloir à l'étendue des risques.

Dans l'assurance limitée, l'assureur n'est tenu de payer que la somme promise, quelque considérables que soient les pertes ou dépenses extraordinaires causées par force majeure, que l'assuré aurait supportées (1). Com. 393.

Il y a, cependant, des cas spéciaux dans lesquels l'assureur se trouve, en résultat, perdre au delà de la somme qu'il a promise. Ils sont la conséquence d'autres positions faciles à expliquer et à justifier. Le premier est celui que nous avons déjà prévu n. 839, relativement à la prise. Mais cette chance qu'un assureur qui a pris la composition pour son compte, court de perdre plus que la somme originairement promise, n'est point la conséquence du contrat primitif. La prise avait causé la perte et donné lieu au délaissement, par l'effet duquel il n'aurait rien payé de plus que ce qu'il avait promis, s'il n'avait pas voulu prendre la composition pour son compte. En y consentant, il a formé un nouveau contrat d'assurance, dont il subit tous les effets si la chose périt ultérieurement, mais dont aussi il recueillera les chances favorables. Le second cas a lieu lorsque le navire ayant fait naufrage, l'assureur procède au Com. 396.

(1) Cassation, 8 janvier 1823, D. 23. 1, 3.

www.libtool.com.cn

sauvetage, et par l'effet des dépenses exorbitantes qui en résultent, ou d'événements qui feraient ultérieuremeut périr les choses sauvées, ne recouvre pas de quoi en payer les frais. Mais c'est encore la conséquence d'un principe étranger à l'assurance. Le naufrage a donné lieu au délaissement; les choses naufragées sont devenues la propriété de l'assureur : le recouvrement s'est fait à son compte; s'il entreprend de les sauver, c'est à ses frais; et les conséquences fâcheuses qui s'en suivraient, résultant du principe qu'une chose périt pour le compte de son propriètaire, sont étrangères au contrat d'assurance, d'après lequel l'assureur a dû ou doit payer intégralement à l'assuré la somme promise. Nous parlerons n. 869, de l'hypothèse dans laquelle le sauvetage étant fait par l'assuré,
Com. 481. les frais excéderaient la valeur des choses sauvées.

L'assureur ne peut faire subir à l'assuré d'autres déductions que celles dont on est convenu. Ainsi, lorsqu'une assurance a été faite, *franc d'avaries*, jusqu'à concurrence de 2 ou 4 pour 100, l'assureur poursuivi par action d'avarie, doit payer toute la perte, moins ces 2 ou 4 pour 100. Mais si l'accident est d'une nature telle qu'au lieu d'une action en avarie, l'assuré agisse par voie de délaissement, il a droit d'exiger la totalité de la somme promise, sans déduction, à moins qu'on n'eût expressément stipulé que

www.libtool.com.cn
cette déduction aurait lieu, même en cas de délaissement (1).

863. L'assureur doit, comme on l'a vu n. 848, payer dans le délai convenu : s'il n'y en a point eu de stipulé, dans les trois mois du jour du délaisement signifié, ou, s'il n'a pas été accompagné des déclaration et signification dont nous avons parlé n. 847, dans les trois mois à compter du jour que cette condition a été accomplie. Com. 389.

Si, depuis l'accident qui a donné lieu au délaissement, le capitaine avait, conformément à ce que nous avons dit n. 643, fait des avances, des emprunts, ou contracté des dettes pour les besoins, le sauvetage, conservation, enmagasinement, etc. des choses délaissées, l'assureur en serait tenu : car le délaissement, par un effet rétroactif, le rend propriétaire des choses délaissées, du jour de l'événement; et tout ce qui a eu pour objet leur conservation est à sa charge.

Nous venons de voir de quel délai légal jouissait l'assureur pour payer ce qu'il a promis, lorsqu'il est attaqué par voie de délaissement. S'il n'est poursuivi qu'en action d'avarie, il ne jouit pas de ce délai, et doit payer immédiatement après le règlement, conformément aux principes expliqués n. 183 et suivants.

---

(1) Rejet, 8 février 1831, D. 31, 1, 89.

www.libtool.com.cn

Les droits de l'assuré contre l'assureur peuvent se prescrire, et les délais sont différents selon l'espèce d'action qu'il s'agit d'exercer. L'action en délaissement se prescrit par l'expiration des délais indiqués n. 848. Il n'en est pas de même de l'action en avarie : elle dure cinq ans, qui courent à compter de la date de la police, c'est-à-dire du jour de sa signature, encore qu'elle ait été close postérieurement. On a dérogé, en ce cas, aux règles ordinaires, qui veulent que si un droit dépend de quelque événement, la prescription ne coure que du jour qu'il est arrivé. Au surplus, on doit suivre, sur l'interruption de cette prescription et ses effets, ce que nous avons dit n. 240.

Com. 373. 431. Com. 432. Civ. 2257.

Mais, nonobstant ce temps de durée de l'action, l'assuré perd son recours contre les assureurs, s'il reçoit les marchandises sans protestation (1); cette protestation doit être faite, comme celle dont il est question n. 845 et 861, dans les vingt-quatre heures, et être suivie d'une assignation dans le mois (2), sauf les prorogations accordées en raison des distances, ainsi qu'on l'a vu n. 846.

Com. 435. 436.

(1) Rejet, 21 avril 1830, D. 32, 1, 70.
(2) Cassation, 17 novembre 1812, D. 23, 1, 123.

CHAPITRE IV.

Des actions et exceptions de l'Assureur.

864. La principale action de l'assureur contre l'assuré, est, comme on l'a vu n. 786, pour le payement de la prime; elle dépend des conventions. Si la prime a été promise, pour n'être payée qu'en cas d'heureuse arrivée, ou pour se compenser, en cas de sinistre, avec le prix dû par l'assureur, c'est l'événement qui décide si l'assureur a une action pure et simple contre l'assuré, ou si la compensation de la prime ne sera pas faite jusqu'à concurrence, avec le prix qu'il doit à l'assuré, pour réparation des pertes éprouvées par ce dernier. De quelque manière qu'elle soit exigible, la prescription a lieu par l'expiration du délai de cinq ans, à compter du jour de la signature de la police. C'est encore une modification à la règle du droit commun, sur les prescriptions; car, d'après cette règle, la prime pour le payement de laquelle un terme a été convenu, ne devrait être prescrite que par cinq ans, à compter du jour de l'exigibilité. Com. 432. Civ. 2261.

Mais, dans tous les cas, la demande de l'assureur est susceptible d'une exception de la part de l'assuré, fondée sur une circonstance spéciale dont il est convenable de parler ici.

www.libtool.com.cn

Dans la règle, la prime une fois convenue, quels que fussent l'époque et le mode de payement stipulés, devrait rester invariable, ou du moins n'être assujétie qu'aux diminutions ou augmentations stipulées La nature aléatoire de la convention semble même s'opposer à ce que le raccourcissement de voyage puisse être un
Com. 364. motif pour l'assuré, de demander une réduction de prime. Néanmoins, lorsque des marchandises sont assurées pour une seule et même prime d'aller et de retour, ce qui s'appelle
Com. 356. *prime liée*, et que l'assuré ne fait pas de chargement de retour, ou ne charge que pour une valeur inférieure à celle qu'il avait annoncée, soit volontairement, soit par l'effet d'une force majeure, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, sauf les conventions différentes des parties. Par exemple, Pierre a assuré, par prime liée, soixante mille francs, pour aller et retour à dix pour cent, ce qui fait six mille francs. Le chargement pour l'aller a été effectivement de soixante mille francs; mais il n'y a pas eu de retour; il ne peut exiger que les deux tiers de la prime, c'est-à-dire quatre mille francs. Mais s'il y avait eu retour de trente mille francs, on supposerait que le chargement est complet pour l'aller et le retour, jusqu'à concurrence de cette somme; et l'assureur recevrait d'abord trois mille francs de prime. Quant aux autres trente mille francs,

www.libtool.com.cn
on agirait comme si cette somme avait été assurée pour l'aller et le retour, et qu'il n'eût été fait aucun retour; et la prime serait, sur cette partie, réduite à deux mille francs. Cette modification n'a lieu que dans le cas où le voyage d'aller a été accompli; car, si le navire périssait en allant, le défaut de retour ne pourrait être invoqué par l'assuré, pour diminuer la prime, puisque le contrat ayant reçu son exécution, l'assureur serait obligé de payer la totalité de la perte.

Il n'y a pas lieu à cette modification, relativement à l'assurance du navire. Le voyage d'aller et de retour est considéré comme un seul voyage; le défaut de retour est jugé par les principes ordinaires.

L'assureur pourrait encore avoir à agir contre l'assuré, sans attendre le résultat d'aucun événement, s'il avait à demander la nullité de la police pour défaut de formes ou pour toute autre cause qui vicie les contrats en général, ou, comme on l'a vu n. 783, en prouvant que l'assuré savait ou était présumé savoir, à l'instant de cet acte, que les choses assurées étaient péries. Mais il peut en faire aussi la matière d'exceptions, et c'est ce qui arrive le plus souvent.

865. Hors les cas où la prime est payable avant l'événement, et ceux où l'assureur voudrait invoquer la résolution du contrat, il n'a

www.libtool.com.cn
que des exceptions à faire valoir. Il est débiteur de l'obligation de réparer des pertes, et n'a rien à faire que d'attendre le moment où cette réparation lui sera demandée.

Alors, non-seulement il peut, lorsqu'un délaissement lui est signifié, prétendre qu'il n'y a lieu qu'à une action d'avarie, mais encore soutenir que l'assuré n'en peut exercer aucune, soit en contestant la réalité des dommages dont la réparation est demandée, soit en prétendant qu'ils ne sont pas du nombre de ceux dont il doit répondre, ou qu'ils ne sont point arrivés dans le temps et le lieu des risques, soit en soutenant que la quantité ou la valeur des cho-
Com. 336. ses chargées n'égalait pas le montant de l'assurance, et faire réduire la somme qui lui est demandée, à la valeur du chargement ou de ce qui en restait à assurer, s'il y avait de précédentes assurances.

Le droit d'invoquer ces exceptions ne cesse point, par la circonstance que la police étant au porteur, ou négociable, les actions qui en résultent seraient exercées par un autre que par celui qui a figuré dans la convention, comme assuré. Elles sont inhérentes au contrat, et peuvent être opposées au cessionnaire, conformément à ce que nous avons déjà dit ci-dessus n. 313 et 797.

Mais l'assureur qui, après avoir payé sans réserves, voudrait, en prétendant qu'il ne con-

www.libtool.com.cn
naissait pas ses droits, répéter ce qu'il a payé, n'y serait pas admis, conformément à ce que nous avons dit n. 434, à moins que le dol de son adversaire ne l'eût privé de cette connaissance.

Nous avons vu, dans le chapitre précédent, comment les faits allégués par l'assuré, qui intente une action en délaissement ou d'avarie, devaient être prouvés; et l'analogie ne nous a pas permis d'en séparer quelques développements sur les exceptions que l'assureur peut lui opposer. Nous consacrerons le chapitre V à traiter des exceptions résultant du défaut de risques, ou de l'insuffisance des choses qui y auraient été exposées, qu'on appelle *ristourne*. Il ne sera donc question ici que des exceptions de l'assureur, fondées sur ce que les pertes dont l'assuré demande la réparation, ne sont, ni de la nature prévue, ni arrivées dans le temps et lieux convenus.

866. Les diverses espèces de risques dont l'assureur est chargé, les modifications ou extensions que les parties peuvent y apporter, développées dans les chapitres premier et second, les règles déjà données sur les obligations de l'assuré, sont la source et le fondement des exceptions de l'assureur.

Non-seulement, il ne répond pas des pertes qui, suivant ce que nous avons dit, n. 771, ne peuvent, par leur nature, être à sa charge; mais

www.libtool.com.cn
encore il peut arriver que des accidents de nature à s'y trouver, ayant été causés par le fait ou la faute de l'assuré, délient l'assureur de toute garantie. Ainsi, la confiscation qui, considérée en elle-même, est le résultat d'une force majeure à la charge de l'assureur, comme on l'a vu n. 772, pourra être une exception en sa faveur, s'il prouve qu'elle provient de la faute
Com. 352. de l'assuré, ou qu'il n'a pas dû s'attendre à ce risque, par la manière dont la nationalité du navire ou des marchandises a été désignée ou entendue, quand même l'assuré l'aurait induit ou laissé en erreur sans mauvaise foi. Cette même perte ne serait point aussi à sa charge,
Com. 353. si elle provenait de la faute du capitaine, lorsque la police ne contient pas la clause de barraterie. Elle serait, au contraire, un cas fortuit dont il répondrait, si elle était reconnue un fait de violence ou d'injustice : c'est donc par les circonstances et les principes du droit des gens, qu'il faudrait décider si un capitaine qui aurait refusé de laisser visiter son navire, par un navire étranger en pleine paix, et dont ce refus aurait occasionné la prise ou un arrêt, peut être réputé en faute. Il appartient aux juges du fond, d'apprécier si une prise résulte de guerre ou de piraterie, lorsque la police exclut ce dernier risque (1). Il importe au surplus de faire ob-

(1) Rejet, 6 avril 1831, D. 31, 1, 137.

www.nbtool.com.cn
server que, nonobstant le jugement rendu sur ce point en pays étranger, la partie intéressée pourrait soumettre de nouveau la cause aux tribunaux français que cette décision ne lierait aucunement.

Ce principe n'est pas en contradiction avec ce que nous avons dit n. 606 et 842, sur le cas de la décision rendue par une autorité française compétente, toujours considérée à l'égard de l'assureur, comme une force majeure, quelque évidemment injuste qu'elle pût être. Au premier cas, la décision de cette autorité a commandé l'obéissance, et le dommage qui en résulte est force majeure; il suffit que l'assuré en justifie. Au second, la même force majeure a existé, mais il y a doute sur son principe. Si une autorité étrangère, quelquefois intéressée à justifier des actes arbitraires, avait déclaré que la confiscation a eu lieu pour violation des lois du pays, la question n'en resterait pas moins intacte; il faudrait la décider de nouveau en France, sauf aux intéressés à recourir vers le souverain dont ils sont sujets, pour qu'il fasse valoir leurs droits auprès de celui qui leur a causé quelque tort.

Lorsqu'un navire a péri, qu'il a échoué, qu'il a été déclaré innavigable, ou que des marchandises ont éprouvé des avaries, par les eaux de la mer, l'assureur, sans nier ces faits, peut prétendre que le navire est parti en mauvais état:

www.libtool.com.cn
que c'est à ce mauvais état et non à des accidents, que la perte ou le dommage est dû.

Pour lever beaucoup de difficultés dans ce cas, il convient de rappeler que le navire doit avoir été visité avant le départ, ainsi qu'on l'a vu n. 630. S'il n'est pas justifié de cette visite, la présomption est que la perte, ou les avaries, proviennent de vices antérieurs à la navigation. Cette présomption s'applique tant à l'assurance du navire, qu'à celle des marchandises : soit que le chargement ait été fait par les armateurs eux-mêmes, soit qu'il l'ait été par de simples chargeurs, peu importe, en principe; sauf les conventions contraires dont nous allons nous occuper.

Il arrive assez souvent, en effet, que les conventions insérées dans la police, dispensent l'assuré de justifier de la visite du navire; et à cet égard, il est convenable de distinguer. Le simple chargeur qui aurait stipulé qu'il ne sera pas tenu de justifier de la visite du navire, n'aurait, selon nous, rien fait de contraire aux lois et à la bonne foi, parce que n'ayant pas caractère pour faire opérer cette visite, et ayant pu croire que la formalité a été remplie, il a mis suffisamment les assureurs à même de faire des vérifications ou de refuser d'assurer à cette condition. Il ne peut en être ainsi du propriétaire du navire, non-seulement pour ce navire lui-même, mais encore pour les marchandises dont

www.libtool.com.cn
il est chargé. Une telle clause serait illicite, à son égard, et devrait être réputée non écrite; car il ne peut alléguer, ni qu'il n'avait pas qualité pour faire visiter le navire, ni qu'il en ignorait les vices (1).

Lors même qu'un certificat de visite attesterait que le navire a été reconnu en bon état, au départ, l'assureur peut être admis à la preuve contraire (2). La visite établit bien une présomption légale; mais elle n'exclut pas une preuve contraire. L'innavigabilité surtout pourrait provenir de vétusté, de pourriture ou de vices intérieurs qui auraient échappé à l'attention des visiteurs; et d'après la nature du contrat d'assurance, l'assureur ne répond que de la perte qui a été causée par des coups de mer, ou par quelques autres accidents semblables. Mais l'exception que le procès-verbal de visite n'est pas produit, ne serait pas admissible si la perte avait été causée par un événement sur lequel le mauvais état du navire n'aurait pu, par la nature des choses, avoir aucune influence (3).

Il est facile de voir comment il faudrait décider dans les cas analogues, d'après ce qui a été dit, n. 773 et 774, que l'assureur peut, par exception à la demande de l'assuré, prétendre

(1) Rejet, 29 juin 1836, D. 36, 1, 405.
(2) Rejet, 18 mai 1824, D. 1, 322.
(3) Rejet, 25 mars 1806, D. 6, 1, 368.

www.libtool.com.cn
qu'une faute du capitaine ou de l'équipage a causé la perte ou l'avarie. Ainsi, dans le cas d'innavigabilité relative dont il a été question n. 842, l'assureur qui démontrerait qu'aucune précaution n'a été prise par l'assuré, pour mettre le capitaine en état de faire vivre son équipage, ou de faire les réparations à la charge de cet assuré, serait fondé à prétendre que ce dernier a, par sa faute, produit l'événement d'après lequel le navire a eu besoin de réparations ou de ravitaillement, qu'on n'a pu exécuter au lieu de relâche, et dont l'impossibilité a obligé de déclarer le navire innavigable. Ainsi, lorsque les marchandises chargées sur le tillac, hors le cas de voyage au petit cabotage, ont été avariées, ou même ont été jetées sans indemnité, comme on l'a vu n. 725 et 814, l'assureur qui n'a point eu connaissance de ce mode de chargement, peut refuser de réparer le dommage. Nous en avons donné d'autres exemples n. 771 et 829. Mais, comme nous venons aussi de le faire remarquer, le droit d'invoquer ces exceptions cesse lorsque l'assureur s'est chargé de la baraterie de patron, à moins que l'assuré n'en fût lui-même complice.

En combinant ces principes avec ce que nous avons dit aussi n. 771, de l'obligation dans laquelle est l'assureur, de garantir l'assuré, lorsque les marchandises ont été vendues ou engagées pour les besoins de la navigation léga-

lement constatés, il est facile de voir qu'un assureur qui aurait assuré à l'un, le corps du navire, et à l'autre le chargement, pourrait opposer à l'armateur dont le navire aurait péri, et qui lui ferait délaissement, la compensation de tout ce dont ce dernier est débiteur envers le propriétaire du chargement, pour prix des marchandises vendues ou mises en gage pour les besoins du navire. Nous avons vu, n. 663, que, dans quelque position que ce fût, cet armateur devrait en payer le prix, et que la perte ou l'abandon du navire ne l'en libérait pas. C'est donc une dette ordinaire qu'il avait contractée envers le chargeur, aux droits duquel l'assureur se trouve subrogé, conformément à ce que nous avons dit, n. 855 et 861 : d'où résulte, dans cette hypothèse, le droit de cet assureur, d'opposer la compensation de cette créance à l'armateur dont il est débiteur.

867. L'assuré a dû se renfermer rigoureusement dans les termes de la police; cette règle est la source de toutes les exceptions de l'assureur. Ainsi, la substitution d'un navire à celui qui a été désigné, met fin aux risques; et l'assureur ne répond plus de ce qui peut arriver, Com. 351.
après cet instant, aux choses assurées; il ne répond que des pertes antérieures. On considérerait alors, suivant les principes donnés n. 806, comme changement de navire, non-seulement

www.ilstool.com.cn

la substitution faite par l'assuré, d'un navire, à celui qui a été nommément désigné, mais encore à celui que cet assuré a choisi en vertu de la latitude que lui donnait le défaut de désignation spéciale dans la police. Il importe peu que l'assuré prouve que le navire substitué est plus fort ou meilleur que celui qu'il avait indiqué, et sur lequel étaient ou ont été mises les choses assurées; ou même que, par un événement quelconque, le premier navire ait péri.

L'autorisation de changer, donnée à l'assuré, ne permet plus à l'assureur d'invoquer cette exception; mais elle doit être expresse, et ne s'induirait pas de ce que d'autres modifications auraient été permises par le contrat. Ainsi, la faculté de relâcher dans un port, ne comprendrait pas celle de transborder, car l'une n'est pas l'équivalent de l'autre. Le navire qui s'arrête dans un port, reste le même; le transbordement substitue un navire à celui qui était désigné.

Ce que nous avons dit n. 808, montre comment ces principes s'appliqueraient au changement de capitaine. Dans ce cas et dans les autres semblables, tels qu'une substitution de pavillon, ou l'irrégularité des pièces de bord du capitaine, qui aurait eu pour résultat de faire capturer le navire, il importerait peu que le fait qui donne lieu à l'exception de l'assureur fût imputable à l'armateur ou au capitaine, sans le concours ni le consentement du char-

www.libtool.com.cn
geur à qui cette exception est opposée; elle n'en devrait pas moins être admise, sauf le recours de l'assuré contre les auteurs de ces infractions.

Les mêmes principes s'appliquent au changement de voyage ou de route : par exemple, si, depuis que les risques ont commencé, soit d'après la convention, soit d'après les règles expliquées n. 775 et suivants, le navire change de route, ne fût-ce qu'un instant, ou s'arrête sans y être autorisé par les clauses de faire échelle, dérouter, rétrograder; s'il change de voyage, c'est-à-dire s'il se rend, par un détour plus ou moins considérable, à un lieu qui n'était point annoncé comme lieu de destination, ou même si, après avoir exactement suivi la route convenue, arrivé à la hauteur du lieu de sa destination, il continue pour un autre, sans y être autorisé par la clause de naviguer partout, les risques sont terminés. Mais c'est aux tribunaux qu'il appartient de décider, d'après les faits et les circonstances, combinés avec les termes de la police, si l'assuré s'est écarté des clauses de la convention (1). Il ne faut pas du reste confondre ce changement de route, qui ayant lieu depuis le voyage commencé, est un accident, une modification de ce voyage, avec Com. 351. 364.

(1) Rejet, 27 janvier 1808, D. 1, 332. Rejet, 17 décembre 1838, D. 39, 1, 32.

www.libtool.com.cn
le changement de voyage, avant le départ. Dans le premier cas, l'assurance subsiste en faveur de l'assureur qui peut opposer à l'assuré une infraction à la loi des parties, d'où résulte la cessation des risques : dans le second cas, le contrat est annulé par l'effet d'un ristourne, comme nous le verrons n. 872. Mais l'assuré peut toujours s'excuser en prouvant qu'il a cédé à une force majeure. On considère donc comme changement forcé, toute déviation nécessitée par la crainte de l'ennemi, le besoin de se procurer des vivres, de l'eau, de radouber le navire, de laisser à terre des pestiférés ou autres malades contagieux, d'éviter la prise ou les dangers résultant de ce que le port où l'on veut aborder serait bloqué : on considère aussi comme autorisé, tout changement résultant de la liberté laissée par les termes de la police, qu'il faut entendre d'après l'usage, ou d'après ce que permet la nature de l'expédition.

Ainsi, dans le petit cabotage, quand l'assurance est faite pour un temps limité, il est possible que le navire revienne plusieurs fois au port du départ sans que le risque soit fini. Ainsi, lorsqu'une assurance est à prime liée, le navire n'est pas présumé avoir changé son voyage s'il s'arrête à un port plus rap-
Com. 364. proché où il pouvait débarquer, ou si, au lieu de continuer sa route, il revient au port de départ; c'est un raccourcissement de voyage,

www.libtool.com.cn
et le port où il s'est ainsi arrêté, devient le port de retour.

L'assureur pourrait encore exciper de toute contravention aux clauses facultatives énoncées n. 823, ou prétendre que l'événement sinistre n'est pas arrivé dans le temps des risques; on suivrait, pour apprécier cette exception, les règles données n. 775.

868. Enfin, l'assureur pourrait invoquer, contre l'assuré, une exception résultant du crime par lequel ce dernier, soit comme auteur principal, soit de complicité avec le capitaine à qui il en aurait donné l'ordre ou fait l'invitation, aurait volé les marchandises, supposé de faux jets, ou fait périr le navire, pour donner ensuite lieu aux actions en avarie ou délaissement. Nous sommes entré à cet égard, n. 595, 1°, dans une discussion dont les principes recevraient, sans aucune modification, leur application au droit maritime. Il est inutile d'ajouter, d'après ce qui a été dit n. 772, que la clause par laquelle l'assureur se serait chargé de la baraterie de patron, ne pourrait lui être opposée, dans ce cas, par l'assuré, puisque nous supposons sa complicité avec le capitaine, complicité dont la preuve, est, sans aucun doute, à la charge de l'assureur, car, c'est une exception qu'il invoque; et ni le crime ni la fraude ne se présument : ils doivent être prouvés. Civ. 1116.

www.ltstool.com.cn

869. L'effet du délaissement étant, comme on l'a vu n. 849 et suivants, que l'assureur devienne propriétaire des choses assurées, ou
Com. 385. de ce qui en reste, il a droit, à son tour, d'exiger de l'assuré, qu'il lui rende compte du sauvetage, et d'obtenir des dommages-intérêts, en cas de négligence, faute grave ou fraude de sa
Civ. 1992. part, de même qu'un mandant a ce droit contre son mandataire. Cet assuré, comme on l'a vu n. 643 et 840, n'a pas dû se dispenser, sous aucun prétexte, de faire travailler au sauve-
Com. 381. tage : c'est une condition tacite du contrat.

Le compte du sauvetage, ainsi opéré, doit être rendu par lui à l'assureur, dès que le recouvrement est fait; mais il forme un objet qui n'a rien de commun avec le payement des sommes assurées, et qui ne saurait l'arrêter; il ne pourrait jamais être, pour l'assureur, un prétexte de suspendre le payement de ce qu'il doit à l'assuré, en attendant le compte qui lui est dû. Par conséquent, il ne pourrait lui opposer une compensation, à moins que sa créance ne fût elle-même liquide et exigible.

L'assuré est fondé à déduire, sur le montant de ce qu'ont produit les effets sauvés, les frais
Civ. 2102. de sauvetage qui sont privilégiés. S'il a été fait sous la surveillance d'une autorité publique, elle taxe les dépenses, ainsi qu'on l'a vu n. 643; s'il n'y a aucun autre moyen de règlement, le
Com. 381. juge peut déférer, le serment à l'assuré, jusqu'à

www.libtool.com.cn
concurrence; d'une somme qu'il détermine. Civ. 1369.

Si les frais de sauvetage excédaient la valeur des effets recouvrés, cet excédant resterait-il à la charge de l'assuré? On peut dire qu'il éprouverait, dans ce cas, une lésion, puisqu'il n'est pas possible de calculer la dépense avant le sauvetage, et que, néanmoins, il est obligé d'y faire procéder : que tout mandant doit rembourser la totalité des dépenses du mandataire, Civ. 1999. quand même l'affaire lui devient ensuite onéreuse. Cependant, la raison de décider est, que, par la nature du contrat, l'assureur n'a voulu s'exposer à perdre que jusqu'à concurrence des sommes qu'il a assurées. D'ailleurs, il est rare que le produit des choses assurées ne couvre pas les frais du sauvetage; et dans le cas contraire, une sorte d'égards, pour l'assureur, doit laisser l'excédant de dépense au compte de l'assuré. Au surplus, la question ne s'élèverait pas, si l'assureur avait donné à l'assuré un pouvoir spécial de travailler au sauvetage, ce qui emporterait, de droit, l'obligation d'en rembourser tous les frais, sans égard à la valeur des effets sauvés. Le plus souvent même, la police d'assurance en contient la clause.

Nous avons vu que le capitaine est tenu de procéder au sauvetage; mais s'il manquait à ce devoir, l'assureur, qui n'aurait pas pris pour son compte la baraterie de patron, ne pourrait rendre l'assuré responsable de la faute du capi-

www.libtool.com.cn
taine. Ce dernier n'est plus, à proprement parler, le représentant des assurés; l'événement du sinistre qui était de nature à donner lieu au délaissement, dont l'effet est rétroactif, comme on l'a vu n. 854, a mis les choses naufragées au compte de l'assureur : c'est bien plus comme son représentant, que comme représentant de l'assuré, que le capitaine procède au sauvetage.

Dans le cas où le capitaine prévoit que la dépense excédera le produit, et craint de ne pas réussir à se faire rembourser par l'assureur, il laisse en général ce soin à l'administration locale.

Alors, la question de savoir qui payera l'excédant des dépenses, est résolue, pour la France, par les articles 41 et suiv. du titre III de l'ordonnance du 3 mars 1781. Lorsque les effets et agrès du bâtiment naufragé, qui doivent être vendus conformément à ces articles et à l'arrêté du 27 mars 1800 (6 germinal an VIII), ne suffisent pas pour subvenir aux dépenses de sauvetage, nourriture, et autres frais indispensables pour la conservation de l'équipage, ou si le tout est entièrement perdu, il est pourvu à l'acquittement du déficit par le trésor public. Quoique cette ordonnance de 1781 paraisse spéciale pour les consulats au Levant et en Barbarie, une circulaire du ministre de la marine, du 21 septembre 1821, en a appliqué les

dispositions aux administrateurs de la marine dans le royaume, et aux consuls français, en pays étrangers, afin que les secours ne manquent jamais aux naufragés. Les dispositions de cette ciculaire ont été maintenues par l'article 74 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. Nous en reparlerons n. 1465.

CHAPITRE V.

Du ristourne, ou résolution du Contrat d'assurance.

870. Les règles expliquées n. 239, suffisent pour faire connaître qu'un contrat d'assurance nul, ne peut produire d'effets : la partie en faveur de laquelle la nullité est établie peut, suivant les principes généraux, l'invoquer, soit par action principale, soit par exception.

Mais quoique valable, c'est-à-dire non frappé de nullité, ce contrat peut être dissous ou modifié par ce qu'on nomme *ristourne*.

Nous avons vu, n. 596 et suiv. que le ristourne peut avoir lieu : pour inexécution des clauses du contrat, pour défaut de risques, pour fausses ou inexactes déclarations. Les règles relatives au premier cas de ristourne sont susceptibles de peu de modifications dans leur application au droit maritime : il n'en est pas

www.hotool.com.cn

de même des deux autres. En conséquence, il va être question ici, du ristourne pour défaut total ou partiel des risques, et pour fausse ou inexacte déclaration. Ce sera l'objet des deux sections qui diviseront ce chapitre.

SECTION PREMIÈRE.

Du ristourne, ou résolution du Contrat, pour défaut de risques.

871. Le contrat d'assurance n'ayant pour objet que de réparer une perte, il manque, dans son objet essentiel, si les choses assurées n'ont pas été exposées à des risques maritimes. Cette condition est toujours et nécessairement sous-entendue; si elle n'est pas accomplie, le contrat est annulé, comme on l'a vu n. 596, 3°; l'un des contractants, selon qu'il y a intérêt, et sauf les modifications qui seront indiquées ci-après, peut invoquer cette résolution, soit par exception à la demande de l'autre, soit par action en rescision ou réduction avant l'événement,
Civ. 1235. soit par action en répétition pour payement fait sans cause.

Ces actions sont assujéties à la prescription
Com. 432. de cinq ans, comme celles dont nous avons parlé n. 863.

Cette section étant destinée à traiter du ristourne pour défaut, ou pour insuffisance de

www.libtool.com.cn
choses mises en risques, nous en ferons l'objet des deux premiers paragraphes; le troisième contiendra quelques règles sur la manière d'opérer le ristourne, en cas de plusieurs assurances sur le même objet.

§ Ier.

Du ristourne pour défaut absolu de choses assurées.

872. Il y a évidemment défaut de choses assurées, à l'égard d'un assureur, lorsque ce qui a été assuré par lui, l'avait déjà été par un autre. Nous renvoyons sur ce point, à ce qui a été dit n. 595, 5°. On peut ajouter qu'il y a défaut de choses assurées, lorsque le contrat a eu pour objet, des choses qui ne pouvaient légitimement faire l'objet d'une convention d'assurance. Il y a enfin défaut de choses assurées, lorsque celles que désigne le contrat, étaient péries, ou heureusement arrivées avant sa formation, soit qu'on ait la preuve de ces faits, soit qu'on applique la présomption dont il est parlé n. 785.

Cependant, nous croyons que, dans ce dernier cas, c'est-à-dire lorsqu'un assureur, au lieu de faire la preuve dont nous avons indiqué les éléments, n. 782 et suiv., se borne à invoquer la présomption dite de la *lieue et demie par heure*, on ne peut l'appliquer qu'au cas où il y a ouverture à délaissement, et non au cas où il s'agit d'avarie. On pourrait objecter, à la vérité, contre cette distinction, que l'effet de la présomption

www.libtool.com.cn
étant de déclarer que l'assuré a connu l'événement, peu importait qu'il fût de nature à donner lieu au délaissement, ou à une simple action en avarie : qu'en gardant le silence sur un fait qu'il est présumé avoir connu, il a dissimulé l'état réel des choses assurées, et, par cela même, opéré la dissolution du contrat. Ces raisons ne nous paraissent pas décisives. Cependant, il ne faut pas étendre d'un cas à l'autre une présomption rigoureuse; elle doit être étroitement limitée dans ses expressions; l'événement qui donne lieu au délaissement, a un caractère d'importance qui peut lui donner une publicité plus éclatante qu'à celui qui ne produit que des avaries; d'ailleurs, une solution contraire aurait pour conséquence d'appliquer la présomption à toute avarie, quelque peu importante qu'elle fût, ce qui amènerait des entraves dans le commerce des assurances.

Une autre cause incontestable de ristourne est le défaut de chargement des choses assurées sur le navire désigné : quand même on en chargerait d'autres, et que ce navire ferait le voyage annoncé dans la police, la dissolution du contrat aurait lieu. A cet égard, comme on l'a vu n. 870, le contrat d'assurance est de droit strict. Si on a fait assurer *tels* objets chargés dans *tel* navire, et qu'on ne les y ait pas réellement placés, l'existence d'autres objets, quel qu'en puisse être le prix, ne rend point

www.libtool.com.cn
le contrat valable. Il importerait peu que les choses chargées fussent des matières avec lesquelles pourraient être fabriquées celles que désigne le contrat, ou des objets qui se composent avec les matières désignées dans ce contrat : par exemple, qu'une assurance ayant été faite sur de la farine, on eût chargé du blé, ou qu'une assurance ayant été faite sur des laines, on eût chargé des pièces de drap; le blé converti en farine, la laine convertie en drap, sont, comme nous l'avons vu n. 155, des espèces nouvelles.

Mais, par suite de ce que nous avons ajouté, il en serait autrement d'une assurance faite sur du blé désigné en sacs, et qui se trouverait simplement entassé dans le navire. On pourrait même aller jusqu'à dire que, si une assurance avait été faite sur des lingots d'or ou d'argent, l'assuré qui les aurait convertis en vaisselle, en piastres, ou en quadruples, ne serait pas censé avoir substitué une chose à une autre, parce que la vaisselle, les piastres ou quadruples peuvent facilement se réduire en lingots, et que la matière ne change pas.

Quand même on aurait chargé ce qui a été indiqué, il n'y a point encore de choses exposées à des risques, si le voyage n'a pas lieu. Ce que nous avons dit n. 775, doit empêcher de confondre le commencement du voyage avec celui des risques. Si l'on avait stipulé, par

www.libtool.com.cn
exemple, que les risques sur le corps, commenceront dès que le navire aura pris charge,
Com. 351. la prime serait acquise à l'assureur, quoique le voyage fût rompu avant la mise à la voile, si déjà le navire avait pris charge. Mais si l'assurance ne portait que sur les risques qu'un navire parti de Bordeaux, et destiné pour la Martinique, aurait à courir, depuis les îles Canaries jusques au lieu de sa destination, il y aurait ristourne si le voyage se terminait aux Canaries.

La rupture du voyage a lieu, non-seulement quand le navire ne part pas, mais encore quand il part pour une autre destination que celle qui avait été déterminée par la police, quand même le port de cette destination serait plus proche que le port de la première : par exemple, si un navire en armement à Bordeaux, destiné pour Cadix, faisait voyage pour La Rochelle.

Il peut quelquefois être incertain, si le voyage a été totalement changé, ou simplement s'il a été rompu depuis qu'il est entrepris : ce que nous avons dit n. 676 et suivants, quoique relativement à une matière différente, fait sentir la distinction entre l'un et l'autre cas. Dans l'exemple ci-dessus donné, le fait parle de lui-même; car un navire armé à Bordeaux, avec destination pour Cadix, ne fait pas un seul moment, lorsqu'il se rend à La Rochelle, une partie de la route qui conduit à

www.rubbo.com.ch
sa destination. Mais si un navire a dû partir de La Rochelle pour Cadix, et qu'il se rende à Bordeaux, l'incertitude est plus grande, parce que la direction est la même au commencement du voyage, et qu'on peut se demander si réellement le départ n'était pas pour Cadix, si l'entrée à Bordeaux n'a pas été une simple rupture de voyage.

Les expéditions que doit prendre le capitaine lèveront presque toujours l'incertitude. Si le navire annoncé, dans un contrat d'assurance, devoir se rendre du Havre à Cadix, avait pris des expéditions pour Bordeaux, Lisbonne, etc., l'accident qui le ferait périr à peu de distance de La Rochelle, et dans la même route de destination que suivent les navires, en se rendant à Cadix, ne serait pas réputé un accident à la charge de l'assureur, parce qu'il suffit que le changement soit justifié pour que le ristourne s'opère.

Il ne faut pas, toutefois, aller jusqu'au point de dire que le voyage serait rompu, par cela seul que le capitaine aurait affrété le navire, pour un lieu autre que celui qu'indiquait le contrat d'assurance, si cet engagement n'avait pas d'ailleurs d'exécution, et si le navire prenait ses expéditions pour la destination primitivement convenue : ce n'est pas un projet non exécuté, mais le fait qu'il faut considérer.

Lorsqu'un navire a été nommément désigné,

www.libtool.com.cn
comme on l'a vu n. 811, l'assuré ne peut appliquer l'assurance à un autre, si elle était pour le corps, ni charger sur un autre, si l'assurance était sur les facultés. Cette expédition d'un navire différent de celui qui a été désigné dans la police, annulerait le contrat d'une manière absolue et donnerait lieu au ristourne. On ne pourrait dire qu'il y a eu départ de l'objet assuré, quand c'est le navire : ou, s'il s'agissait des marchandises, que le lieu des risques a été tel qu'il était convenu.

Mais nous avons vu n. 806, que s'il ne s'agissait que d'une erreur dans le nom du navire indiqué par la police, et qu'il fût néanmoins identiquement le même, l'assureur ne pourrait pas s'en étayer, si, d'ailleurs, connaissant ce navire, il n'avait pu être trompé. Il faudrait aussi modifier la règle, si la substitution d'un navire à celui qui a été indiqué était le résultat d'une force majeure, par exemple, l'incendie dans le port. On distinguerait alors entre l'assurance du navire et l'assurance du chargement: l'assurance du navire serait anéantie, car le navire n'existant plus, il n'y a plus lieu de le garantir; mais l'assurance sur les marchandises subsisterait si l'assuré les chargeait sur un autre navire, puisque ce serait un changement forcé.

Par suite des mêmes principes, si l'assurance
Com. 361. a eu lieu divisément pour des marchandises qui devraient être chargées sur plusieurs navires

www.nbtool.com.cn
désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et que le chargement entier soit fait sur un seul, ou sur un moindre nombre qu'il n'est dit dans la police, l'assureur est tenu seulement de la somme qu'il a assurée sur celui ou ceux des navires qui ont reçu les marchandises; et l'assurance est nulle, pour défaut de chargement, à l'égard des autres.

Un exemple peut rendre cela sensible. Pierre assure cent mille francs de marchandises, qui doivent être chargées par quatre portions égales, sur les navires *la Paix*, *l'Alexandre*, *le Saint-Nicolas*, *la ville de Paris;* l'assuré charge la totalité sur *la Paix;* les quatre navires partent et périssent. L'assureur ne devra garantir que vingt-cinq mille francs, somme pour laquelle *la Paix* était assurée; il y aura ristourne pour soixante-quinze mille francs. Si l'assuré place quatre-vingt mille francs sur *la Paix*, et vingt mille francs sur *l'Alexandre*, l'assurance de *la Paix* ne sera toujours que de vingt-cinq mille francs, et celle de *l'Alexandre* réduite à vingt mille francs; il y aura cinquante-cinq mille francs de ristourne.

Il importe peu que les autres navires périssent, dans le même événement; en cette matière, les stipulations relatives aux risques sont de rigueur. Mais si des marchandises destinées à être chargées sur plusieurs navires, étaient mises dans une seule gabarre pour y être trans-

www.ibtool.com.cn

portées, la perte de cette gabarre serait pour le compte de l'assureur. En principe, comme on l'a vu n. 856, les risques des marchandises
Com. 328. 341. commencent à l'instant qu'elles sont sur les gabarres; la convention n'a évidemment envisagé que les navires, et non le mode de les charger; l'assureur peut avoir intérêt à diviser le risque sur plusieurs navires, motif qui n'existe pas ici, l'usage étant d'employer souvent une seule gabarre pour charger successivement des navires différents.

Si la police n'énonçait point la somme assurée sur chaque navire, l'assurance aurait son entier effet à l'égard de chacun de ceux sur lesquels il y a quelque chose de chargé; car l'assuré a été maître de répartir le chargement à son gré. Par cette distribution, il ne contrevient pas à la police, puisque l'assureur, en ne stipulant pas la somme qu'il entend assurer sur chacun, l'a laissé libre de régler les choses comme il voudrait.

873. Quelle que soit la cause qui empêche le voyage, elle donne à l'assuré le droit d'invo-
Com. 349. quer le ristourne, sans que l'assureur puisse demander à prouver que cette renonciation est de mauvaise foi, ou lui cause un préjudice notable. Quoique, dans la rigueur, on puisse opposer à celui qui, après avoir fait assurer son navire et ses marchandises, renoncerait libre-

www.libool.com.cn
ment à son expédition, sans justifier d'un obstacle de force majeure, la règle qu'une condition ne peut pas être purement potestative, Civ. 1174.
de la part de celui qui s'oblige, on a reconnu qu'il serait souvent nuisible au crédit d'un commerçant, de le forcer à déduire les motifs qui l'ont déterminé à abandonner une expédition pour laquelle il avait peut-être avancé des capitaux considérables. On a reconnu que son intérêt garantissait suffisamment l'assureur contre toute renonciation arbitraire. En conséquence, si le navire ou les marchandises ne partent point, même par le fait de l'assuré, le contrat est rompu, et la prime n'est point due par lui. L'assureur ne peut qu'exiger demi pour cent de la somme assurée. L'intérêt du commerce maritime a dicté cette exception aux règles du droit commun.

Cette rétribution étant due, moins à titre de dommages-intérêts, que comme indemnité des frais de négociation, déplacement, peines, soins, etc., ce qu'on nomme, droit de signature, l'assuré ne peut s'en affranchir en prouvant que la rupture de voyage est le résultat d'une force majeure tout à fait indépendante de sa volonté, ou même qu'elle lui est nuisible. Les rétributions du notaire ou courtier sont aussi à sa charge.

Mais, de ce que, dans ce cas de ristourne, la bonne foi de l'assuré n'est point examinée,

www.libtool.com.cn
s'ensuit-il qu'il soit admissible, en tout temps, à l'invoquer, par exemple, comme exception pour se dispenser de payer la prime, lorsque le navire étant arrivé à bon port, à une destination autre que celle qu'indiquait la police, il ne craint plus l'événement qui seul permettrait d'exiger la somme assurée? Au premier abord, l'affirmative ne semble pas douteuse, puisque l'assureur aurait pu lui opposer le ristourne en cas de sinistre. Mais les circonstances doivent être considérées. Celui qui fait assurer des choses, dans un lieu fort éloigné, peut croire de bonne foi, que l'expédition s'effectuera telle qu'il l'a annoncée à l'assureur, et doit, même après l'événement, être admis à exciper du ristourne : au contraire, celui qui, demeurant à Bordeaux, y ferait assurer des marchandises sur un navire où il n'aurait aucun intérêt, ou qui l'expédierait pour un autre voyage, et n'exciperait du ristourne qu'après l'heureuse arrivée, pour se dispenser de payer la prime entière, ou pour en réclamer la restitution, devrait être déclaré non recevable. Il serait même à désirer qu'une telle conduite fût assimilée à la fraude de celui qui, sciemment, fait assurer après l'événement, ou au-delà de ce qu'il a réellement chargé.

A plus forte raison, l'assuré qui dans la police, a déclaré avoir lui-même chargé les marchandises, serait de son chef non recevable à

soutenir qu'il n'a rien chargé. C'est aussi par le même motif, que le porteur d'une police d'assurance, *pour compte de qui il appartiendra*, dont nous avons parlé n. 801, n'est point admis à invoquer le ristourne. Son droit ne dérive pas de la seule détention de la police, mais de cet acte, joint au connaissement représenté. Ce connaissement fait preuve du chargement; il n'y a donc aucun moyen de prétendre que le chargement n'a pas été fait, sans attaquer la vérité du connaissement, ce qui ne peut être permis à l'assuré, comme on l'a vu n. 832.

874. Le droit de demander le demi pour cent est accordé à l'assureur, en vertu de sa bonne foi présumée ; mais si la nature même de l'assurance prouvait que cette bonne foi n'a pas existé; s'il avait assuré des choses que nous avons vu n. 765 et suiv., ne pouvoir être la matière du contrat d'assurance, la nullité absolue de la convention ne permettrait pas qu'elle eût un effet quelconque pour le payement de ce demi pour cent. A plus forte raison, quand le ristourne a lieu pour fraude de l'assureur, qui connaissait ou était présumé connaître la cessation des risques, ou qui serait jugé avoir voulu faire une gageure, en assurant ce qu'il savait ne point ou ne pas devoir exister.

www.libtool.com.cn

§ II.

Du ristourne pour insuffisance des choses mises en risques.

875. De même qu'il peut y avoir lieu à un ristourne total, lorsqu'il n'y a pas de choses mises en risques; de même, il peut y avoir lieu à un ristourne partiel si la totalité des choses annoncées dans la police n'a pas été chargée, ou lorsqu'elle a été diminuée en route par des déchargements partiels autorisés, ou lorsque les choses ont été évaluées à un prix supérieur au véritable. Mais on ne doit pas s'arrêter à des différences qui n'auraient rien d'important, ou à de faibles inégalités. Un tel scrupule ne servirait qu'à occasionner des procès : ce point est laissé à la prudence du tribunal.

Lorsque l'assurance porte, à la fois, sur le navire et sur le chargement, il faut se reporter à ce que nous avons dit, n. 761.

On peut encore placer, parmi les cas de ristourne, celui où l'assurance ayant été faite à prime liée, l'asssuré ne fait pas de retour, et où la prime éprouve une réduction du tiers, comme nous l'avons vu n. 864; mais, dans ce cas particulier, l'asureur ayant droit aux deux tiers de la prime, pour une moitié de voyage, on ne lui accorde point demi pour cent sur le montant de la réduction.

En général, le droit de demander le ristourne appartient à l'assureur et à l'assuré. Mais lorsque celui-ci est de mauvaise foi, l'assureur seul peut l'invoquer : lorsqu'il y a fraude de la part de l'un ou de l'autre, ils y sont également non recevables; et enfin, lorsqu'il y a seulement erreur de la part de l'assuré, le droit d'invoquer le ristourne est réciproque.

Ce sera l'objet des trois articles suivants.

ART. I. *De l'insuffisance résultant de la fraude de l'assuré.*

876. Nous avons vu, n. 829 et suiv., quelles justifications l'assuré était obligé de faire, et le droit de l'assureur, de les contester, en soutenant que la quantité ou la valeur des choses mises en risques n'égalait pas la quantité déclarée dans la police, ou la somme pour laquelle l'assureur s'était engagé.

Il est donc important de distinguer si l'insuffisance alléguée par l'assureur consiste dans une quotité de chargement moindre que celle qui a été annoncée, ou dans une évaluation excessive, donnée aux choses dont la quantité déclarée aurait été réellement chargée. Au premier cas, lors même que la police aurait dispensé l'assuré de justifier le chargé, l'assureur a, comme on l'a vu, n. 832, droit d'exiger le serment de l'assuré; et même, au lieu de recourir à cette ressource, il peut prouver qu'il n'y a pas eu de chargement, ou que le chargement était insuf-

www.libtool.com.cn

fisant. Au second cas, si la police contient l'évaluation des choses assurées, ce qui, comme on l'a vu n. 820, dispense l'assuré de faire opérer cette évaluation, l'assureur a toujours droit de la requérir. Il ne doit pas cependant y être admis, lorsque l'évaluation ne s'éloigne pas sensiblement du cours qu'avaient les choses assurées, ou du prix qu'elles eussent pu être vendues, lors de l'assurance, dans le lieu où elles étaient, si ce lieu est une place de commerce, ou dans le lieu où elles ont été achetées, si lors de l'assurance les marchandises étaient en pleine mer. On sent que la valeur des choses, au lieu de destination, serait sans influence.

La distinction indiquée n. 596, 3°, entre le cas où la fausse évaluation provient d'une fraude de l'assuré, ce qui donne lieu à lui refuser le droit de demander la réduction, tandis qu'il peut user de ce droit, s'il est de bonne foi, s'applique, sans modification, aux assurances maritimes.

Com. 357. 358.

La réduction se fait à la valeur des objets qui ont été effectivement chargés dans les termes de la convention. A défaut d'accord entre les parties, des experts font l'évaluation, suivant le prix exact des objets assurés, au lieu du départ, sans autre addition que les frais de transport, droits de douanes et tous autres déboursés faits avant le chargement des marchandises dans le navire, ou pour ce chargement, et sans

Com. 358.

Com. 339.

www.liprool.com.cn
aucune considération de convenance ou d'affection qui influe quelquefois sur le prix de vente.

Lorsque, par le résultat de ces exceptions et vérifications, il est reconnu que l'assuré a trompé l'assureur, le ristourne peut être demandé par ce dernier, qui n'est point obligé de remplir les engagements résultant de la police, et qui cependant conserve ou peut exiger la prime entière qui lui a été promise, et même Com. { 336. 351. exercer, contre l'assuré, des poursuites civiles et criminelles. Cet assuré ne pourrait exciper de la fraude prouvée contre lui, ou dont il viendrait faire l'aveu, pour se dégager, dans le cas où l'assureur n'ayant pas demandé de ristourne, exigerait, après l'heureuse arrivée, le payement de la prime, ou voudrait la conserver.

L'assuré pourrait, néanmoins se justifier, en démontrant que le déficit dans le chargement, ou l'excès dans l'évaluation, provient de quelque erreur. Si l'assurance a été faite dans un lieu autre que la demeure de l'assuré, et par quelque intermédiaire, on présume aisément qu'il n'y a pas eu de fraude. La justification serait plus difficile pour un assuré qui aurait personnellement négocié la convention. Toutefois, on présume toujours la fraude contre celui qui aurait fait assurer des effets déjà affectés à un prêt, ou qui, ayant fait faire des assurances sur un chargement assuré, n'aurait pas, en délaissant aux assureurs,

www.libtool.com.cn
Com. 379. fait les déclarations à l'aide desquelles ceux-ci puissent vérifier si le prêt et l'assurance réunis, égalent ou excèdent la valeur de ces objets.

ART. II. *De l'insuffisance résultant de la fraude commune à l'assureur et à l'assuré.*

877. Il pourrait arriver que la fraude fût commune aux deux contractants qui, par exemple, auraient pu, l'un faire assurer, l'autre assurer, comme valeur de 100,000 fr., des choses qu'ils savaient n'en pas valoir 20,000. Lorsqu'en cas de perte du navire, indiqué porteur des marchandises qu'on a supposé chargées, l'assuré viendra demander 100,000 fr., l'assureur pourra exiger qu'il prouve la vérité de ce chargement et de cette évaluation; ou si elle est portée dans la police, il sera admis à la contester, comme on l'a vu, n. 833 et 876. L'assuré ne sera pas fondé à s'y refuser, sous prétexte qu'on a voulu faire une gageure, quand même il en aurait l'aveu écrit de son adversaire : le ristourne aura donc lieu. De même, lorsqu'en cas d'heureuse arrivée, l'assureur demandera le payement de la prime, l'assuré aura droit de justifier qu'il n'a pas été fait de chargement, et l'assureur ne pourra s'opposer au ristourne, sous le même prétexte de gageure.

ART. III. *De l'insuffisance résultant de la simple erreur.*

878. Il pourrait arriver que, sans fraude de

www.tibtool.com.cn
l'assuré, la totalité des choses assurées n'eût point été chargée, ou que ces choses n'eussent pas une valeur égale à la somme portée dans la police. C'est alors que peut s'élever la question de savoir comment on procédera, lorsque les parties usant du droit de faire les évaluations par la police, en dispensant l'assuré d'autres justifications, l'assureur parvient à prouver qu'il n'a pas été chargé autant que la police annonçait, ou prétend que l'évaluation doit être réduite. Il ne peut y avoir de difficulté sérieuse, pour ce qui tient à la quotité du chargement. La vérité prouvée, l'emporte sur tout ce qui a pu être dit. Le contrat ne sera donc valable que jusqu'à concurrence de la quantité des objets chargés dans le navire. Le ristourne peut alors être demandé par l'assuré, à moins que l'assureur ne prouve, contre lui, que cet assuré avait ou était censé avoir parfaitement connu que l'assurance excédait la véritable quantité des choses chargées, parce qu'en général la fraude ne se présume pas; l'assureur ne peut opposer à l'assuré que, le voyage étant terminé, et le navire arrivé heureusement, il doit profiter de la chance, sous prétexte qu'il était probable, qu'en cas de perte, l'assuré n'eût pas excipé du ristourne. Com. 318.

La question est plus délicate lorsqu'il s'agit de l'évaluation. On peut dire qu'il y a lieu à distinguer, selon que la police contient une

www.libtool.com.cn
simple évaluation déclarative faite par l'assuré, ou qu'elle porte que l'évaluation a été réciproquement faite et consentie. D'après ce que nous avons dit n. 876, cette distinction ne nous paraît pas nécessaire. Dans l'un et l'autre cas, nous pensons que l'assureur a droit de prouver que les marchandises valaient moins qu'elles n'ont été évaluées. Seulement, les rôles sont changés, et c'est à lui qu'est imposée l'obligation de prouver l'excès d'évaluation qui dénaturait le contrat. Mais il ne faut point aussi perdre de vue, ce que nous avons dit n. 817, sur les circonstances qui rendent excusable et même légitime une évaluation supérieure à celle du prix matériel d'achat, et n. 876, sur le droit qu'ont les juges de ne pas admettre une demande en réduction qui ne serait qu'une pure chicane et une injustice.

A ces exceptions près, si la demande en réduction paraît fondée, l'assurance est réduite à la valeur véritable des choses chargées; et l'as-
Com. 348. sureur ne reçoit, ou, s'il a reçu, ne conserve la prime que dans la même proportion. Mais il lui est dû demi pour cent sur le montant de la réduction. Par exemple, Pierre a assuré le chargement de Paul, évalué 10,000 fr., à 10 pour cent de prime : le ristourne réduit l'assurance à 8,000 fr.; Pierre ne garantit la perte que jusqu'à cette somme; il ne reçoit que 800 fr. de prime, et sur les 2,000 fr. de différence

www.tibtool.com.cn
entre la valeur assurée et l'estimation, il lui est dû 10 francs, demi pour cent de 2,000.

§ III.

Du ristourne en cas de plusieurs assurances sur le même objet.

879. Nous avons vu, n. 767 et 795, que des objets pouvaient être assurés par diverses personnes, chacune pour une somme distincte. C'est principalement dans ce cas, que le ristourne a lieu le plus fréquemment. Par exemple, un commerçant veut faire assurer 30,000 fr. sur les facultés de *tel* navire; il charge de cette opération, un courtier d'assurance, qui dresse la police et se procure des assureurs. Un premier garantit pour 10,000 fr., un second, pour 8,000 fr., un troisième, pour 7,000 fr., et un quatrième pour 5,000 fr. Il se trouve que, sans qu'il y ait de fraude de la part de l'assuré, son intérêt dans le chargement ne monte qu'à 25,000 fr. : il y a donc lieu au ristourne pour les 5,000 francs excédant. Com. 359.

Alors, il est important d'examiner comment les assurances ont été faites. Plusieurs personnes peuvent avoir assuré ensemble, par un engagement commun : dans ce cas, tous ces assureurs n'ont souscrit qu'une même assurance, et, d'après ce que nous avons dit, n. 182, leur engagement n'est pas différent de celui

www.libtool.com.cn
qu'une seule personne aurait contracté. Il est réduit en masse, sauf à eux ensuite à se régler proportionnellement à leur intérêt.

Plusieurs personnes pourraient, comme nous venons de le dire, avoir donné des assurances séparées et successives, mais ayant la même date, ou d'après la règle présentée n. 795, présumées être du même jour; ou enfin ces assurances successives peuvent avoir des dates différentes.

Com. 360. Dans le premier cas, chaque assurance est réduite proportionnellement, par voie de répartition, au marc le franc. Dans le second cas, Com. 359. on a égard à l'ordre de date des polices ou des signatures, sur la même police. Si la première assurance couvre l'entière valeur de l'intérêt de l'assuré, les polices subséquentes sont annulées; et les assureurs qui les ont signées, dégagés de toute obligation, doivent rendre la prime, ou ne peuvent l'exiger : seulement, ils reçoivent demi pour cent du montant de leur assurance, à titre d'indemnité. Si la première police ne suffit pas pour couvrir l'entière valeur des effets chargés, la seconde subsiste jusqu'à concurrence de l'excédant, et ainsi de suite.

Ces bases de réduction ne s'appliquant qu'au cas où les assurances de dates successives sont pour des sommes déterminées : il en serait autrement si elles avaient eu lieu pour des portions aliquotes. Par exemple, un commerçant a fait

www.libtool.com.cn
assurer par une première police, la moitié de son chargement, évaluée 100,000 fr.; par une seconde, un quart, évalué 50,000 fr.; en enfin, par une troisième, le dernier quart, évalué aussi 50,000 fr.; la valeur effective du chargement total n'est que de 150,000 fr.: il y a lieu au ristourne pour un quart sur chaque police. On sent aisément les motifs de cette différence.

Nous avons vu, n. 271, que si des choses assurées étaient vendues, les droits résultant de l'assurance étaient compris dans la vente, et que la police subsistait au profit du nouveau propriétaire. Il suit de là que les assurances qu'il aurait fait faire, dans l'ignorance des premières, tomberaient en ristourne, si, jointes aux premières, elles excédaient la valeur des effets assurés.

880. Les ristournes des assurances qui excèdent la valeur réelle des choses assurées, ont lieu quand même quelques causes étrangères annuleraient les premières polices. Ainsi, la faillite d'un assureur, premier en date, qui donnerait lieu à la résolution de la police, dans le cas prévu n. 828 et 864, n'intervertit en rien l'ordre que nous venons de tracer; le ristourne n'aurait pas moins lieu à l'égard des derniers assureurs, comme si les premiers n'étaient pas devenus insolvables. L'assuré ne pourrait même, dans aucun de ces cas, réclamer, pour son dé-

www.libtool.com.cn
couvert, le bénéfice des assurances caduques. S'il s'était fait assurer la solvabilité du failli, ou s'il s'était procuré une nouvelle assurance, ces réassureurs ou cautions seraient placés au rang du failli.

Ce que nous avons dit jusqu'ici, suppose l'hypothèse où tout le débat relatif au ristourne existe entre les divers assureurs successifs d'une même chose; mais il pourrait arriver qu'une personne, après avoir fait assurer ses marchandises par un seul assureur, celui-ci se fit réassurer par diverses personnes, et qu'au moment du règlement, on s'aperçût que l'assurance principale excédait la valeur des choses chargées; ce qui, par conséquent présenterait aussi un déficit de valeur sur la masse des réassurances.

Dans ce cas, la somme de déficit, qui donne lieu au ristourne, doit-elle être déduite proportionnellement sur toutes les réassurances, ou doit-elle porter sur ces réassurances, dans l'ordre de leurs dates, en commençant par la dernière?

En faveur de la première de ces deux opinions, on peut dire que le contrat de réassurance a pour objet de mettre le réassureur au lieu et place de l'assureur primitif, jusqu'à concurrence de la somme réassurée; de l'associer ainsi à l'assureur primitif, et de lui transmettre une portion indivisible des risques que courrait l'assureur primitif; qu'ainsi, lorsqu'il y a plusieurs réassureurs, la somme de ristourne dont est frap-

www.libtool.com.cn
pée l'assurance primitive, doit être repartie sur chacune d'elles, sans égard aux dates.

Mais il nous semble plus exact et plus conforme aux principes, de faire opérer le ristourne sur les diverses réassurances successives, dans le même ordre qu'il aurait lieu si, primitivement, les choses en risque avaient été assurées par deux, trois, quatre assureurs. La réassurance est, en elle-même et par sa nature, une assurance véritable. Lorsque les divers réassureurs sont instruits que l'assurance primitive excéde la valeur réelle des objets assurés, et qu'il y a lieu à un ristourne, ils sont tous, à l'égard de celui qu'ils ont réassuré, dans la même position que s'ils avaient assuré des choses qui lui appartenaient; et si ces choses se trouvent valoir moins que le montant des engagements qu'ils ont pris envers lui, à des dates différentes, la conséquence juste et naturelle doit être qu'il n'y avait plus matière à réassurer, à compter de l'instant où, soit une, soit plusieurs des réassurances, avaient atteint le chiffre de cette valeur véritable : à cet instant, il n'y a plus eu rien à réassurer, puisqu'il n'y a plus eu rien en risque; dès lors, le ristourne doit frapper les réassurances, en commençant par la dernière et en remontant ainsi aux précédentes.

On ne pourrait s'écarter de ce principe, que dans le cas spécial, où les réassureurs, au lieu de réassurer des sommes fixes, auraient réas-

www.libtool.com.cn
suré des quotités, par exemple, le cinquième, le quart, le tiers, dans la chose primitivement assurée.

881. Nous avons vu, n. 760 et 851, que si on avait fait assurer une partie aliquote, par exemple, la moitié, les trois quarts d'une chose, le reste formait un découvert pour lequel l'assuré était réputé son propre assureur. Il pourrait se faire que l'évaluation donnée à la totalité de cette chose, étant erronée, il y eût lieu au ristourne. Il est évident qu'on y procéderait, comme si la chose avait été assurée en entier par plusieurs assureurs.

Nous avons vu également, n. 760 et 779, qu'en vertu de la clause de *faire échelle*, l'assuré avait droit de faire des déchargements et rechargements en route; et il peut arriver que, par l'effet de ces opérations, les objets assurés ne se trouvent plus être en quotité ou en valeur égale à ce qui a été assuré. A chaque déchargement, le risque est censé avoir été diminué proportionnellement, dans l'intérêt de chaque assureur, quelle que soit la date des polices. Il en serait autrement, si la valeur du chargement avait été inférieure dans le principe au montant total des assurances; car, dans ce cas, il y a lieu au ristourne, à l'égard des dernières, jusqu'à due concurrence, et les règles expliquées plus haut ne sont point modifiées.

www.libtool.com.cn

882. L'application de ce qui vient d'être dit peut être rendue sensible par quelques exemples.

Premier exemple.

Par une première police, Pierre fait assurer sur le corps d'un navire. . . . . 10,000 fr.
Par une seconde police, il fait assurer sur corps et facultés. . . . . 20,000.
Par une troisième, il fait assurer sur facultés. . 10,000.

Total. . . . . 40,000 fr.

Son intérêt se trouve, quoique sans fraude de sa part, n'être sur le corps que de. . . . . 10,000 fr.
Et sur facultés, que de. . . . . 10,000.

Total de ce qui a été exposé aux risques. . . . . 20,000 f.

La première police subsistera en entier, et embrassera tout l'intérêt de Pierre, sur le corps du navire; la seconde police absorbant l'entier intérêt qu'il avait sur les facultés, l'autre moitié de cette seconde police et la troisième seront caduques et tomberont en ristourne.

Second exemple.

Par une première police, Pierre fait assurer sur corps et facultés. . . . . 20,000 fr.
Par une seconde, il fait assurer sur corps. . . 10,000

Total. . . . . 30,000 fr.

Son intérêt sur le corps est de 20,000 fr.; et il n'a rien sur les facultés.

La première police subsistera en entier, et la seconde sera caduque.

Troisième exemple.

Par une première police, Pierre fait assurer sur facultés. . . . . 10,000 fr.
Par une seconde, il fait assurer sur corps.. . . 10,000.
Et par une troisième, sur corps facultés. . . . 20,000.

Total. . . . . 40,000 fr.

Il n'a chargé aucune marchandise, mais sa part, dans le corps du navire est de 30,000 francs.

La première police sera caduque; les deux autres seront valables pour la totalité, puisqu'elles n'excèdent pas 30,000 francs.

SECTION II.

Du Ristourne pour déclarations fausses ou erronées.

883. Nous avons vu, dans ce qui a précédé, et notamment n. 823, que l'assureur avait intérêt à connaître et droit d'exiger qu'on lui déclare tous les risques auxquels il s'expose en s'obligeant. Lui dissimuler des circonstances qui pourraient changer l'étendue de ce risque ou en diminuer l'opinion, ce serait lui faire supporter des chances dont il ne voulait peut-être pas se charger, ou dont il ne se fût chargé qu'à des conditions différentes; ce serait, en un mot, le tromper. La nature du contrat ne permet même pas qu'on distingue entre le cas où la fausse déclaration serait le résulat du dol, ou d'une erreur sans mauvaise foi. Dans l'une et l'autre position, la police n'offrant plus le concours des volontés sur le même objet, qui est de l'essence de tout contrat, il n'en existe plus. Peu importe que les choses périssent par un événement sur lequel les circonstances dissimulées n'auraient pas influé; l'assureur serait toujours autorisé à répondre qu'il n'a assuré que *tel* risque, et que ce risque a été changé. Par exemple, si la circonstance que le navire est armé

www.libtool.com.cn
en guerre, avait été dissimulée à l'assuré, bien que le navire ne périt pas, par suite d'un combat, ou ne fût pas enlevé par prise ou autres risques particuliers auxquels sa destination l'assujétissait, et qu'il pérît par tempête ou d'autres événements maritimes auxquels tous les navires sont exposés, l'assurance ne devrait pas moins être annulée, sans que l'assuré fût recevable à requérir la confirmation du contrat, en offrant un surcroît de prime, ou à consentir que l'assureur ne soit tenu aux risques, que dans la latitude de ceux dont le charge la police, par lui souscrite, et à courir la chance de tous ceux dont les circonstances dissimulées ont pu être le principe; l'assureur n'en serait pas moins recevable à requérir la nullité de l'assurance. Il est fondé à dire qu'il n'aurait pas souscrit la police s'il eût été instruit des circonstances essentielles qui lui ont été dissimulées. Son intention avait été de se soumettre aux seuls risques dont il s'était rendu responsable, il a été trompé: cela suffit pour que le contrat soit nul dès son principe. Ainsi, une différence entre l'époque du départ du navire indiqué dans la police, et la véritable, doit annuler le contrat, soit qu'il ait eu pour objet d'assurer le chargement, soit qu'il n'ait assuré que le corps : ainsi, dans une assurance sur le corps, une différence sur le tonnage peut paraître assez grave pour annuler le contrat. Il en est de même lorsqu'on a

www.libtool.com.cn
annoncé, comme neutre ou amie, la propriété qui appartenait à des belligérants; l'assureur qui a droit, dans ce cas, suivant l'exception que nous avons prévue n. 801 et 866, de rechercher les véritables caractères de la propriété assurée, peut se refuser à réparer un dommage dont on ne lui a pas fait connaître toutes les chances; ce qui n'empêche pas que, dans son intérêt, la police ne soit valable, et,
Com. 351. par conséquent, la prime acquise à son profit.

Peu importe que, comme on l'a vu n. 785, on ait assuré sur bonnes ou mauvaises nouvelles; cette clause ne dispense pas l'assuré de déclarer ce qu'il sait.

Nous avons, à l'aide de ces principes, décidé n. 810, quel serait le sort d'une assurance faite le 1^er^ avril à Paris, ou dans un port quelconque, sur le corps d'un navire déjà en mer, avec clause que les risques de l'assureur commenceront le 10 avril, si, par l'événement, il était reconnu qu'entre le 1^er^ et le 10 avril, le navire avait éprouvé des accidents tels que sa perte était devenue inévitable, quoique, dans le fait, il eût péri quelques jours seulement après le 10 avril.

La même question pourrait se présenter à l'occasion du chargement assuré sur ce navire; quoiqu'on puisse dire que, faute de s'être expliqué, l'assuré est censé avoir promis que les marchandises qu'il fait assurer, n'étaient ni

www.libtool.com.cn

péries, ni en état imminent de perte, occasionné par des accidents antérieurs au jour où les risques de l'assureur ont commencé, nous pensons que dans ce cas, comme dans celui qui concerne le navire, le ristourne ne pourrait être invoqué.

Ce que nous avons dit, n. 790, ne permettrait pas que l'assuré, dans le cas où l'assureur invoque contre lui, le ristourne fondé sur des déclarations fausses ou erronées, fût admis à prouver, par témoins, qu'il a déclaré verbalement à l'assureur, les faits non énoncés dans la police, ou dont la connaissance n'est pas avouée par ce dernier. Il aurait la seule ressource de lui déférer le serment; et par conséquent, il n'en pourrait user contre un porteur par endossement, à moins qu'il ne prétendît qu'il a eu aussi connaissance personnelle de ces faits. Civ. { 1359. 1358.

Du reste, l'appréciation des circonstances guiderait seule les tribunaux, pour juger si un assureur savait ou pouvait savoir ce qu'il prétend lui avoir été dissimulé, et quelle influence ce qu'il dit avoir ignoré, aurait pu avoir sur sa détermination (1); car, il faut que les différences entre les énonciations et les faits véritables soient d'un intérêt quelconque. Ainsi, lorsqu'on a fait assurer le corps d'un navire, qu'on annonce devoir aller prendre un chargement à

(1) Rejet, 7 décembre 1824, D. 1, 331.

www.libtool.com.cn
tel lieu de relâche, si le navire ne charge point, et s'il périt en continuant sa route, l'assurance ne pourra être annulée sous ce prétexte.

884. Ce qui vient d'être dit s'applique, à bien plus forte raison, aux cas où l'assuré s'est rendu coupable de simulation ou de faux. Ainsi, il y a simulation lorsqu'on présente un navire comme étant d'une nation autre que celle à laquelle il appartient réellement; et cette fausse déclaration prend le caractère de faux, si, pour l'appuyer, de fausses énonciations sont insérées dans les pièces de bord.

La partie lésée a le droit, ou de rendre une plainte par l'effet de laquelle le ministère pu-
Com. 336. blic peut requérir les condamnations que prononcent les lois (1), selon que le fait se trouvera classé parmi les crimes ou délits : ou d'agir simplement en dommages-intérêts, devant les tribunaux civils. Mais il est bien évident que l'intention de léser, sans laquelle il ne peut y avoir de crime, de délit, de dol ou de fraude,
Civ. 1116. doit être prouvée, parce qu'on ne la suppose point.

885. L'assureur ne cesse pas d'être recevable à dénoncer les suppositions faites dans l'intention de le léser, lorsqu'il a visé les connais-

(1) Rejet, 17 août 1821, D. 1, 1142, et 2, 97.

sements dans lesquels la supposition a été commise, ou que ces connaissements ont été relatés dans les polices d'assurance qu'il a souscrites. Pour montrer qu'il n'y a pas eu supposition, il ne suffit pas de dire que celui avec qui on traitait, a vu et a connu l'acte dans lequel la supposition était commise : il faudrait prouver qu'il a su que les choses n'étaient pas telles que cet acte les énoncait. Par exemple, si un assureur se plaignait de ce qu'on a désigné, dans une police d'assurance et dans les connaissements qui s'y référaient, des balles, comme contenant du coton, tandis qu'elles ne contenaient que du chiffon ou de la bourre, l'assuré pourrait détruire l'odieux et la criminalité du reproche, en prouvant que l'assureur savait que les balles contenaient effectivement du chiffon ou de la bourre, mais que volontairement il a consenti qu'on énonçât, dans les connaissements et la police, du coton comme chose assurée. Le ristourne aurait lieu alors suivant les principes expliqués n. 878; mais il n'y aurait pas supposition criminelle, pourvu d'ailleurs, qu'elle n'eût pas eu pour but de tromper un tiers.

886. Au contraire, lorsque l'assuré s'est présenté à l'assureur, avec des connaissements indiquant des marchandises d'une espèce et d'une qualité auxquelles il a pu et dû croire, si cet assureur parvient à prouver que, dans la réa-

www.libtool.com.cn

lité, des choses autres que les marchandises désignées aux connaissements, des choses sans véritable valeur, ou du moins d'une valeur infiniment au-dessous de celles que les connaissements et la police attribueraient aux objets désignés comme aliment de l'assurance, ont été chargées, l'assuré ne peut se retrancher dans une fin de non recevoir fondée sur ce qu'en visant les connaissements, en les relatant dans les polices, l'assureur est réputé avoir bien connu les choses telles qu'elles étaient.

Par la nature même du contrat, l'assureur est admis non-seulement à contester les preuves produites par l'assuré, pour justifier son chargement dans le navire, mais encore à faire preuve contraire, tant par titres que par témoins; et on ne pourrait même exciper contre lui, comme preuve qu'il ne lui serait pas permis d'arguer, des procès-verbaux de douanes, fussent-ils assermentés, qui constateraient le chargement prétendu (1). Il n'en est point de l'assurance comme de la vente. Il est de la nature du contrat de vente que l'acheteur voie ou vérifie ce qu'on lui vend, et, à plus forte raison, qu'il ne soit plus recevable à attaquer le contrat, sous prétexte qu'il aurait été trompé dans la qualité de la chose, dès qu'il en a pris livraison; sauf le cas particulier de l'action

Civ. 1642. 1643.

(1) Rejet, 4 août 1829, D. 29, 1, 318.

rédhibitoire, pour les causes qui la font admettre, et dans le bref délai fixé par la loi. Il est, au contraire, de la nature du contrat d'assurance, que l'assureur s'en tienne aux déclarations qui lui sont faites, qu'il ne les vérifie point au moment où il souscrit la police, mais qu'il soit réputé contracter sous la foi de leur vérité, sous la condition que tout ce qu'on lui déclare est exact, sous la réserve de faire annuler l'assurance, et même de poursuivre, par voie criminelle, les suppositions qu'on se serait permises à son égard. Civ. 1648.

L'assuré qui les commettrait, se rendrait coupable de faux en écritures privées commerciales; car, on ne peut se refuser de mettre au rang des certificats, les connaissements à qui la loi commerciale donne le nom générique d'attestations ou actes justificatifs du chargement; et la falsification ou fausseté dans un certificat, faite dans la vue de tromper autrui, est un faux. Com. 383. 384. Pén. 162.

Si les circonstances ou tous autres motifs ne permettaient pas d'y voir un faux, il y aurait évidemment escroquerie; car, à moins de dénaturer toutes les notions, il est impossible de ne pas avouer que celui qui, pour engager un assureur à lui promettre *telle* somme, si *tels* objets qu'il désigne, périssent, suppose que ces objets sont chargés, ou en substitue d'autres de moindre valeur, dans la vue de se faire payer, à l'événement, le prix promis sur la foi de sa

www.nbtool.com.cn
fausse déclaration, emploie des manœuvres frauduleuses pour escroquer tout ou partie de la fortune de l'assureur.

L'assuré ne serait pas mieux fondé à exciper qu'ayant été poursuivi en banqueroute frauduleuse, et l'allégation de ce faux chargement ayant été un des éléments de la poursuite, son acquittement, prononcé par les jurés, établit une fin de non recevoir fondée sur l'autorité de la chose jugée, contre la poursuite civile de l'assureur. Nous en avons suffisamment expliqué les motifs n. 264.

TITRE VI.

DU CONTRAT A LA GROSSE.

887. On nomme *contrat à la grosse*, un prêt fait sur des objets exposés à des risques maritimes, avec convention que si ces objets arrivent heureusement, le prêteur, ordinairement appelé *donneur*, sera payé du capital et d'une somme déterminée pour profits maritimes, ou que si, par les accidents de la navigation, ces objets périssent ou sont détériorés, ce prêteur ne pourra rien demander au delà de ce qu'ils se trouveront valoir.

Le contrat de prêt à la grosse a de grands rapports avec l'assurance maritime. Dans l'un,

www.libtool.com.cn
le prêteur est chargé des risques, et dans l'autre, c'est l'assureur. Dans l'un, le profit, dans l'autre, la prime, sont le prix de risques maritimes qui sont supportés d'après les mêmes principes, et peuvent être modifiés de la même manière. Le taux de ces profits ou de cette prime est plus ou moins élevé, suivant la durée et la nature des risques ou la convention. Les deux contrats ne produisent les effets qui leur sont propres, qu'autant que les objets affectés au prêt, ou assurés, ont été exposés à des risques maritimes, que les mêmes circonstances, les mêmes événements font commencer et finir.

888. Mais si l'on rencontre cette conformité entre ces deux contrats, on doit aussi remarquer plusieurs différences. Dans le contrat à la grosse, le prêteur fournit réellement une certaine somme: dans le contrat d'assurance, l'assureur ne fournit rien; au contraire, il reçoit une prime qui, souvent, lui est payée à l'instant de la convention, et qui, lors même qu'elle n'est pas payée comptant, est une créance certaine, qu'il peut céder ou se faire garantir. C'est ce qui fait que les profits maritimes sont toujours fixés à un taux proportionnellement plus élevé que les primes d'assurances, et que, comme nous l'avons déjà dit n. 855, ce dernier contrat est bien plus commun et bien plus utile. Dans le prêt à la grosse, il faut des choses susceptibles Com. 315.

www.libtool.com.cn
d'être la matière d'un gage : dans l'assurance, il suffit de pertes possibles. Le prêteur à la grosse, en se chargeant des risques que courent les choses sur lesquelles il prête, ne contracte aucune obligation envers l'emprunteur; l'assureur s'oblige envers l'assuré à l'indemniser des pertes qu'il pourra essuyer, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

889. C'est de là que dérivent la plupart des différences que nous remarquerons entre ces deux contrats. Elles existent principalement en ce qui concerne leur exécution et l'application de la règle que tout demandeur doit établir son droit. Dans le prêt à la grosse, le prêteur qui
Com. 325. s'est dessaisi de son argent, ne pouvant l'exiger avec les profits convenus, qu'au cas d'heureuse arrivée, doit prouver cet événement ou toute autre cause légitime d'exigibilité. L'emprunteur n'ayant rien à demander, n'est assujéti à aucune diligence pour faire connaître les sinistres et autres accidents qui pourront lui servir d'exceptions : il suffit que, lorsqu'il sera attaqué, il en fasse justification; s'il doit s'en procurer la preuve, c'est dans l'intérêt de ses exceptions. Dans le contrat d'assurance, l'assureur ayant promis d'indemniser l'assuré de ses pertes, c'est ce dernier qui est demandeur : c'est donc à lui de les justifier par des actes, dans les délais déterminés : l'assureur n'agit point, il attend et

www.libtool.com.cn
pourra fonder ses exceptions sur l'insuffisance, l'irrégularité, ou la tardiveté des preuves rapportées par l'assuré.

Ce titre sera divisé en cinq chapitres. Le premier traitera des principes généraux sur le contrat à la grosse; le second, de ses formes; le troisième, des droits et actions du prêteur contre l'emprunteur; le quatrième, des droits et exceptions de l'emprunteur contre le prêteur; le cinquième, du ristourne ou dissolution du contrat par défaut ou insuffisance de choses mises en risques.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux sur le Contrat à la grosse.

890. La définition que nous avons donnée du contrat à la grosse, n. 887, établit suffisamment qu'il ne peut en exister, s'il n'y a une chose prêtée, s'il n'y a des objets affectés à la sureté de ce prêt, si ces objets ne sont exposés à des risques, si le prêteur n'a pas droit à un profit qui puisse être l'équivalent de l'intérêt de son capital et des risques dont il se charge.

Ce peu de mots indique la distribution de ce chapitre en quatre sections.

SECTION PREMIÈRE.

Des choses qu'on peut prêter à la grosse.

891. Les principes généraux que nous avons

www.libtool.com.cn
donnés, n. 468 et suiv., sur le prêt commercial, s'appliquent au prêt à la grosse : ainsi, on peut prêter à la grosse, non-seulement de l'argent, mais toute espèce de choses appréciables. Il n'est pas contre l'essence et la nature de ce contrat, que l'emprunteur reçoive des effets ou des marchandises, qu'il convertit en argent; mais dans la réalité, ce sont moins ces choses, que leur prix, qui fait la matière du contrat. Cette observation suffit pour ne pas confondre un prêt à la grosse, avec la convention par laquelle on confierait à des gens de mer, le transport et la vente de marchandises, moyennant une part dans le profit, ou toute autre indemnité, ce qui forme, suivant la nature des clauses, ou une commission, ou un contrat de revente à profit commun, ainsi que nous l'avons vu, n. 702.

On sent, du reste, qu'il faut que les choses prêtées à la grosse soient de nature à se consommer, ou si elles n'en étaient pas susceptibles, que la convention donne à l'emprunteur le droit d'en disposer, sans être tenu de les rendre en nature. Ce n'est pas qu'on dût n'accorder aucun effet à la convention, par laquelle des objets seraient livrés à une personne, pour n'en avoir que l'usage, les rendre s'ils ne périssaient pas par accidents maritimes, et payer, pour cet usage, un certain prix; mais ce serait plutôt un louage à la grosse, qu'un prêt,

www.libtool.com.cn
puisque l'emprunteur ne deviendrait pas propriétaire de la chose prêtée.

SECTION II.

Des choses affectées à l'emprunt à la grosse.

892. Le prêt à la grosse ne pouvant exister qu'autant qu'on y affecte des choses exposées à des risques maritimes, tout ce que nous avons dit, n. 758 et suiv., relativement à la nature, consistance et valeur des choses assurées, est applicable à ce contrat, sauf quelques modifications que prescrit sa nature particulière.

Les choses qui, par leur nature ou par les dispositions prohibitives de la loi, ne peuvent être la matière de l'assurance, tels que les profits espérés, les loyers des gens de mer, le fret à faire, ne sont pas susceptibles d'affectation au prêt à la grosse; et même les choses auxquelles le contrat d'assurance s'applique, ne peuvent pas toujours indistinctement être la matière du prêt à la grosse. Cette restriction naît de la différence qui existe entre ces deux contrats. Le prêt à la grosse, produisant l'affectation réelle des choses sur lesquelles on emprunte, exige que ces choses soient vénales; l'assurance n'ayant pour objet que de se garantir contre des risques possibles, il n'est pas indispensable que la chose exposée puisse être vendue. Ainsi, comme nous l'avons dit, Com. 318. 319.

www.libtool.com.cn

n. 589, 2°, on peut faire assurer la vie ou la liberté d'un individu, quoiqu'elles soient l'une et l'autre inaliénables; et elles ne pourraient être la matière d'une affectation à un prêt à la grosse.

Il n'est pas toutefois indispensable aussi que la chose affectée soit corporelle; on pourrait emprunter sur une créance, si elle était exposée à des risques maritimes qui pourraient la faire périr ou la diminuer. Tel est le fret déjà
Com. 320. acquis, ou le profit déjà fait sur des marchandises expédiées.

398. On ne peut emprunter que sur des choses qu'on court risque de perdre. Si déjà elles étaient garanties par un contrat d'assurance, elles ne pourraient être affectées à un prêt à la grosse. Il faut cependant entendre sainement cette prohibition; si des marchandises déjà assurées
Com. 316. 317. avaient une valeur supérieure à la somme pour laquelle l'assurance a été faite, l'excédant de leur valeur pourrait être affecté à un emprunt à la grosse. Il en serait de même en cas d'un emprunt préexistant.

En cas de contravention aux prohibitions portées par la loi, le prêteur qui a à s'imputer de les avoir méconnues, ne peut répéter que la
Com. 318. somme prêtée, sans aucun profit maritime, et seulement l'intérêt du jour de la demande. Si la somme empruntée l'avait été sur les salaires

www.libtool.com.cn
des gens de mer pendant la navigation, ces prêts seraient entièrement nuls, comme nous l'avons vu n. 697, à moins qu'ils ne fussent accompagnés des autorisations, et qu'ils n'eussent pour principe, les causes portées dans l'ordonnance du 1er novembre 1745.

Il n'est pas nécessaire que la chose sur laquelle on emprunte soit embarquée dans le lieu du départ; il suffit, comme nous l'avons vu, n. 805 et 832, pour l'assurance, qu'elle le soit à l'instant où commencent les risques que l'emprunteur entend faire supporter au prêteur.

Ce prêteur n'a pas besoin, pour la validité du prêt, de justifier que la chose empruntée a été utilement employée. L'emprunteur, de son côté, peut employer l'argent à ce qu'il croit le plus utile à ses intérêts, le faire servir à l'achat, dans le lieu du départ, des marchandises qui sont à sa convenance, ou le prendre avec lui, à bord, pour des opérations ultérieures. Dans tous ces cas, le prêt n'en est pas moins valable; il suffit, à moins de convention contraire, que l'emprunteur justifie qu'à l'instant où les risques qu'il veut mettre à la charge du prêteur, ont commencé, des choses de l'espèce indiquée, et équivalentes à la somme empruntée, y étaient réellement exposées. Com. 329.

www.libtool.com.cn

SECTION III.

Des Risques.

894. Il est essentiel que le prêteur coure le risque des choses affectées au prêt : le contrat dans lequel cet affranchissement serait stipulé ne serait pas un prêt à la grosse; il n'aurait que les effets résultant des prêts ordinaires. Il en serait de même si les objets affectés au prêt à la grosse n'avaient pas été exposés à des risques. Dans l'un, comme dans l'autre cas, le prêteur ne pourrait exiger de profit maritime; il n'aurait droit qu'à l'intérêt légal du jour de la demande en justice, ou du terme stipulé dans la convention.

Les risques que court le prêteur à la grosse sont les mêmes que ceux dont est chargé l'assureur. Ainsi, comme l'assureur, le prêteur répond de tout dommage résultant de cas fortuit, de force majeure, de la faute ou du délit d'un tiers, dont le capitaine, ou l'armateur pour lui, ne répondrait pas. Cette responsabilité peut aussi, comme dans l'assurance, recevoir une extention conventionnelle : ainsi, le prêteur peut se charger de la baraterie de patron; il peut prendre sur lui les risques particuliers attachés à certaines marchandises ou à certaines expéditions, les avaries provenant du vice propre de la chose, les dangers d'un commerce

Com. 350.

Com. 353.

Com. 326.

www.libtool.com.cn
interlope. Dans toutes ces occurrences, la volonté des parties ne reçoit de limites que par les prohibitions de la loi.

895. Mais s'il est libre aux parties d'étendre les risques du prêteur, au delà des facultés légales, comme dans les assurances, ces mêmes risques ne pourraient être resserrés aussi étroitement que dans ce dernier contrat.

Nous avons vu, n. 858, que l'assureur pouvait non-seulement se décharger des avaries simples éprouvées par les choses assurées, mais encore des avaries grosses, c'est-à-dire de l'obligation de rembourser à l'assuré, la somme pour laquelle ses marchandises auraient contribué à des sacrifices communs. Il ne doit pas en être de même dans le prêt à la grosse : le prêteur peut bien stipuler qu'il ne courra pas *tel* risque déterminé, même qu'il ne supportera pas en général les avaries simples; mais il ne pourrait, par une stipulation, quelque expresse qu'elle fût, se dispenser de contribuer, pour l'emprunteur, aux avaries grosses. C'est la conséquence du principe posé n. 892, que le prêt à la grosse affecte réellement les choses, et que le sacrifice pour lequel la contribution a lieu, ayant eu pour résultat de les sauver, le prêteur, en quelque sorte seul intéressé à leur conservation, ne saurait se dispenser de contribuer à la réparation du sacrifice qu'elles ont occasionné.

Com. 409.

Com. 330.

Com. 320.

www.libtool.com.cn

D'ailleurs, il serait dangereux que l'on permît de limiter dans des bornes trop étroites, les risques du prêteur; de telles stipulations pourraient déguiser des prêts usuraires.

Enfin, lorsqu'il s'agit d'interpréter les clauses d'un contrat à la grosse, l'interprétation doit toujours en être faite en faveur de l'emprunteur. Cette distinction, résultant de la différence entre le prêt à la grosse et l'assurance, repose sur ce que, dans le premier, l'emprunteur est le débiteur, et que, dans le doute, il faut prononcer en sa faveur; tandis que dans l'assurance, l'assuré est créancier de l'assureur, pour la réparation de toutes les pertes et dommages qu'il pourra éprouver.

SECTION IV.

Des Profits maritimes.

896. Il ne peut exister de prêt à la grosse si l'emprunteur ne s'oblige à payer au prêteur, outre la chose prêtée, une certaine somme ou
Com. 311. valeur pour le prix des risques dont celui-ci s'est chargé, qui devient un accessoire du capital et jouit des mêmes priviléges. Le prêt à la grosse qui ne contiendrait pas de profit maritime, et qui cependant offrirait à l'emprunteur la chance de ne pas rembourser, en cas de sinistre, serait une sorte de donation mêlée d'une clause aléatoire. Ce profit peut, sous certains

www.libtool.com.cn

rapports, être comparé à la prime : l'un et l'autre sont le prix du risque; mais ils diffèrent sur ce point que la prime est toujours due, quel que soit l'événement, tandis que le profit maritime n'est dû qu'au cas d'heureuse arrivée. Com. 325.

Le prêteur ne fait rien d'injuste en stipulant, pour le cas d'heureuse arrivée, un profit supérieur à l'intérêt pour les prêts ordinaires; et les chances étant nécessairement incertaines, la plus grande latitude a dû être accordée aux parties. Ce profit peut consister, soit en une somme fixe pour toute l'expédition, quelle qu'en soit la durée, soit en une certaine somme par mois. Il n'est point contraire aux principes du contrat à la grosse, que les parties stipulent un profit qui sera variable, c'est-à-dire croissant ou décroissant, selon la durée du voyage; que ce profit augmentera dans le cas où le navire ne reviendrait pas au temps indiqué, etc. On peut aussi convenir, dans un contrat fait pendant la guerre, que l'intérêt fixé à tant par mois, ou à une somme déterminée, sera réduit au cours de la place pour les mois qui s'écouleront depuis la paix, et réciproquement stipuler une augmentation en cas de guerre.

Ordinairement, ce profit est une somme d'argent; mais rien n'empêche qu'il ne consiste en autres choses évaluables, même dans une part des bénéfices à faire sur les objets affectés. Cependant, une telle convention serait plutôt

www.libtool.com.cn

Com. 47. 48. considérée comme une espèce d'association en participation. De même, si le prêteur avait, au lieu d'argent ou de marchandises, stipulé quelque avantage pour lui, en cas d'heureuse arrivée des objets affectés, ce serait un profit suffisant pour donner au contrat, une consistance légale. Par exemple, un capitaine, ayant besoin d'argent, reçoit d'un commerçant, 100 livres sterling, qui, au cours moyen en France, valent 2,500 francs; il s'oblige de payer à son domicile en France, 3,000 francs, mais seulement en cas d'heureuse arrivée de son navire : une telle convention est un véritable prêt à la grosse. Ce genre de prêt, où le profit consiste dans la possibilité d'un exhaussement de change, est particulièrement en usage aux Indes orientales, dans les emprunts que font les capitaines, pour leur retour en Europe.

CHAPITRE II.

Des formes du Contrat à la grosse.

897. L'objet du contrat à la grosse n'étant pas seulement de produire une obligation réciproque entre l'emprunteur et le prêteur, mais encore d'assurer, à ce dernier un droit de pré-
Com. 320. férence sur les objets affectés au prêt, toutes les formalités qui ont pour objet d'attester aux tiers la régularité et la réalité de cette conven-

www.libtool.com.cn

tion, doivent être observées scrupuleusement.

Nous allons examiner, dans la première section de ce chapitre, quelles formes externes sont requises pour la preuve du contrat à la grosse: dans la seconde, quelles formes internes, c'est-à-dire quelles énonciations il doit contenir : dans la troisième, par quelles personnes un emprunt à la grosse peut être fait.

SECTION PREMIÈRE.

Des formes externes du Contrat à la grosse.

898. Le contrat à la grosse doit être passé devant notaire, ou, lorsqu'il est fait en pays étranger, devant le chancelier du consulat, dans les cas où les lois, règlements et usages lui en donnent le pouvoir : il peut aussi être fait sous signatures privées. Le prêt qu'on alléguerait avoir été consenti verbalement, ne pourrait, en cas de dénégation, être prouvé par témoins. Le demandeur, dépourvu d'un commencement de preuve par écrit, n'aurait d'autre ressource que de s'en rapporter au serment ou aux livres de son adversaire, parce que la mention faite dans ces livres deviendrait un aveu écrit. Toutefois, une telle convention n'aurait d'effet qu'entre les contractants, et ne produirait aucun privilége; parce que l'effet des priviléges est de pouvoir être invoqués contre les tiers, dont il ne faut pas que le sort reste à la discrétion des parties, qui

Com. 311.

www.libtool.com.cn

pourraient, par des antidates, supposer des prêts à la grosse dont le privilége absorberait le gage commun.

899. Un contrat à la grosse peut être fait
Com. 313. à ordre, et négocié par les mêmes voies, avec les mêmes droits et la même garantie que les autres effets de commerce. Le cessionnaire acquiert la créance qui en résulte, sous les chances et conditions qui y sont inhérentes; et si, par l'événement, l'emprunteur ne satisfait pas à ses obligations, suivant les règles que nous donnerons ci-après, ce cessionnaire, non payé, sera fondé à recourir contre son cédant, dans les formes que nous avons fait connaître, n. 428 et suivants, jusqu'à concurrence du capital cédé.

A cet égard, les règles sur la nécessité de
Com. 162. faire le protêt, le lendemain de l'échéance, doivent être modifiées selon la nature des choses. Si le prêt est fait pour un temps déterminé, *tant* de mois, de jours, ou remboursable à *telle* époque, rien ne s'oppose à ce que le porteur, par endossement, exige le payement le jour indiqué, ou proteste le lendemain; il doit donc exercer son recours dans les délais fixés pour les lettres de change. Mais si l'époque du remboursement est indéterminée; si le prêt est fait pour un voyage, jusqu'à *telle* hauteur en mer, le porteur ne peut connaître l'événement, à l'in-

tant même qu'il a lieu, de manière à exiger le payement, ou à protester. Il doit le faire aussitôt qu'il en est instruit; et c'est aux tribunaux à apprécier, par les circonstances, les exceptions de déchéance qu'on essayerait de faire valoir contre lui. Mais le cédant ne peut être contraint à rembourser le profit maritime, s'il n'y a stipulation expresse. Il ne doit que l'intérêt ordinaire du capital, à compter du jour du protêt, les frais légitimes et leurs intérêts, même le rechange, comme nous l'avons vu n. 438. Com. 314.

Rien ne s'oppose à ce que le contrat à la grosse soit au porteur; alors, il est cessible de la même manière que les titres au porteur; et tout ce que nous avons dit, n. 313 et 483, y est applicable. Com. 313.

900. Dans quelque forme que soit rédigé l'acte de prêt à la grosse, il faut, s'il est fait en France, qu'il soit enregistré, dans les dix jours de sa date, au greffe du tribunal de commerce; s'il est fait à l'étranger, les formalités que nous verrons, n. 910, être exigées pour la validité du prêt fait à un capitaine, doivent être observées, même lorsque le propriétaire des objets affectés contracte directement, à peine, pour le prêteur, de perdre son privilége. Ces mesures sont fondées sur l'intérêt des tiers; elles ont pour but d'empêcher qu'on ne soit trompé, en prêtant sur des objets déjà af- Com. 312.

www.libtool.com.cn

fectés à un prêt, et qu'un commerçant de mauvaise foi, à la veille de faire faillite, ne puisse souscrire des emprunts à la grosse antidatés, au profit de prêteurs supposés.

La nature et le but de ces précautions apprennent suffisamment que l'inobservation de ces formalités ne ferait aucun obstacle à l'action personnelle qu'exercerait, contre l'emprunteur, un prêteur qui ne s'y serait pas conformé.

SECTION II.

Quelles énonciations doit offrir le Contrat de prêt à la grosse.

901. Le contrat à la grosse doit énoncer : 1° le capital prêté, et la somme convenue pour le
Com. 311. profit maritime; 2° les objets sur lesquels le prêt est affecté; 3° les noms du navire et du capitaine; 4° ceux du prêteur et de l'emprunteur; 5° si le prêt a lieu pour un voyage, pour quel voyage, pour quel temps, et l'époque du remboursement. Cependant, l'acte dans lequel ces énonciations seraient omises pourrait avoir quelqu'effet; ainsi, un billet simple ou à ordre, causé *valeur en grosse aventure*, constaterait suffisamment, pour fonder l'action du prêteur contre l'emprunteur, la preuve qu'une somme a été prêtée.

Le contrat doit, en outre, énoncer les autres clauses dont les parties conviennent, et qui re-

www.libtool.com.cn
çoivent leur exécution, en tout ce qui n'est point contraire à l'essence du prêt à la grosse.

Nous allons offrir, dans cinq paragraphes, des développements sur chacune des énonciations que nous avons indiquées.

§. Ier.

Des énonciations du capital prêté, et de la somme convenue pour le profit maritime.

902. Nous avons fait connaître, n. 891, quelles choses pouvaient être prêtées à la grosse; on a vu qu'au lieu de consister en une somme d'argent, le prêt pouvait consister en marchandises. La nécessité d'énoncer, soit la somme prêtée, soit la valeur des choses livrées à l'emprunteur, est évidente; car, dans ce dernier cas, ce n'est pas des choses prêtées qu'il se rend débiteur, mais du prix de leur estimation. S'il contractait l'obligation de rendre ces choses elles-mêmes, ce ne serait plus un prêt, mais un louage. Com. 311.

L'énonciation du profit maritime n'est pas moins nécessaire. Si une personne prêtait, sans stipuler aucun intérêt, une somme d'argent à un armateur, pour un certain voyage, avec la clause que celui-ci ne serait pas tenu de la rendre, en cas de perte de son navire, par suite d'accidents de force majeure, ce serait un prêt ordinaire, avec donation du capital en cas d'événement prévu; et cet acte serait réglé par

www.libtool.com.cn

les principes du droit commun. Néanmoins, une semblable donation devrait être clairement énoncée; si la fixation du profit maritime avait été omise, il serait plus convenable d'y suppléer par le cours du lieu où le prêt s'est effectué, que de supposer un don.

§ II.

De l'énonciation des choses affectées.

903. La manière la plus simple et la plus certaine de faire connaître les choses affectées au prêt à la grosse, est, sans doute, de les désigner dans l'acte, afin qu'il ne puisse, après l'événement, s'élever d'incertitude sur ce qui a fait l'objet du contrat. Mais, nous avons vu, n. 893, que le prêt à la grosse pouvant porter sur des marchandises non encore acquises par l'emprunteur, à l'instant où le prêt s'effectue; une désignation, dans ce cas, n'est point indispensable.

Com. 311.

Tout ce que nous avons dit, n. 804 et 811, sur la désignation du navire, par son nom, sa qualité, et tous autres renseignements qui peuvent en faire connaître l'identité; sur les effets que pourrait produire une erreur de nom ou de désignation, selon que les parties auraient pu être ou n'être pas d'accord sur l'identité; tout ce qui concerne les désignations accidentelles, que le navire est armé en course, qu'il

www.libtool.com.cn

voyage sous escorte, s'applique sans aucune restriction, au prêt à la grosse comme aux assurances.

Il en est de même des désignations qu'on doit donner aux marchandises, lorsqu'elles sont affectées à un prêt à la grosse. Tous les développements que nous avons offerts à ce sujet, n. 760 et suivants, sur les assurances faites conjointement, alternativement ou séparément sur plusieurs navires, et sur les énonciations accidentelles qui tendent à faire reconnaître, d'une manière plus précise, l'individualité du navire où elles sont chargées, n'éprouvent ici aucune modification.

904. Le contrat détermine assez souvent la valeur des effets affectés au prêt; mais cette estimation n'est pas indispensable à la validité du contrat: seulement, lorsqu'elle n'a pas été faite, l'emprunteur doit justifier qu'à l'instant de l'événement qu'il veut faire supporter au prêteur, les objets exposés aux risques étaient d'une valeur équivalente à la somme prêtée, tandis que si l'évaluation en avait été faite, elle serait présumée exacte, jusqu'à preuve contraire. De là, naît la question de savoir si ce pacte exclut toute réclamation du prêteur. Ce serait consacrer une injustice et faciliter les fraudes, que d'établir une fin de non recevoir absolue. Mais le prêteur qui acquiesce à une évaluation, Com. 329.

www.libtool.com.cn
doit s'imputer de s'en être rapporté à la bonne foi de l'emprunteur; on ne doit donc l'écouter qu'autant qu'il prouverait être victime d'une fraude véritable. On suivrait, à cet égard, le principe général de droit, que le dol ne se pré-
Civ. 1116. sume point, qu'il doit être prouvé par celui qui l'allègue, et que les tribunaux ne doivent admettre la preuve testimoniale, dans ce cas, que d'après des présomptions graves, précises,
Civ. 1353. concordantes, dont l'appréciation est abandonnée à leur conscience.

Quant à l'emprunteur, on sent, d'après les principes expliqués n. 820, qu'il ne serait pas recevable à prétendre que les objets affectés valaient davantage, pour empêcher le ristourne des prêts subséquents, dans les cas dont nous parlerons au chapitre cinquième.

§ III.

De l'énonciation des noms du Navire et du Capitaine.

905. Nous avons considéré, dans le paragraphe précédent, le navire comme objet des risques. Il peut être aussi considéré comme lieu de risques, c'est-à-dire comme contenant les choses affectées au prêt. A cet égard, il faut se reporter à ce que nous avons dit n. 804 et suivants.

Mais ces règles sont susceptibles de quelques restrictions : nous avons vu, n. 805, qu'on

www.nutool.com.cn
peut, dans l'assurance, garantir des objets d'un risque, sans désigner, ni le navire sur lequel ces objets sont chargés, ni le nom du capitaine, ni faire d'autres énonciations capables d'aider à le reconnaître. La différence qui existe entre l'assurance et le prêt à la grosse, permet moins de latitude dans ce dernier contrat. Dans le premier, l'assuré, propriétaire des marchandises, a plus de moyens pour justifier que les risques ont réellement porté sur *tels* ou *tels* objets; dès lors, il est moins nécessaire d'exiger des désignations dans la police, puisqu'il est dans une position où il lui est facile de les suppléer. Com. 337.

Le prêteur à la grosse, au contraire, n'est pas propriétaire des objets, il n'a pas, sur eux, cette surveillance que l'assuré peut exercer; et comme, néanmoins, il est tenu de justifier de l'heureuse arrivée pour pouvoir exiger l'exécution du contrat, il faut que les énonciations de l'acte de prêt suppléent à ce manque de moyens. Il est donc nécessaire que les choses affectées au prêt soient désignées, ou par leur individualité propre, ou par l'énonciation des noms du navire qui les porte, et du capitaine qui conduit ce navire. Com. 325.

§ IV.

De la désignation du Prêteur et de l'Emprunteur.

906. Il n'est point d'acte qui puisse avoir

www.libtool.com.cn

son effet, si l'on ignore entre quelles parties il est passé, puisqu'il n'imposerait d'obligations et ne donnerait de droits à personne. Ainsi, le
Com. 311. contrat à la grosse doit énoncer le nom de l'emprunteur.

Mais l'omission du nom du prêteur empêcherait-elle les effets de l'obligation de l'emprunteur désigné ? Sans doute, il n'existerait pas d'obligation, si un commerçant déclarait simplement qu'il a emprunté, ou qu'il payera *telle* somme affectée sur *tels* objets. Aucun créancier n'étant désigné, et l'écrit n'annonçant point que l'obligation est au profit du porteur, la détention ne serait pas une preuve de propriété. Un acte aussi imparfait pourrait être considéré, toute-
Civ. 1347. fois, contre l'emprunteur, comme un commencement de preuve par écrit, en faveur du porteur qui se prétendrait créancier, sans produire aucun effet contre les tiers, puisque ce porteur n'aurait pas un titre revêtu des formes exigées pour pouvoir le leur opposer.

On a vu, n. 899, que le contrat pouvait contenir obligation de payer au porteur. La nécessité d'indiquer le prêteur ne s'oppose point à ce qu'une telle clause ait son effet; car, de deux choses l'une : ou le contrat énonce que *telle* personne a prêté, et que l'emprunteur payera à elle, ou *au porteur* : ou la première de ces énonciations ne se trouve point. Au premier cas, le prêteur est expressément désigné;

www.libtool.com.cn
au second, c'est le porteur qui est présumé avoir prêté lui-même ou par un mandataire.

907. Nous avons dit que le nom de l'emprunteur et la qualité dans laquelle il agit, ne pouvaient jamais être omis impunément; la raison en est sensible.

Il peut se faire que celui qui emprunte n'agisse qu'au nom d'un autre, c'est-à-dire en qualité de commissionnaire. Les principes que nous avons donnés, n. 563 et suivants, le rendront sans doute obligé, comme s'il eût traité lui-même; mais, comme un commissionnaire ne nomme point son commettant, il peut arriver que la qualité de celui-ci soit telle qu'elle expose les objets affectés au prêt, à des périls particuliers. Les règles que nous avons données, n. 800 et suivants, relativement au nom et à la qualité de celui qui se fait assurer, sont ici entièrement applicables.

§ V.

Désignation du voyage et du terme de remboursement.

908. On peut emprunter pour un temps déterminé, ou jusqu'à un certain événement; Com. 335.
nous avons vu, n. 895, qu'à cet égard, toutes conventions étaient libres. On peut aussi emprunter pour le voyage entier que fera le navire, ou pour *telle* partie de ce voyage.

www.libtool.com.cn

Si le prêt a lieu pour un voyage, il faut en-
Com. 311. core déclarer pour quel voyage. Cette énonciation est d'une grande importance, puisque le voyage indiqué dans le contrat de prêt à la grosse ne pourrait être remplacé par un autre. A cet égard, il faut se reporter à ce qui a été dit, n. 809 et 810, relativement au contrat d'assurance, dont toutes les règles sont, sous ce rapport, applicables au prêt à la grosse.

SECTION III.

Par quelles personnes peut être souscrit un emprunt à la grosse.

909. Dans la règle, le droit d'emprunter à la grosse sur une chose, ne peut appartenir qu'à celui qui en est propriétaire, puisque cette convention produit une affectation réelle de cette chose, à la sûreté du prêteur. Si elle appartient à plusieurs, tous, ou au moins la majorité, doivent avoir consenti l'emprunt expressément ou implicitement, suivant les règles que nous donnerons dans la cinquième partie, sur l'effet des engagements pris par un associé.

Il faut, néanmoins, pour appliquer sainement ces principes, distinguer entre l'emprunt sur le corps d'un navire, et l'emprunt sur des marchandises.

Civ. 2279. La règle qu'en fait de meubles la possession vaut titre, ne s'applique point aux navires,

WWW.MUSEUM.COM.FR
comme on l'a vu n. 617. Ainsi, celui à qui un navire a été loué en entier, ne peut, en général, l'affecter à un prêt à la grosse. Le prêteur doit se faire représenter le titre de l'emprunteur; s'il n'a pas pris cette précaution, il n'acquiert pas plus de droits que s'il avait acheté le navire, d'un homme qui en aurait été simple locataire. Il n'y a de modification, que dans le cas prévu n. 621, où nous avons dit que des copropriétaires d'un navire pouvaient se faire autoriser à emprunter à la grosse, sur la part de celui ou de ceux qui seraient en retard de fournir le contingent nécessaire aux réparations où à l'armement de ce navire. Com. 222.

Le capitaine qui, suivant ce que nous avons dit, n. 801, n'a pas, par le seul fait de sa préposition, droit de le faire assurer, a néanmoins celui de l'affecter à un prêt à la grosse. Des motifs qui tiennent au bien de la navigation ont dicté cette exception. Un navire en route pourrait être hors d'état de continuer son voyage, si le capitaine ne trouvait pas de fonds; il ne voyage pas moins, quoiqu'il ne soit pas assuré. Mais les besoins et l'intérêt de la navigation motivant seuls cette exception, l'emprunt à la grosse qu'un capitaine ferait sur tout ou partie du navire, pour compléter le chargement, ou pour ne pas retourner à vide, quand même des avis et procès-verbaux constateraient l'avantage d'une telle opération, n'obligerait point celui Com. 234.

www.libtool.com.cn

ou ceux pour le compte de qui il l'aurait fait;
Com. 236. 321. le prêteur serait réduit à des droits personnels contre le capitaine, ou à n'exercer, contre les refusants, que les actions que celui-ci aurait lui-même. Quant à l'emprunt sur des marchandises, on peut conclure des principes expliqués n. 272, que si celui qui en est le possesseur, les affecte à un prêt à la grosse, le prêteur de bonne foi acquiert des droits au préjudice du vendeur, de la même manière qu'un acheteur de bonne foi en acquerrait la propriété. Nous avons vu aussi n. 644, que le capitaine pouvait, pour les besoins du navire, emprunter à la grosse sur le chargement.

910. Les conditions sur la forme de la publicité du contrat à la grosse, dont nous avons parlé dans la première section de ce chapitre, suffisent évidemment lorsque l'emprunt a été fait par le propriétaire du navire, ou le chargeur de marchandises. Mais lorsqu'il est fait par le capitaine du navire, dans les circonstances que nous venons d'indiquer, il est naturel d'exiger d'autres précautions pour empêcher que ses commettants ne soient victimes de son imprudence, dont les tiers profiteraient, ou de sa fraude, dont ils seraient complices. Ainsi, le capitaine ne peut emprunter à la grosse, soit sur le navire, soit sur le chargement ou autres objets qui sont sous sa direction, dans le lieu

www.libtool.com.cn
de la demeure des propriétaires, sans leur autorisation authentique, ou leur intervention Com. 321.
dans l'acte.

S'il est forcé d'user de cette ressource hors de cette demeure, il doit en faire constater la nécessité, par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, indiquant les circonstances Com. 234.
et les causes qui rendent l'emprunt nécessaire. Il doit prendre ensuite l'autorisation du tribunal de commerce du lieu, ou, à défaut, du juge de paix, si c'est en France, et, si c'est en pays étranger, celle du consul français, ou, s'il n'en existe point, du magistrat des lieux.

Ces espèces d'emprunts se font quelquefois par des lettres de change que le capitaine tire au profit ou à l'ordre du prêteur, sur l'armateur, et dont le payement est subordonné à la condition d'heureuse arrivée, comme nous l'avons dit n. 183. De quelque manière qu'ils soient faits, il est nécessaire que la cause du prêt soit énoncée, et que les pièces justificatives accompagnent le titre; autrement, l'armateur refuserait légitimement de l'acquitter. Dans les cas que nous avons indiqués n. 631 et 909, une simple ordonnance du juge, après sommation, est suffisante.

911. Les armateurs ne peuvent refuser d'acquitter les engagements pris pour ces causes et avec ces formalités, sous prétexte qu'ils enten-

www.libtool.com.cn

dent contester ce qu'a fait le capitaine; par exemple, qu'ils étaient présents, ou avaient un commissionnaire dans le lieu de l'emprunt, et que cependant le capitaine ne les a pas consultés, ou qu'il avait reçu une défense expresse d'emprunter; ou que l'emprunt n'était pas réellement
Com. 236. nécessaire; et que le capitaine a supposé des besoins. Ils ne seraient pas même fondés à se libérer, dans ce cas, d'un prêt dont la nécessité et la régularité sont bien établies, en offrant le délaissement du navire et du fret. Ils peuvent seulement prouver que le prêteur était de connivence avec le capitaine, et complice de sa fraude; et par suite de ces principes, ils ne peuvent refuser de payer aux chargeurs les marchandises mises en gage, dans les mêmes circonstances, conformément à ce qui a été dit n. 663.

Mais les prêteurs, même de bonne foi, qui ne représentent pas les pièces justificatives que nous venons d'indiquer, n'ont de droits, ni contre les armateurs, ni sur le navire ou le fret, à moins qu'il n'en appartînt une partie au capitaine, devenu par là leur seul obligé (1);
Com. 321. alors, leurs droits sont réduits à sa part, et ils peuvent le pousuivre personnellement. Néan-

(1) Cassation, 17 février 1824, D. 24, 1, 512. Mais, Cassation, 28 novembre 1821, D. 22, 1, 29, paraît contraire.

moins, s'ils prouvent que l'argent par eux prêté, sans prendre les précautions ci-dessus, a été réellement employé aux besoins du navire, et d'une manière utile à l'armateur, ils ont contre lui une action fondée sur les principes indiqués n. 661. Alors, l'emprunt n'est plus réputé prêt à la grosse; l'armateur ne doit que le capital et les intérêts légaux, jusqu'à concurrence de la somme utilement employée; il peut opposer des exceptions qui ne seraient pas admises, si les formalités eussent été observées.

Cette obligation de justifier la nécessité de l'emprunt, par procès-verbaux et autorisations, nous paraît même de nature à être imposée à l'étranger qui, dans son pays, ferait un prêt à la grosse à un capitaine français. Il doit s'imputer de n'avoir pas pris les informations convenables sur les droits de celui avec qui il traitait, et sur les conditions nécessaires pour que son engagement fût obligatoire à l'égard des armateurs.

Au surplus, la régularité des pièces en faveur des prêteurs, et leur bonne foi, n'empêchent point les armateurs de soumettre à l'examen la conduite du capitaine. Ce dernier leur doit compte, non-seulement de l'emploi des fonds, mais de la légitimité de l'emprunt; et comme il pourrait avoir trompé les magistrats et le prêteur, le seul rapport des pièces régulières ne le justifierait pas.

www.libtool.com.cn

Ainsi le capitaine qui emprunte sans néces-
Com. 236. sité, peut être poursuivi criminellement, et condamné à la réclusion, conformément à l'article 14 de la loi du 10 avril 1825 : à plus forte raison, s'il avait dissipé les deniers dont l'em-
Pén. { 406. 408. prunt aurait eu pour objet les besoins de son navire.

Cette responsabilité s'appliquerait même au mode d'exécution d'une autorisation légale, pour emprunter en cas de nécessité ; par exemple, si le capitaine avait emprunté purement et simplement, au lieu de faire un emprunt à la grosse, car ce mode, quoique plus onéreux si la navigation se termine heureusement, n'oblige l'armateur qu'autant que le navire est conservé. Cet armateur, sans pouvoir toutefois se dispenser de payer le porteur qui s'est mis en règle, aurait droit d'obtenir des dommages intérêts contre le capitaine à qui il aurait interdit cet emprunt ordinaire, ou contre qui il prouverait qu'il y a eu grave imprudence à préférer un emprunt pur et simple, à un emprunt à la grosse.

CHAPITRE III.

Quand le prêteur à la grosse peut exiger son payement.

912. Dès que l'événement qui amène l'exigibilité du prêt est arrivé, le prêteur peut demander

son remboursement. Ce droit est encore ouvert quelquefois, avant l'événement convenu, soit en cas de faillite de l'emprunteur, suivant les règles que nous donnerons dans la sixième partie, soit lorsqu'un fait personnel à ce débiteur, ou dont les suites retombent sur lui, a rendu l'événement impossible, ou a apporté quelque changement aux chances que le prêteur a entendu courir.

Nous allons, en conséquence, diviser ce chapitre en deux sections : dans la première, nous parlerons de l'exigibilité arrivée par l'effet même de la convention : dans la seconde, nous ferons connaître dans quelles circonstances les risques sont réputés finis, quoique l'époque déterminée par le contrat ne soit pas encore arrivée.

SECTION PREMIÈRE.

De l'exigibilité déterminée par la Convention.

913. C'est un principe essentiel au contrat à la grosse, et qui le distingue des assurances dont nous avons parlé dans le titre précédent, que les risques sont toujours censés exister, tant que le navire n'est pas arrivé à sa destination. Le prêteur n'est qu'un créancier conditionnel et dans le seul cas d'heureuse arrivée des objets affectés : c'est à lui de prouver que cette condition est accomplie.

La manière dont le prêteur peut exercer son

www.libtool.com.cn
droit, varie selon la convention. Si le prêt était pour *tant* de mois, ou payable à *telle* époque déterminée, ou quand le navire sera à *telle* hauteur dans son voyage, le prêteur n'a rien à prouver, sinon qu'au terme convenu pour la fin des risques, les choses affectées n'étaient pas péries. Alors, quand même on n'en aurait aucune nouvelle postérieure, s'il était prouvé que ces choses n'ont péri qu'après le temps, ou au delà du terme des risques, par exemple, que le navire a été rencontré depuis, la condition serait accomplie. Mais si le prêteur ne peut faire cette preuve, le navire est présumé péri dans le temps et dans le lieu des risques.

Si le prêt a été fait pour un voyage déterminé, par exemple, sur un navire allant du Havre à Ostende, l'arrivée de ce navire dans le port d'Ostende, prouvée par le prêteur, fonde son droit d'exiger le payement.

Si le voyage convenu est d'aller et de retour, par exemple, si l'on a prêté sur un navire allant de Bordeaux à Cadix, et revenant de Cadix à Bordeaux, et que le navire ne fasse point de retour, le prêteur peut exiger l'entier payement du capital et des profits maritimes, quand même
Com. 328. ce serait par force majeure qu'aurait lieu le défaut de retour, parce que la mise à la voile est considérée comme exécution du contrat.

www.libtool.com.cn

SECTION II.

De l'exigibilité occasionnée par le fait de l'emprunteur.

914. Quelquefois le prêteur n'a pas besoin de prouver que l'époque d'exigibilité fixée par le contrat est arrivée; il peut se borner à établir que, par un fait dont l'emprunteur doit supporter les suites, les risques ont cessé d'être à sa charge. Il ne suffit pas, en effet, pour que le prêteur supporte les risques, qu'ils aient la qualité que nous avons déterminée, n. 770 et suivants, il faut encore qu'ils arrivent dans le temps et le lieu convenus.

Nous n'entendons pas, par lieu convenu, la mer, dont les dangers sont les seuls que le prêteur prenne à sa charge, mais le navire, le voyage et la route.

Lorsqu'un prêt a été fait sur *tel* navire, ou sur ses agrès et apparaux, ou qu'il a eu pour objet des marchandises annoncées comme chargées ou devant être chargées sur *tel* navire, cette désignation individuelle étant le résultat d'un consentement commun, l'emprunteur ne peut, de sa seule volonté, substituer un autre navire, sans que le prêteur ait donné son assentiment, soit d'avance, soit au moment où il s'agit de faire la subtitution. Peu importerait qu'il prouvât que le navire substitué était aussi bon, et même meilleur; le prêteur serait fondé à dire Com. 324.

www.libtool.com.cn

qu'il avait confiance dans *tel* navire, et qu'il n'a pas voulu courir de risques sur *tel* autre, quel qu'il fût. Il en serait de même si le navire désigné et le navire substitué périssaient : le lieu des risques étant changé, le prêteur cesse d'en répondre.

Nous avons déjà expliqué ce qu'on entendait par voyage et route convenus. Le moindre changement, soit dans la route, soit dans le lieu de la destination, qui n'aurait pas pour sa
Com. 324. justification une force majeure, rendrait exigible la somme empruntée. Vainement l'emprunteur prouverait-il qu'il n'a eu, qu'il n'a pu avoir aucune influence sur les risques ! Il suffit, comme dans l'assurance, de la modification la plus légère aux conventions des parties, pour rendre exigible la somme prêtée. Mais si la force majeure commande les changements, elle justifie tout ce qu'elle nécessite. Ainsi, les ruptures de voyage, changements de route ou de voyage, causés par les événements que nous avons indiqués, n. 639 et suivants, n'auraient aucune influence pour faire cesser les risques du prêteur.

Il en serait de même, à plus forte raison, du cas où le contrat autoriserait ces changements; les parties étant libres de modifier et d'étendre à leur gré les risques que l'une veut prendre à la décharge de l'autre.

www.libtool.com.cn

CHAPITRE IV.

Comment le Prêteur peut exiger son payement.

915. Lorsque le droit du prêteur de demander son remboursement est ouvert, soit par l'arrivée heureuse des choses sur lesquelles il a prêté, soit par leur existence au lieu et au temps déterminés pour la fin des risques, soit par la cessation de ces mêmes risques, résultant du fait de l'emprunteur, le capital et le profit maritime doivent être payés.

Nous allons faire connaître, dans ce chapitre, divisé en trois sections : quelles poursuites le prêteur peut exercer contre l'emprunteur; quels droits il a sur les choses affectées au prêt; et quelles règles on doit observer en cas de concours de plusieurs prêteurs.

SECTION PREMIÈRE.

Des poursuites que le Prêteur peut diriger contre l'Emprunteur.

916. L'emprunteur, qui n'a aucune des exceptions et déductions que nous ferons connaître dans le chapitre suivant, à opposer au prêteur, ne peut, comme on l'a déjà vu n. 911, refuser le remboursement, sous prétexte que sa spéculation a été sans succès, qu'il a perdu tout ou partie de son chargement, ou que la

www.libtool.com.cn
valeur en est singulièrement diminuée par des événements autres que ceux dont répond le prêteur; ni offrir de se libérer, en abandonnant une partie du chargement, à moins que cela n'ait été convenu expressément.

Le payement doit être fait en la monnaie qui avait cours dans le lieu et au temps de la stipulation, si aucune circonstance ne porte à croire qu'on ait entendu une autre monnaie, conformément aux règles que nous avons données, n. 202 et suivants.

Il s'ensuit que si l'emprunt fait en pays étranger, ou même dans les îles françaises qui ne seraient point encore assujéties au système monétaire du royaume, était remboursable en France, la réduction en serait faite suivant le cours du change du lieu et du jour de la stipulation, constaté de la manière indiquée, n. 124.

917. L'emprunteur peut être poursuivi dès que le terme est arrivé, s'il n'a pas stipulé un délai; mais, dans l'usage, la convention en détermine toujours un. Quelle que soit, au reste, la cause qui l'empêche de s'acquitter sur-le-champ, le profit maritime, même quand il aurait été stipulé à *tant* par mois, ne continuerait pas de courir; il cesse avec les risques, et l'emprunteur ne doit que l'intérêt ordinaire, du jour
Civ. 1154. de la demande, à moins d'une convention expresse qui le fasse courir de plein droit.

www.ibtool.com.cn

Le payement doit être fait, s'il n'y a aucune convention contraire, au lieu où se trouve le navire quand le risque finit, encore que ce ne soit pas le terme du voyage. S'il n'existe personne dans ce lieu, à qui le payement puisse être légitimement fait, l'emprunteur a le choix, ou de faire le dépôt judiciaire de son argent, ou de le conserver, et, dans ce dernier cas, il ne doit aucun intérêt jusqu'à son arrivée, quand même il en aurait été stipulé en cas de retard. Mais cet argent est à ses risques; et si, pour remplir ses engagments, il fournissait volontairement des lettres de change, elles seraient pour son compte, à moins qu'il ne l'eût fait par ordre du créancier; c'est la conséquence des principes expliqués, n. 201 et 213.

Toute action résultant d'un prêt à la grosse est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat s'il n'y a pas eu, dans l'intervalle, cédule, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire. Les règles à cet égard sont les mêmes que celles que nous avons indiquées n. 863. Com. 432. 434.

SECTION II.

Des droits du Prêteur sur les choses affectées au prêt.

918. Le prêteur a privilége, pour tout ce qui lui est dû, sur les choses affectées au prêt; et si ces choses sont de nature différente, par Com. 320.

www.libtool.com.cn
exemple, s'il a prêté à la fois sur le corps et les facultés, ce privilége est indivisible, de telle manière que, si le navire périssant, les marchandises sont sauvées, elles restent affectées à la totalité du prêt, et réciproquement, sans qu'il ait besoin de justifier que les fonds ont réellement été employés à l'objet indiqué. Mais comme il pourrait arriver que ces mêmes objets fussent affectés à d'autres priviléges, nous ferons connaître, dans le titre huitième, le rang assigné au prêt, selon qu'il est fait sur un navire ou sur le chargement.

Il nous suffit de dire ici que le prêteur ne peut, dans aucun cas, être primé par celui à qui l'emprunteur aurait vendu les objets affectés au prêt, sauf l'action en escroquerie, de la part de l'acheteur contre le vendeur qui lui
Pén. 405. aurait cédé une chose dont il n'était plus libre propriétaire. Cet acheteur ne pourrait préten-
Civ. 2119. dre que les meubles n'ayant aucune suite par hypothèque, la part qu'il a achetée est libre de toutes dettes de son vendeur; car, précisément les choses vendues, au préjudice du privilége, n'étaient point encore sorties des mains de ce dernier, lors du prêt. En effet, s'il s'agit d'un navire, les droits de l'acheteur ne sont irrévocables, à l'égard des créanciers du vendeur, qu'a-
Com. 193. près qu'il a fait un voyage en mer, sous le nom de l'acheteur; et s'il s'agit de marchandises, ces droits ne sont irrévocables, à l'égard des

www.libtool.com.cn
tiers à qui ces marchandises sont engagées, que par la délivrance. Civ. 1141.

SECTION III.

Du concours de plusieurs Prêteurs à la grosse.

919. Il peut y avoir plusieurs emprunts successifs sur le même objet; on distingue alors s'ils portent sur le navire, ou sur des marchandises.

L'emprunt fait sur le navire, pour le dernier voyage, est préféré à celui qui a été fait pour un précédent. Mais on ne doit point considérer, comme prêt nouveau, les sommes laissées par continuation ou renouvellement de prêts antérieurs. On présume que les deniers du dernier prêteur ont servi à mettre le navire en état de faire le voyage, ce qu'on ne peut dire qu'improprement des deniers qui, prêtés à l'occasion d'un premier voyage, ont été laissés par renouvellement ou continuation pour un second. Ainsi, un créancier serait admis, pour écarter la préférence prétendue par un autre, à justifier que le prêt présenté comme dernier en date, n'est qu'un renouvellement. Com. 323.

Par la même raison, l'emprunt fait pendant le voyage, est préféré au prêt fait avant le départ; et s'il y en a plusieurs faits pendant le même voyage, le dernier est toujours préféré. Ainsi, avant son départ de Bordeaux, un capi-

www.libtool.com.cn
taine emprunte sur le corps de son navire; il arrive à Saint-Domingue, où il emprunte pour de nouveaux besoins; en revenant, il emprunte à Cadix, pour le même objet : le troisième prêteur sera préféré au second, et celui-ci au premier. Cette préférence est accordée par le motif que le dernier prêt étant présumé commandé par les besoins indispensables de la navigation, s'il n'eût point été fait, le gage affecté aux prêts antérieurs eût péri. Mais si plusieurs ont prêté dans le même lieu, pour le même besoin, on n'aura, dans chaque classe, aucun égard à la date des contrats respectifs.

Du reste, un emprunt fait pendant le voyage, par le propriétaire, pour ses besoins particuliers, et non par le capitaine, pour ceux de la navigation, ne jouirait pas de la préférence que nous venons d'indiquer; il serait assimilé à l'emprunt fait avant le départ.

Les emprunts sur le chargement peuvent aussi avoir eu lieu, avant ou pendant le voyage; les premiers viennent en concours avec les subséquents, sans égard à la date. Mais s'ils ont été faits dans la route, on doit distinguer quel en a été l'objet : si ce n'était que pour opérer de nouveaux achats, afin d'accroître le chargement, il n'y a lieu à aucune préférence : si c'était pour acquitter une dette contractée pour les besoins du navire ou le salut du chargement, par exemple un rachat, une contribution

aux avaries, etc., ils sont préférés aux emprunts faits avant le départ; il en est de même que pour les emprunts faits sur le navire.

Nous avons fait connaître, n. 855, les règles à suivre lorsqu'il y avait prêt à la grosse et assurance sur le même chargement.

CHAPITRE V.

Des exceptions ou déductions que l'Emprunteur peut opposer au Prêteur.

920. L'emprunteur n'est obligé de payer qu'en cas d'heureuse arrivée. On ne peut dire qu'il y ait heureuse arrivée, lorsque les choses affectées au prêt ont péri, ou qu'elles ont éprouvé des avaries qu'on n'attribue, ni à leur vice propre, ni à la faute de l'emprunteur ou de ceux dont il doit garantir et supporter les fautes. Mais, comme nous l'avons déjà vu, n. 770, à l'occasion des assurances, le sinistre majeur ne doit pas être confondu avec les avaries. Les règles étant différentes dans l'un et l'autre cas, nous en ferons l'objet de deux sections. Com. 325. 326. 327.

SECTION PREMIÈRE.

Des exceptions de l'Emprunteur en cas de sinistre majeur.

921. On distingue le sinistre qui arrive au

www.libtool.com.cn

navire, du sinistre supporté par les marchandises.

Le naufrage, le bris, l'innavigabilité, sont, comme nous l'avons vu, n. 837, les principaux cas de sinistre majeur du navire : leur effet est de libérer l'emprunteur, il ne reste au prêteur qu'un droit sur les débris, dont il peut se faire rendre compte par quiconque s'en trouve dépositaire, ou en a touché le prix. S'il avait quelque action contre l'emprunteur, ce ne serait plus par suite du contrat à la grosse, mais parce que cet emprunteur aurait procédé lui-même, ou par ses préposés, au sauvetage ou au recouvrement du prix des objets sauvés, ou qu'il serait coupable de faute ou de négligence, en n'ayant pas fait ce qui dépendait de lui pour la conservation des débris; et leurs rapports se régleraient par les principes du mandat.

922. Le prêteur a droit également de percevoir le fret des marchandises qu'on aurait réussi à sauver, et qui, par conséquent, doivent payer leur transport, comme on l'a vu, n. 716, si ces marchandises appartenaient à l'emprunteur, il faudrait estimer le fret qu'elles doivent, pour qu'il en tînt compte au prêteur. Mais on distingue si le voyage est terminé par l'accident, ou si le capitaine a loué un autre navire : au premier cas, le prêteur n'a droit qu'au fret jusqu'au lieu de l'accident, tel que

Com. 386.

www.libtool.com.cn
le doivent les chargeurs; dans le second cas, le prêteur a droit d'exercer son privilége sur la totalité du fret, en supportant l'excédant de celui que le capitaine a été obligé de payer pour le nouveau navire.

Si, par une stipulation qui a rarement lieu dans l'usage, il avait été fait un prêt séparé sur les corps et quille, et un autre sur les agrès et apparaux, le prêteur sur les agrès pourrait réclamer, dans le fret, une quotité égale à leur valeur comparée à celle du navire, puisque ces objets ont contribué à gagner le fret.

Lorsque le fret des marchandises arrivées à bon port, a été payé d'avance, l'emprunteur doit le rapporter, ou, du moins, ce qui en reste après l'exercice du privilége des gens de mer.

Mais il n'en serait pas de même du fret stipulé acquis à tout événement, dû ou payé pour choses péries. Cette convention particulière entre l'affréteur et le fréteur, ne peut influer sur les rapports de ce dernier avec le prêteur à la grosse. Dès qu'il n'y a pas eu d'explication particulière, les parties ont suivi la règle générale. Le prêteur n'a pas dû s'attendre que le navire affecté gagnerait un fret extraordinaire, qui, dans le droit commun, n'est pas dû au fréteur; il ne peut exciper d'une convention qui lui est étrangère, et n'est fondé à exiger que le fret sur lequel il a dû compter.

www.libtool.com.cn

règles données n. 855, et à prétendre entrer en contribution sur les 4,000 fr. restant des objets sauvés, comme s'il était son propre prêteur pour moitié. Sans doute, il n'en serait pas de même, dans le cas où le prêt n'aurait pas été de 10,000 fr. sur la totalité du chargement de 20,000, mais seulement sur une quotité de chargement, par exemple, la moitié, le tiers, etc., l'emprunteur concourrait pour la portion libre. Dans le premier cas, la totalité du chargement a été affectée au prêt; dans le second cas, il n'y a eu d'affecté que la moitié indivise.

925. Aux exceptions ci-dessus, que l'emprunteur puise dans la nature même de la convention, l'équité semble commander qu'on en ajoute une autre, dans l'hypothèse suivante : Pierre emprunte à la grosse une somme qu'il emploie en pacotilles, pour *tel* pays; mais la crainte des ennemis oblige le navire à revenir sur ses pas. Il serait injuste qu'il payât entièrement le capital et le profit maritime, tandis qu'il est privé de tout bénéfice, et que les effets débarqués en route ne s'y vendront peut-être pas la moitié de ce qu'ils ont coûté. La condition finale du contrat était que le navire parvînt au lieu indiqué où l'emprunteur pût vendre ses marchandises, et acheter des retours, si son voyage avait cette destination; où il pût, en un

mot, faire une négociation fructueuse qui lui fournit les moyens de remplir ses engagements. Ce n'est qu'au cas d'un heureux voyage qu'il a promis de payer le principal et le profit maritime; une force majeure rendant cet heureux voyage impossible, la condition n'est pas accomplie : alors il est naturel que le contrat soit modifié.

SECTION II.

Des exceptions de l'Emprunteur en cas d'avaries.

926. Dans quelque état que les choses affectées au prêt arrivent à leur destination, l'emprunteur doit rembourser le capital et le profit maritime; mais si elles ont éprouvé des avaries, le prêteur doit l'en indemniser. Com. 330.

Le mot *avaries*, en fait de contrat à la grosse, s'entend de toute perte, détérioration ou dépense, qu'une force majeure ou un cas fortuit maritime quelconque, oblige de faire ou de supporter, dans les choses affectées au prêt, ou à leur occasion. Com. 397.

Si ce sont des avaries communes, le prêteur doit tenir compte à l'emprunteur de ce qu'il est obligé de payer pour sa contribution, ou de ce à quoi sont évaluées celles des choses affectées au prêt, qu'on a sacrifiées pour le salut commun; sauf à recevoir, comme subrogé, ainsi qu'on l'a vu n. 855, ce que les autres char-

www.libtool.com.cn
geurs seront obligés de payer pour leur contribution. Si le prêt n'a porté que sur une partie aliquote, la perte est supportée proportionnellement par le prêteur et l'emprunteur. Ainsi, une pacotille valait 3,000 francs, et l'emprunt a été fait sur moitié; les avaries la réduisent à une valeur de 2,000 francs seulement; le droit du prêteur ne s'exerçant que sur 1,000 francs, il ne sera en perte qu'à raison de la quotité affectée, et la contribution aux avaries sera supportée proportionnellement par le prêteur et l'emprunteur. Il n'en serait pas de même si on eût emprunté 1,500 francs, sur la pacotille entière, quoiqu'elle fût d'une valeur de 3,000 francs.

Si les avaries sont simples, soit qu'elles consistent en détériorations ou pertes, soit qu'elles consistent en dépenses pour réparations, séjours forcés, changement de navire, prix de rachat, frais de main-levée, etc., le prêteur supporte la somme à laquelle elles sont évaluées, et n'obtient de subrogation que si l'emprunteur a droit de s'en faire rembourser et garantir par d'autres.

Com. 330. On peut, comme nous l'avons dit n. 895, convenir que le prêteur ne sera point tenu des avaries simples. Il n'en est pas de même pour les avaries communes; autrement, ce serait dénaturer la convention de prêt à la grosse, car, ce n'est qu'au sacrifice qui produit ces ava-

www.libool.com.cn
ries, que le prêteur doit la conservation de son gage.

Les sommes qui doivent être ainsi remboursées par le prêteur, s'imputent sur le capital prêté à la grosse, à l'effet de diminuer le profit maritime, mais seulement du jour que ce prêteur a été mis en demeure de contribuer.

CHAPITRE VI.

Du Ristourne ou dissolution du Contrat à la grosse, pour défaut ou insuffisance d'objets affectés.

927. On a vu, par tout ce que nous venons de dire, que le prêt à la grosse ne devait pas être, pour l'emprunteur, un moyen de s'enrichir injustement au préjudice du prêteur. Il s'ensuit que si les marchandises n'ont pas été exposées à des risques, ou si on n'y expose que des valeurs au-dessous de la somme empruntée, cette somme ou la partie qui excède la valeur des choses mises en risques, n'est plus censée avoir été prêtée à la grosse. Com. 316. 317. 329.

Ce contrat, indépendamment des caractères déjà indiqués, est conditionnel. Quoique le consentement des parties, et si l'on veut même, la tradition des choses ou valeurs prêtées aient fait naître des obligations parfaites et irrévocables, il est de son essence qu'il ne produise

www.libtool.com.cn
les effets qui lui sont propres, qu'autant que les choses affectées au prêt auront été exposées à des risques maritimes. Cette condition est nécessairement sous-entendue, comme nous l'avons vu, n. 871, pour l'assurance; et si elle n'est pas accomplie, le prêt n'est pas aléatoire; il devient un prêt ordinaire; il y a lieu à une diminution proportionnelle, qu'on nomme *ristourne*, tant sur le capital que sur les profits maritimes.

Le ristourne peut donc avoir lieu, pour défaut, ou pour insuffisance de choses exposées aux risques. Nous en ferons l'objet des deux sections suivantes.

SECTION PREMIÈRE.

Du ristourne pour défaut de mise en risques.

928. Le ristourne, pour défaut de mise en risques, a lieu sans que le prêteur puisse s'y refuser, même sous prétexte que ce serait par le fait ou la faute de l'emprunteur que le voyage n'aurait pas d'exécution. Si le prêteur exigeait, dans ce cas, le payement du profit maritime convenu, il recevrait le prix d'un risque qu'il n'aurait jamais couru. Il ne doit donc avoir droit qu'à son capital et aux intérêts, à compter du jour du prêt, au taux légal du commerce. Ces intérêts sont la représentation de l'usage de ses fonds; sa conduite annonce clairement

www.libtool.com.cn

qu'il aurait fait cet usage d'une autre manière; c'est l'indemnité d'un manque de gain, d'une véritable perte, et le droit de l'exiger n'a rien de contraire aux vrais principes.

On lui accorde en outre demi pour cent de la somme réduite en simple prêt, comme une sorte d'indemnité des peines, droit de signature et démarches que la convention a pu occasionner, par analogie de ce que nous avons dit, n. 873, au sujet des assurances.

Il y a défaut de risques, lorsqu'on expédie un navire, ou lorsqu'on charge des choses que ne désigne pas le contrat; lorsqu'on les expédie pour un voyage autre que celui qui a été convenu; lorsque le navire ne part point; ou enfin lorsqu'il part pour une autre destination.

Si les choses substituées à celles qu'on devait charger, ou désignées pour affectation au prêt, ayant été dirigées vers une destination autre que celle dont les parties étaient convenues, arrivent à bon port, il n'y a pas lieu, pour le prêteur, à prétendre, pour le payement de son capital et des intérêts légaux, un droit privilégié sur ces effets, même à titre de nantissement.

SECTION II.

Du Ristourne pour insuffisance de choses exposées aux risques.

929. Tout ce que nous avons dit sur la nature du prêt à la grosse, la consistance et la

www.libtool.com.cn

désignation des choses affectées, conduit à la conséquence que le prêteur a droit d'exiger de l'emprunteur qu'il justifie qu'au moment de l'événement qui a occasionné la perte des effets
Com. 329. chargés dans le navire, il y avait, pour son compte, jusqu'à concurrence de la somme empruntée, ou, s'il a emprunté pour aller faire des achats outre-mer, que la somme y destinée se trouvait en nature sur le navire, et de contester la preuve qu'en ferait ce dernier.

C'est par les connaissements, déclarations du
Com. 283. capitaine, et tous autres moyens admis comme preuve, que le chargement doit être justifié, comme nous l'avons dit n. 832.

Quant à la valeur, nous avons vu, n. 833, comment celle des marchandises devait être justifiée. Celle du navire s'établit par l'exhibition de pièces probantes, ou par un rapport d'experts, dressé dans la forme prescrite par l'art. 10 de la déclaration du 17 août 1779.

Mais, comme dans le contrat d'assurance, le ristourne pour insuffisance peut résulter de la fraude, ou de l'erreur. Nous allons faire de cette distinction, l'objet de deux paragraphes.

§ Ier.

Du Ristourne résultant de la fraude de l'emprunteur.

930. Lorsque le résultat d'une vérification apprend que la totalité des choses affectées au

prêt n'a pas été exposée à des risques, ou que ces choses n'ont pas la valeur indiquée, l'emprunteur peut se justifier, en prouvant que le déficit dans le chargement, ou l'excès dans l'évaluation, provient de quelque erreur, soit de sa part, soit de celle de son commissionnaire.

Il faudrait suivre, à cet égard, ce que nous avons dit n. 878. Sans doute, il ne serait pas convenable qu'on s'arrêtât à des différences qui n'auraient rien d'important, ou à de faibles inégalités. Mais la fraude serait toujours présumée contre celui qui aurait emprunté à la grosse sur des effets déjà assurés, ou qui aurait fait assurer des effets déjà affectés à un prêt, ou enfin qui, ayant emprunté et fait faire des assurances sur le même chargement, n'aurait pas, en délaissant aux assureurs, fait les déclarations à l'aide desquelles ceux-ci pussent vérifier si le prêt et l'assurance réunis, égalent ou excèdent la valeur de ces objets. Com. 379.

931. Si le prêteur parvient à établir la fraude de l'emprunteur, le contrat peut être annulé sur sa demande, et l'emprunteur est tenu alors de rembourser la somme totale, sans qu'il puisse faire valoir la convention en quelque partie que ce soit; mais il n'est dû au prêteur aucun profit maritime, puisqu'il n'a couru aucun risque. On peut, toutefois, présumer que les tribunaux n'hésiteraient pas à lui allouer les inté- Com. 316.

www.libtool.com.cn
rêts, suivant le cours du commerce de terre, à titre de dommages-intérêts.

L'emprunteur ne peut exciper de cette fraude prouvée contre lui, ou dont il viendrait faire l'aveu, pour se dégager du payement des profits maritimes, dans le cas où le prêteur, n'ayant point demandé le ristourne, exigerait, après l'heureuse arrivée, le payement du capital et des profits maritimes : ce n'est pas celui qui a commis la fraude qui peut l'alléguer. L'annulation du prêt étant une faculté accordée au prêteur trompé, il est seul maître de l'exercer.

Il est bien vrai qu'il aura eu la double chance, ou dans le cas d'une heureuse arrivée, d'exiger la somme prêtée et le profit, ou, en cas de sinistre, de s'affranchir des risques; mais c'est une juste peine contre l'emprunteur qui est en fraude.

Ces droits du prêteur appartiennent à celui à qui il aurait transporté sa créance, dans les cas dont nous avons parlé n. 899.

§ II.

Du Ristourne causé par erreur de l'emprunteur.

932. Il peut arriver que, sans fraude de l'emprunteur, les choses affectées n'aient point été chargées en totalité, ou qu'elles n'aient pas une valeur égale à la somme prêtée. Le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur réelle

www.lingoo.com.cn
des objets affectés à l'emprunt et chargés dans le navire; l'excédant forme une créance ordinaire dont le prêteur a droit d'être remboursé, avec intérêts, comme nous l'avons vu p. 928, soit que le navire vienne à périr, soit qu'il arrive à bon port. La déduction peut alors être demandée par l'emprunteur de bonne foi; le prêteur ne peut lui opposer que, le voyage étant accompli, et le navire arrivé heureusement, il doit profiter de la chance, parce qu'il était possible qu'en cas de perte, l'emprunteur n'eût pas excipé du ristourne. Mais c'est à ce dernier de prouver sa bonne foi; et les circonstances dans lesquelles il fera valoir cette exception, le rendront plus ou moins favorable. Com. 317.

La réduction se fait alors à la valeur des objets qui auront été effectivement chargés dans les termes de la convention. Par exemple, un chargeur prend à la grosse, 6,000 francs, moyennant 20 pour 100; il ne charge des effets que pour 3,000 francs. Si le navire périt corps et biens, le prêt étant réduit à 3,000 francs, le prêteur ne sera en perte que de cette somme; et l'emprunteur ne pourra exciper de l'accident qui a fait périr son chargement entier, pour se dispenser de rembourser, avec l'intérêt légal, 3,000 francs qui n'étaient point garantis par des marchandises chargées. S'il y a heureuse arrivée, le prêteur ne pourra exiger que 3,000 francs, avec le profit de 20 pour 100; les 3,000

www.libtool.com.cn
francs non garantis lui seront payés comme prêt ordinaire, avec demi pour cent d'indemnité; et dans ce cas particulier, il conserve, pour le payement, son privilége sur les objets affectés. S'il y a perte ou autre accident partiel, on n'en fera l'imputation que sur les 3,000 francs réellement garantis.

TITRE VII.

DES PÊCHES MARITIMES.

933. La pêche n'est pas considérée seulement comme une branche d'industrie, mais encore, comme préparant, pour la marine de l'État, des hommes habitués aux dangers de longues et pénibles navigations. C'est dans cet esprit que, conformément à l'ordonnance du 17 septembre 1823, le temps employé par les marins classés, à la pêche maritime sur des bâtiments ou bateaux ayant mâts, voiles et gouvernail, et munis d'un rôle d'équipage, est, sans distinction d'espèce, de distance des côtes, d'état de paix ou de guerre, admis, pour la moitié de sa durée effective, au nombre des services qui donnent droit à l'obtention des demi-soldes et autres pensions réglées d'après la loi du 13 mai 1791. Cette même navigation est également

www.libtool.com.cn

admise, dans une proportion semblable, pour la liquidation des soldes de retraite, suivant les bases établies par les articles 8 et 9 de l'arrêté du 29 août 1803 (11 fructidor an XI).

Les pêches maritimes ont été l'objet de règlements nombreux. Les uns ont embrassé, par des dispositions générales, les moyens de réprimer les abus qu'une avidité imprévoyante pourrait introduire dans cette branche d'industrie : les autres ont pour but de protéger et d'encourager certaines pêches particulières qui, présentant de grands dangers et de modiques bénéfices, ou qui, se liant aux besoins et à la prospérité de la marine, méritent un intérêt spécial.

Nous allons considérer la pêche, sous ce double rapport, dans deux chapitres.

Nous ne dirons rien d'une espèce particulière de pêche, qui n'a même qu'improprement cette dénomination, la récolte du varech, sur les rivages. C'est un objet de police locale, réglé d'après les arrêtés des 2 août 1798 (15 thermidor an VI) et 6 août 1802 (18 thermidor an X).

CHAPITRE PREMIER.

Des mesures contre les abus dans l'exercice de la Pêche maritime.

934. L'article 1er du titre I du livre V de l'ordonnance du mois d'août 1681, maintenue en

www.libtool.com.cn

ce point, par le décret du 6 octobre 1793 (15 vendémiaire an II), déclare que la pêche maritime est libre; l'article 29 de la loi du 22 octobre 1798 (1er brumaire an VII), et le décret du 25 octobre 1806, ont dispensé les pêcheurs de prendre patente : ils sont considérés comme gens de mer, et classés ainsi qu'il est dit n. 604.

Conformément au décret du 2 octobre 1793, les engagements qui peuvent être pris par les maîtres pêcheurs des différents ports et les armateurs ou propriétaires des bateaux de pêche ne peuvent excéder le terme d'une année ou de deux saisons de pêche.

L'ordonnance de 1681 et l'arrêté du gouvernement du 30 mars 1801 (9 germinal an IX), déclarent que nul ne peut se réserver sur le rivage, de lieux et de moyens particuliers de pêche, connus sous la dénomination de *madragues* et *bardigues*, sans une concession du ministre de la marine.

La liberté de pêcher, quelque étendue qu'elle soit, reçoit des limites qu'impose l'intérêt de la pêche même. Ainsi, les déclarations des 23 avril et 24 décembre 1726, maintenues par les lois des 12 décembre 1790, 15 avril 1791, et 12 mars 1803 (21 ventôse an XI), défendent, sous peine de trois cents francs d'amende et de saisie des bateaux, de faire la pêche avec rets, filets ou traîneaux nommés *dragues* ou *dréges;* de se servir, pour battre l'eau

ou brouiller le fond, de perches, fourelles, pointes, ou de tout autre instrument susceptible de détruire les espèces; d'employer, pour la pêche, des bateaux sans quilles, voiles ou gouvernails, connus sous le nom de *picoteurs*. Ces déclarations contenaient des mesures prohibitives de la pêche de la guildre, que l'ordonnance du 16 juin 1835 a abrogées; mais elle a maintenu la forme et la dimension des filets.

Lorsque des individus sont déjà en possession d'un lieu où ils font la pêche, il n'est pas permis à d'autres pêcheurs de les y troubler en jetant leurs filets dans la même place; et s'ils font partie d'une flotte de pêcheurs, ils ne peuvent, sous aucun prétexte, quitter le rang qui leur est assigné. En cas de contravention, une amende de 50 francs est prononcée, sans préjudice des dommages-intérêts.

Lorsque la pêche se fait de nuit, ceux qui s'y livrent doivent indiquer, par des feux, le lieu où ils sont rassemblés, à moins que l'apparition de ces feux, sur des parages dangereux, ne pût y attirer et faire perdre des navires.

La déclaration du 18 mars 1727 complète les dispositions précédentes, et détermine la grandeur des mailles des filets, qui varie à raison de l'espèce particulière de pêche et de la situation différente des lieux. La déclaration du 18 décembre 1728 contient aussi des règles sur la pêche des moules; l'arrêt du Conseil,

www.libtool.com.cn

du 20 juillet 1787, et l'ordonnance du 24 juillet 1816, règlent celle des huîtres.

La surveillance de la pêche a été confiée, dans tout ce qui tient à ses rapports politiques et généraux, à l'administration maritime. Sa police journalière et continue a été attribuée, dans les lieux où il en existe, aux prud'hommes-pêcheurs dont nous avons indiqué les attributions, n. 108, et dans les autres lieux, à l'administration municipale.

La pêche est également soumise, dans l'intérêt de la sûreté et de la santé publiques, à des précautions ou restrictions déterminées par des règlements que le roi ou les administrations locales peuvent faire, en vertu des décrets des 21 juin et 8 octobre 1810, et de la loi du 3 mars 1822; les pêcheurs ne pourraient s'y soustraire, sous prétexte de la liberté illimitée accordée par les lois générales.

CHAPITRE II.

Des Encouragements et Règles pour certaines Pêches.

935. Nous avons dit, n. 933, qu'outre les règles générales qui s'appliquaient indistinctement à toutes les espèces de pêches, il en existait de particulières pour l'encouragement et

www.libtool.com.cn
la police de certaines pêches qui méritent plus spécialement la protection de l'État.

Les principales sont : la pêche de la baleine et du cachalot, celle de la morue, celle du hareng, enfin celle du corail.

Tout armateur qui veut se livrer à la pêche de la baleine et avoir droit à la prime, peut, par exception à ce que nous avons dit n. 694, choisir un équipage mixte composé, en étrangers, du tiers des officiers, harponneurs et patrons, sans excéder deux pour la pêche du sud, et cinq pour celle du nord. Il est tenu, alors même qu'il renoncerait à la prime, de confier moitié au moins des emplois d'officiers, de chefs d'embarcation et harponneurs, à des marins français, sous peine d'être privé de la jouissance des avantages attachés à la navigation nationale.

Conformément à la décision royale du 8 janvier 1823, les marins français engagés par un armateur pour une expédition à la pêche de la baleine, ne peuvent être commandés pour le service de l'État, s'ils ont déjà fait, ou deux campagnes dans les mers du nord, ou une dans les mers du sud, sur un navire employé à la pêche de la baleine; s'ils énoncent l'intention de s'adonner particulierement à cette pêche; si le capitaine sous les ordres duquel ils auront servi, atteste, par écrit qu'ils ont montré une aptitude suffisante; enfin, si l'armateur qui les aura engagés pour un nouvel armement, en fait

www.libtool.com.cn
aussi la déclaration écrite. Les armateurs ne sont admis à faire cette déclaration que six mois avant le départ du navire pour la pêche. Si des marins pour lesquels des déclarations d'engagements auraient été faites, venaient se présenter pour naviguer sur des bâtiments non destinés à la pêche de la baleine, ils doivent être immédiatement lévés pour le service des bâtiments de l'État. Dans le cas où l'engagement pour la pêche de la baleine, resterait sans effet par la non expédition du navire à la pêche, si les marins compris dans cet engagement n'en contractent point un nouveau, avec un autre armateur, pour une destination de même nature, ils rentrent dans la catégorie des marins susceptibles d'être levés. Les commissaires de l'inscription maritime doivent adresser au ministère de la marine, avant l'armement, l'état nominatif des navires qui auront été engagés à l'avance pour la pêche de la baleine, et qui auront satisfait aux conditions ci-dessus exprimées.

... Le ministre de la marine peut proposer au garde des sceaux, de solliciter la concession de *lettres de naturalité* en faveur des capitaines étrangers employés à la pêche de la baleine, lorsque ces marins étrangers ont fait, en qualité de capitaines, trois campagnes, soit dans les mers du nord, soit dans les mers du sud, pour le compte d'armateur français; si, d'ail-

www.rubsol.com.ar
leurs, l'administration de la marine a reconnu que, pendant la durée des campagnes, ces navigateurs étrangers se sont bien comportés à l'égard des marins français placés sous leur conduite habituelle; lorsqu'enfin ces mêmes capitaines ont déclaré l'intention de fixer leur domicile en France.

Aux termes de divers arrêts du Conseil, de la loi du 27 mai 1792, des arrêtés du gouvernement des 30 décembre 1801 et 6 juin 1802 (9 nivôse et 17 prairial an x), des lois des 22 avril 1832 et 9 juillet 1836, des ordonnances des 8 février 1816, 14 février 1819, 26 avril 1833, il est accordé aux armateurs qui se livrent à la pêche de la baleine, une prime de trente-quatre francs par tonneau de jaugeage, sur chaque navire qu'ils expédient pour cette pêche et pour celle du cachalot, dans les mers du nord et du sud.

Si le navire, doublant le cap Horn, ou franchissant le détroit de Magellan, se livre à cette espèce de pêche, ou à celle de toute autre cétacée ou amphibie, la prime est augmentée à son retour, pourvu qu'il rapporte, en produits de sa pêche, la moitié au moins de son chargement, à concurrence du maximum de cinq cents tonneaux, et que la navigation ait excédé seize mois. Cette augmentation est de vingt-trois francs par tonneau, sur les armements composés de français, sans exception; elle est de douze

www.libtool.com.cn
francs cinquante centimes, si les armements sont composés d'équipages mixtes.

Les primes ne sont accordées que si les officiers français qui doivent entrer dans l'état-major de l'équipage, sont tous capitaines au long cours, et au cas où le capitaine étant étranger, le second appelé à le remplacer dans le commandement, serait français, capitaine au long cours.

Les mêmes primes, déterminées par différents règlements, sont accordées, à la charge par l'armateur, de déclarer au bureau de la marine du port d'armement, s'il destine son navire à la pêche septentrionale ou méridionale. Il doit se soumettre à remplir la destination indiquée; à faire faire le retour du navire, dans un des ports du royaume; à n'apporter aucun produit de pêches étrangères; à tenir un journal exact de sa navigation, et à payer une double prime au cas où il n'accomplirait pas les obligations qui lui sont imposées. Pour sûreté de cette dernière condition, il est tenu de fournir caution bonne et solvable.

Après le voyage accompli, l'armateur qui réclame la prime, doit produire le rôle d'équipage, l'extrait de la déclaration ci-dessus prescrite, et faite devant l'administration de la marine, au bas de laquelle le commissaire des classes certifie le départ du navire; le procès-verbal de jaugeage certifié exact par les agents

www.fbtool.com.cn
de la marine et des douanes; l'acte de cautionnement auquel est joint le journal dressé par le capitaine, des lieux, des pêches, et des circonstances qui les ont accompagnées; et enfin une déclaration constatant le poids et la quantité des objets composant la cargaison.

Le commissaire des classes interroge collectivement ou séparément les hommes de l'équipage, compare leur déposition avec le journal du capitaine et la déclaration qu'il a faite. Si ces différentes preuves s'accordent et s'éclairent mutuellement, il certifie la régularité de l'expédition; et les primes sont payées sur cette attestation, par le ministre du commerce. S'il y a irrégularité, l'armateur ou, à son défaut, la caution paye la double prime.

Outre l'obligation commune à tous les capitaines de navire, de déclarer à leur arrivée dans le lieu de leur destination et à tous les ports intermédiaires où les événements maritimes les forcent de relâcher, les circonstances de leur navigation, conformément à ce que nous avons dit, n. 648, tous les capitaines baleiniers doivent faire une semblable déclaration aux vaisseaux de l'État qu'ils peuvent rencontrer durant leur expédition. Com. 242. 244.

936. La pêche de la morue a été l'objet particulier de divers règlements anciens, de la loi du 10 avril 1791, des arrêtés du gouvernement

www.libtool.com.cn
des 8 mars et 6 juin 1802 (17 ventôse et 17 prairial an x), 4 février 1803 (15 pluviôse an xi), des lois des 22 avril 1832, 21 juin et 9 juillet 1836, et des ordonnances des 13 février 1815, 8 février 1816, 21 octobre 1818, 4 octobre 1820, 21 novembre 1821, 26 avril 1833, et 2 septembre 1836.

Aux termes de ces différents règlements, des primes qui varient à raison de l'espèce de pêche entreprise, sont accordées aux armateurs. Elles sont d'abord distinguées en deux classes : primes d'armement; primes sur les produits.

L'armateur d'un navire destiné à la grande pêche de la morue, jouit, pour toute expédition dirigée vers les îles Saint-Pierre et Miquelon, et à la côte de Terre-Neuve, d'une prime de quarante francs, par chacun des hommes d'équipage, dans lesquels ne sont point compris les passagers et les ouvriers non classés.

Lorsque l'expédition se borne à la pêche dans les parages de l'Islande ou au grand banc de Terre-Neuve, la prime est de trente francs; elle est de quinze francs, pour la pêche au Dogger-Bank; et si, par le genre de l'expédition, elle peut se renouveler plusieurs fois dans ce qu'on appelle une *saison*, il n'est payé qu'une seule prime pour toute la durée de cette saison. Mais si l'armateur qui a d'abord dirigé son expédition vers le grand banc, compris sous la dénomination de petite pêche, porte ensuite

www.libtool.com.cn
ses produits aux îles de Miquelon ou de Saint-Pierre, pour les y faire sécher, il a droit, d'après les dispositions de l'art. 3 de la loi du 22 avril 1832, à une prime égale à celle qui est accordée par la grande pêche.

Toute exportation de morues sèches, provenant des pêches françaises, donne à l'armateur droit à une prime de 16 fr., par quintal métrique, si elle est faite dans les colonies par un navire français ; de 12 francs, si l'exportation a lieu dans les possessions françaises en Afrique, et dans l'un des ports de la Méditerranée, de l'Espagne, du Portugal, de Barbarie, ou à l'une des Échelles du Levant; de 10 francs, si elle est faite directement du lieu de la pêche, dans ces mêmes ports; elle est de 10 fr. par quintal décimal, sur les morues introduites en Espagne par la frontière de terre. Une prime de 20 fr. est aussi accordée par quintal décimal des rogues de morue que les navires pêcheurs rapportent en France, du produit de leur pêche.

Pour avoir droit à ces primes, diverses conditions et formalités sont imposées. Elles varient à raison des objets auxquels elles s'appliquent, c'est-à-dire selon qu'il s'agit des primes d'armement ou d'exportation.

Les conditions à remplir, pour les primes d'armement, sont, en tout, semblables à celles que nous avons vu être imposées aux armateurs des navires destinés à la pêche de la ba-

www.libtool.com.cn
leine. La seule différence consiste en ce que l'obligation de faire retourner le navire n'est point limitée aux ports de France, mais que les armateurs peuvent diriger leur retour vers les ports d'Espagne, de Portugal et d'Italie, et que la soumission qui leur est imposée doit être faite devant le préfet.

L'exportation peut avoir lieu directement, soit du lieu où la pêche a été faite, soit des ports de France où la morue d'abord importée, reçoit ensuite une destination extérieure. Les conditions et les formalités diffèrent encore à raison de ces deux genres d'exportation.

Lorsque la morue est directement exportée du lieu de la pêche, pour les colonies, les ports d'Italie, d'Espagne, de Portugal, ou pour une des Échelles du Levant, il est nécessaire que l'armateur rapporte, pour obtenir la prime, un certificat du commissaire-ordonnateur des colonies, ou du consul en pays étranger, constatant qu'il a reçu du capitaine et de trois des principaux mariniers, la déclaration, justifiée par le livre de bord, du nom du navire, du lieu de la pêche et du chargement, de la quantité de morue apportée; et que, par lui-même ou par un délégué spécial, il a assisté à la pesée, et vérifié l'exactitude de la quantité déclarée. Lorsque la morue, d'abord importée, est ensuite exportée pour un des lieux ci-dessus indiqués, l'armateur qui veut jouir de la prime

doit justifier du départ et de la destination accomplie.

Le départ se constate par une déclaration faite par l'expéditeur, au bureau de la marine, de la quantité de morue qu'il veut exporter, de la destination, du nom du navire, etc. Deux courtiers doivent attester, au bas de cette déclaration, que les morues proviennent de pêches françaises, et qu'elles sont d'une qualité loyale et marchande. Cette attestation, visée par le président du tribunal de commerce, est de plus vérifiée par les préposés des douanes, et son exactitude certifiée par le directeur ou receveur de cette administration. La destination accomplie se justifie par un certificat délivré par l'ordonnateur de la colonie, ou en pays étranger par un consul, constatant que la morue, en la qualité déclarée, a été mise dans le commerce.

Des formalités offrant une pareille garantie contre les fraudes, ont été imposées aux armateurs qui veulent jouir de la prime d'importation accordée aux huiles de morue et aux rogues. Le capitaine du navire doit déclarer à la douane la quantité importée, et affirmer qu'elle provient de pêches françaises; cette déclaration doit être justifiée par le livre de bord, et l'audition collective ou séparée des gens de l'équipage. Outre l'attestation des officiers de la douane, le poids net des huiles et rogues,

www.libtool.com.cn
et leur qualité, doivent être constatés dans la forme que nous avons indiquée, en parlant de l'exportation des morues.

Toutes ces primes sont payées par le ministre du commerce, sur la justification régulière et l'exhibition des pièces ci-dessus.

La police de cette pêche à l'île de Terre-Neuve, et la distribution des emplacements, sont réglées par l'arrêté du 4 février 1803 (15 pluviôse an XI), l'ordonnance du 13 février 1815, le règlement du ministre de la marine y annexé, et l'ordonnance du 21 novembre 1821.

937. La pêche des maquereaux et des harengs n'a pas moins excité la sollicitude du gouvernement. L'arrêt du Conseil du 24 mars 1687, le décret du 6 octobre 1793 (15 vendémiaire an II), les actes du gouvernement des 2 février 1803 (13 pluviose an XI), 21 juin et 8 octobre 1810, les ordonnances des 14 août 1816 et 4 janvier 1822, contiennent un grand nombre de dispositions sur cette pêche, et déclarent qu'elle est libre à tous Français et en tout temps, même pendant la nuit, en se conformant aux règlements locaux.

Les pêcheurs ne peuvent, sous peine de 500 fr. d'amende et de confiscation de leurs pêche et bateaux, introduire aucun produit de pêche étrangère. Tout maître de barque qui apporte dans le port, comme frais, des harengs ayant

une ou deux nuits, est passible de confiscation et d'une amende de 100 fr. Le hareng est réputé de deux nuits, lorsqu'il n'est pas apporté le jour qui les suit, avant onze heures du soir. Le hareng de trois nuits ne peut être vendu qu'au consommateur immédiat, ou pour former l'espèce de hareng appelé *craquelot*. Celui de quatre nuits ne peut l'être, sous quelque prétexte que ce soit. La vente doit être faite à la mesure et non au triage, sous peine de trois jours de prison, de 100 fr. d'amende, et de confiscation prononcée contre les pêcheurs.

Ceux-ci doivent interdire, sous la même peine, l'entrée de leurs bateaux à toutes personnes, excepté aux débitants inscrits dans la forme déterminée, comme acheteurs d'une quantité fixée; ils doivent encore faire vérifier, tous les ans, les mesures qu'ils emploient, et déposer une de ces mesures au greffe du tribunal de commerce, pour y servir d'étalon, en cas de contestations.

Ils doivent procéder au mesurage sur le quai, avec des pelles non ferrées, et ne point introduire dans les masses de poissons, des rogues et autres ordures, à peine de tous dépens, dommages et intérêts, même de poursuites correctionnelles, en cas d'infidélité.

Les pêcheurs qui se conforment exactement aux dispositions prescrites, ne peuvent être attaqués, sous prétexte de la qualité infé-

www.libtool.com
rieure du hareng livré, à moins que la quantité de poisson qui donnerait lieu au refus, n'excède le cinquantième de la livraison.

Pour assurer l'exacte exécution des mesures indiquées, des syndics dont les fonctions sont gratuites, doivent être nommés par la chambre de commerce, là où il en existe, et, à son défaut, par le tribunal de commerce. Ils prêtent serment devant ce tribunal ou devant le juge de paix, et peuvent s'adjoindre un ou plusieurs aides salariés, nommés de la même manière. Leurs fonctions consistent à surveiller la livraison des harengs; à dresser procès-verbal de toute contravention, et à l'envoyer, dans les vingt-quatre heures, aux procureurs du roi, chargés d'en poursuivre la répression devant les tribunaux correctionnels. Les syndics peuvent encore saisir provisoirement et mettre en séquestre la marchandise expédiée, et qu'ils reconnaissent d'une qualité frauduleuse ou défectueuse. Des règlements de police locale peuvent être provisoirement arrêtés par les maires, dans la vue d'assurer la loyauté des ventes; mais ils ne sont exécutoires qu'après l'approbation de l'autorité supérieure.

938. La pêche du corail est soumise aussi à des règles qu'il appartient à l'administration publique de déterminer.

D'anciens règlements, renouvelés par l'arrêté

www.libtool.com.cn
du 17 janvier 1801 (27 nivose an IX), et une loi du 7 mai 1802 (17 floréal an X), avaient attribué le produit de cette pêche à une compagnie privilégiée, ce moyen paraissant le plus approprié à la branche d'industrie qu'il s'agissait de mettre à profit; mais ils sont restés sans exécution. Ceux qui s'y livrent, dans les lieux où la France a un droit exclusif, sont seulement assujétis au payement d'une rétribution et aux mesures de police que les circonstances rendent nécessaires.

TITRE VIII.

DES PRIVILÉGES RÉSULTANT DES CONTRATS MARITIMES.

939. Les divers contrats maritimes, qui ont fait l'objet des titres précédents, peuvent donner naissance à des créances dont nous avons indiqué les effets, autant que le besoin l'exigeait et que l'ordre des matières le permettait.

En principe, ces créances ne sont pas d'une nature différente des autres dettes commerciales, qui, fussent-elles privilégiées, ne donnent point le droit de suivre les objets ou marchandises qui y sont affectées, dans les mains des tiers acquéreurs de bonne foi; et comme ce n'est que dans le cas d'insolvabilité d'un débiteur, que ses créanciers ont intérêt à réclamer Civ. 2119.

www.libtool.com.cn
ou à se contester réciproquement un rang de collocation, nous pourrions nous borner à en parler dans la sixième partie, en traitant des faillites.

Néanmoins, l'intérêt du commerce maritime a fait établir, en ce qui concerne les navires, des règles spéciales qui font exception au droit commun relatif aux biens meubles. Quoique ces règles ne s'étendent pas au fret et au chargement, l'analogie des matières et le désir de réunir, dans la même partie, ce qui concerne les contrats maritimes, nous porte à nous en occuper simultanément.

Ce titre sera donc divisé en quatre chapitres. Le premier traitera des diverses créances sur les navires, et de leurs effets; le second, des priviléges sur le fret; le troisième, des priviléges sur le chargement; le quatrième, de l'extinction de ces priviléges.

CHAPITRE PREMIER.

Des diverses Créances auxquelles les Navires sont affectés, et de leurs effets.

Civ. 2092. 940. Un navire est, comme tous les biens d'un débiteur, affecté au payement de ses dettes. Les créances doivent être considérées, dans leur nature, qui les rend privilégiées ou non privilégiées; dans les droits qu'elles donnent

aux créanciers, soit à l'égard du débiteur, soit à l'égard des tiers, soit entre eux, lorsque le prix entier parait insuffisant pour les payer tous.

Nous allons nous occuper, dans ce chapitre, de ces différents rapports. Dans une première section, nous ferons connaître de quelle manière un navire est affecté aux dettes de celui à qui il appartient; dans la seconde, comment l'acquéreur peut purger les droits des créanciers; dans la troisième, d'après quel ordre ceux-ci doivent être colloqués; la quatrième sera destinée à offrir quelques règles relatives aux droits sur les débris des navires naufragés.

SECTION PREMIÈRE.

De quelle manière un Navire est affecté aux dettes de celui à qui il appartient.

941. Nous avons vu, n. 608 et suiv., dans quels cas et dans quelles formes des créanciers pouvaient faire opérer la saisie et vente forcée d'un navire. Mais, par une dérogation au droit commun, que nous avons indiquée n. 918, même après que le débiteur s'en est dessaisi, en vertu d'un titre par lequel il en a transféré la propriété à un acheteur de bonne foi, le navire ne cesse pas d'être affecté aux droits des créanciers du vendeur, jusqu'à ce que le nouveau propiétaire ait purgé son acquisition, de la manière expliquée dans la section suivante.

Il suffit que la créance ait une date certaine

www.libtool.com.cn

et antérieure à celle de l'acte translatif de propriété, quelle que soit d'ailleurs son origine, quelqu'étrangère qu'elle puisse être aux opérations commerciales. Mais, lorsque plusieurs créanciers sont en concurrence, on préfère
Civ. 2096. ceux qui sont privilégiés, et, parmi ces derniers, ceux à qui la loi accorde une faveur particulière.

Si le navire appartient à plusieurs, la part de chacun est affectée à ses dettes extra-sociales, mais seulement après que les créanciers de la communauté, privilégiés ou non, ont été satisfaits : c'est une conséquence des principes sur les sociétés, que nous développerons dans la cinquième partie.

Ces notions indiquent la division de cette section en deux paragraphes : le premier fera connaître quelles sont les dettes privilégiées sur les navires; le second, quel est le sort des dettes non privilégiées.

§ Ier.

Quelles sont les dettes privilégiées sur les navires.

942. Nous suivrons, dans ce paragraphe, l'ordre naturel des événements qui peuvent donner naissance aux priviléges; c'est dans la troisième section, qu'en traitant de l'exercice des droits des divers créanciers, nous ferons connaître dans quel rang ils doivent être colloqués.

www.libtool.com.cn

Ces priviléges sont : les frais de justice; ceux du trésor public; les frais de garde et entretien du navire; ceux des constructeurs, des vendeurs, des personnes qui ont fait des réparations au navire, ou fourni des magasins pour les agrès; les loyers de gens de mer; les fournitures de victuailles; les engagements que produit la charte-partie; les emprunts à la grosse; la prime d'assurance.

Comme ils n'appartiennent qu'à la classe de ceux qu'on appelle priviléges sur certains meubles, sans apporter aucun changement à l'application des principes du droit commun sur les priviléges généraux que nous indiquerons en traitant des faillites, nous nous bornerons à donner ici des notions sur ce qui est spécialement relatif aux contrats maritimes qui ont fait l'objet des titres précédents. Civ. 2102. Civ. 2101.

En faisant connaître, n. 954, l'ordre de ces priviléges, nous indiquerons comment le droit de créance doit être établi.

ART. I. *Des sommes dues pour construction, ventes, réparations de Navires, ou pour le magasinage des agrès.*

943. Lorsque le propriétaire d'un navire l'a fait construire, on doit distinguer, comme nous l'avons fait, n. 602, s'il a employé des fournisseurs ou des ouvriers qu'il a médiatement ou immédiatement engagés, ou s'il a traité à forfait, avec un entrepreneur de cons-

www.libtool.com.cn

truction. Dans le premier cas, les ouvriers ac-
Com. 191. quièrent non-seulement un privilége sur le navire, mais encore une action personnelle contre celui qui l'a fait construire; dans le second, l'entrepreneur seul acquiert cette double action; et les ouvriers employés par lui, qui n'ont aucune action personnelle contre celui pour qui le navire a été construit, ont un privilége sur ce navire, lorsqu'il n'est pas reconnu et constaté qu'ils ont connu le traité fait entre l'entrepreneur, de l'ordre duquel ils travaillaient ou faisaient des fournitures, et celui qui avait commandé le navire, d'une manière certaine et suffisante pour leur ôter l'exercice de leurs droits sur un objet qu'ils ont dû croire la propriété de l'entrepreneur et qui est le produit de leur industrie (1). Celui, pour qui le navire a été construit, ne pourrait, dans ce cas, se mettre à l'abri de leurs poursuites, qu'en purgeant leurs droits, dans la forme que nous indiquerons dans la section suivante. Si, au contraire, il est reconnu et constaté qu'ils ont connu le marché entre le constructeur et celui qui a commandé le navire, de manière à les rendre non recevables contre
Civ. 1798. ce dernier, ils n'ont d'action contre lui, que pour ce qu'il peut devoir à l'entrepreneur. Ce que nous avons dit, n. 602, suffit pour dé-

(1) Rejets, au nombre de cinq, 30 juin 1829, D. 29, 1, 283.

www.libool.com.cn
montrer que celui dont les matériaux auraient été employés, sans son consentement, pour construire un navire, pourrait exercer les mêmes priviléges que s'il avait fourni volontairement des matériaux pour cette construction.

Lorsque le navire a été acheté, le vendeur conserve un privilége pour le prix ou la partie du prix qui lui est dû. S'il arrivait que celui qui a fait construire un navire, sur lequel les ouvriers et les fournisseurs ont des droits qui n'auraient pas encore été purgés, le vendit, ces créanciers devraient nécessairement être préférés à ce vendeur, pour ce qui leur est dû sur le prix représenté ou à représenter par l'acheteur.

Un navire, depuis qu'il a été construit ou acheté, a pu avoir besoin de réparations : les sommes dues pour cet objet ne sont pas moins privilégiées que celles qui seraient dues pour la construction.

Les frais de magasinage des agrès et apparaux du navire sont également privilégiés, sauf une modification que produit la nature des choses. Si ces agrès sont réunis au navire, les frais sont considérés comme privilégiés sur le corps et armement, sans qu'on puisse, en les divisant, faire une distraction au profit du locateur : c'est la suite de ce que nous avons dit, n. 599. Mais, tant qu'ils sont déposés dans ses magasins, il peut exercer sur eux un privilége particulier, conformément aux principes géné- Com. 191. Civ. 2101.

www.libtool.com.cn
raux sur les locations. A son égard, les agrès forment un principal, et il a pu ne louer ses magasins que par suite de la garantie qui lui était offerte.

ART. II. *Des sommes dues aux gens de mer pour leurs loyers.*

944. Nous avons, vu. n. 673, que les gens de mer, quel que soit leur grade, lorsqu'ils sont engagés au voyage ou au mois, acquièrent, Com. 191. 271. par suite de leurs engagements, indépendamment de leur droit exclusif sur le fret, un privilége sur le navire au service duquel ils sont attachés.

On ne pourrait pas, sous le prétexte que ce fret leur offre une garantie suffisante, les repousser d'une distribution du prix provenant du navire ou de ses débris, parce que, lorsqu'on a une double action pour obtenir son payement, on est libre de choisir celle qu'on croit la plus utile, et même de les exercer simultanément. Quant aux matelots engagés au fret ou au profit, ils n'ont rien à prétendre sur le navire : on a vu, n. 692, les motifs de cette différence.

Mais tous les priviléges attachés aux loyers des matelots ne s'appliquent qu'à ceux qui sont dus pour le dernier voyage; les autres seraient considérés comme des créances ordinaires.

ART. III. *Des sommes dues pour victuailles.*

945. Les fournitures faites au capitaine pour

www.inatool.com.cn
la nourriture des gens de mer sont aussi privilégiées sur le navire, l'armateur étant obligé de nourrir son équipage; les motifs de ce privilége se font aisément sentir. Il faut toutefois remarquer que l'ordre ou consentement du capitaine est nécessaire, et que les fournitures faites sans cette précaution ne pourraient créer un droit quelconque contre l'armateur, et par conséquent un privilége sur le navire, à moins que le fournisseur ne prouvât qu'il n'y avait pas encore ce qu'on appelle, en termes de marine, *marmite à bord*, et que l'armateur aurait été obligé de faire cette même dépense. Com. 191.

ART. IV. *Des obligations dérivant de la charte-partie.*

946. Le navire est affecté, par privilége, aux obligations que le fréteur a contractées par la charte-partie. L'inexécution de ces engagements peut avoir lieu, soit quand, par un fait ou une faute dont le fréteur est tenu, le transport ne s'effectue pas; soit lorsque les objets chargés n'arrivent point à leur destination, tant parce que le capitaine en aurait disposé pour les besoins du navire, que parce qu'il les aurait perdus, détournés, ou que, par toute autre faute de sa part, il n'en ferait pas la remise à la fin du voyage. Dans le premier cas, les dommages-intérêts dont nous avons parlé, n. 709 et suivants; dans le second, les sommes dues pour prix des objets non représentés, et les dom- Com. 191. 280.

www.libtool.com.cn

mages-intérêts qui pourraient être adjugés quand cette non représentation, est le résultat d'un délit ou d'une faute du capitaine, sont privilégiés sur le navire.

Il n'est pas nécessaire, dans ce dernier cas, que les chargeurs justifient que le prix des objets non représentés, ou la détérioration qu'ils ont éprouvée, a profité au navire ou à son armateur. Fût-il évidemment démontré que le capitaine seul en a profité, ou qu'il en a détourné le prix à son avantage, le navire n'en serait pas moins affecté par privilége, pour le remboursement de leur valeur. Il en est de même de la portion contributive dans les avaries communes, qui doit être supportée par le navire et le fret, chacun en droit soi, comme nous l'avons vu n. 745.

ART. V. *Des obligations produites par les emprunts faits pour les besoins d'un Navire.*

947. Ce que nous avons dit de l'objet du prêt à la grosse fait assez connaître comment cette espèce de créance, et même dans les cas où le contrat n'a qu'une exécution partielle, les sommes qui doivent être payées au prêteur à
Com. { 191. 320. titre d'indemnité, les capitaux et les intérêts légaux qui doivent lui être restitués, sont privilégiés sur le navire qui y a été affecté, pourvu que les formalités prescrites aient été observées dans les délais déterminés.

www.libool.com.cn

On doit considérer aussi comme privilégiées, les sommes que le capitaine aurait empruntées purement et simplement, dans les cas de nécessité dûment constatée. Nous avons vu, n. 631 et 644, qu'il peut, dans ces cas, s'aider de tous les moyens pour pourvoir aux besoins du navire; et ce serait, en quelque sorte, paralyser indirectement cette faculté d'emprunter purement et simplement, que de priver le prêteur d'une garantie qui, le plus souvent, détermine sa confiance.

ART. VI. *Des obligations qui naissent de l'assurance.*

948. Par suite du privilége accordé au constructeur ou vendeur, la convention d'assurance donne à l'assureur un privilége sur le navire qu'il a assuré, pour la prime qui lui est due, relativement au dernier voyage; et même ce privilége nous semble devoir garantir le payement du demi pour cent qu'il a droit d'exiger pour inexécution totale ou partielle de la convention. Ce sont des obligations contractées pour la conservation de la chose, qui doivent jouir d'un privilége analogue à celui de cette dernière espèce de créance. Com. 191.

§ II.

Des Dettes non privilégées sur les Navires.

949. Les priviléges peuvent s'éteindre quelquefois, sans que la créance cesse pour cela

www.libtool.com.cn
d'exister. Dans ce cas, les créanciers n'ont pas d'autres droits que ceux de créanciers qui n'ont jamais été privilégiés; ils ne forment point une classe intermédiaire; ils retombent dans celle des créanciers ordinaires, et ne peuvent plus être admis, qu'à une contribution avec ces derniers, sur ce qui reste après que les privilégiés sont satisfaits. Nous verrons même, dans la sixième partie, qu'ils n'ont plus, contre le tiers-acquéreur des objets affectés à leurs droits, l'action réelle qui était la base de leur privilége, et qu'ils peuvent seulement, s'il est débiteur de quelques sommes envers celui dont ils sont créanciers, faire des saisies-arrêts, et provoquer une contribution dans laquelle cet acte de diligence ne leur donne aucun autre droit privilégié, que celui de réclamer les frais par eux faits pour y parvenir. Le vendeur lui-même n'est pas excepté de cette règle.

Il suit de ces principes, que toute créance qui n'est pas privilégiée sur un navire, soit parce que jamais elle n'a eu cette qualité, soit parce qu'elle en a perdu les avantages, vient en concurrence, sous le nom commun de dette non privilégiée, quelle que soit son origine. Ainsi, le vendeur dont le rang a été pris par le prêteur à la grosse, dans le cas prévu, n. 918, ne peut se présenter que comme créancier ordinaire. Mais il y a cela de particulier au droit
Com. 197. commercial, que les créanciers, même non

privilégiés, ont un droit de suite sur le navire vendu, tant que le nouveau propriétaire n'a par rempli les formalités dont nous parlerons dans la section suivante.

SECTION II.

Comment peuvent être purgés les droits des créanciers sur un Navire.

950. Pour bien connaître les moyens à l'aide desquels le tiers-acquéreur d'un navire peut se mettre à l'abri du droit de suite dont nous venons de parler, il faut distinguer si la vente a été forcée ou volontaire.

Lorsque la vente a été forcée, les droits de l'adjudicataire à la propriété deviennent irrévocables; il ne doit que le prix de son adjudication, sur lequel les créanciers exercent leurs actions, comme nous le verrons dans la section suivante. Com. 197.

Il en est autrement quand la vente est volontaire; mais il importe de bien déterminer le caractère distinctif entre la vente en justice et la vente volontaire, quoique quelquefois autorisée par le juge.

La vente en justice est non-seulement celle qui a lieu par suite de la saisie d'un créancier, dans les cas indiqués n. 608, mais encore celle que la qualité de certains propriétaires oblige à faire, à l'audience des criées, dans les cas indiqués n. 616. On ne pourrait, toutefois,

www.libtool.com.cn
donner ce nom à la vente qu'un propriétaire de navire ferait ordonner à titre de licitation; on n'y verrait qu'une vente volontaire.

En ce qui concerne la vente volontaire, on distingue si, lors du contrat, le navire était
Com. 193. dans le port, ou s'il était en voyage. Lorsque la vente a été faite, le navire étant dans le port, les créanciers du vendeur, privilégiés ou non, pour cause antérieure à la date de l'acte translatif de propriété, peuvent poursuivre leur payement et exercer leurs droits sur ce navire, jusqu'à ce qu'il ait fait un voyage en mer, sous le nom et aux risques de l'acheteur, sans opposition de leur part entre les mains de ce dernier. Si le contrat de vente n'a pas une date certaine, toutes les obligations que le vendeur peut souscrire avant l'accomplissement du voyage, c'est-à-dire jusqu'à l'époque où le navire est entièrement purgé, grèvent ce même navire. La mauvaise foi du vendeur ne vicierait pas ses obligations, si on ne prouvait pas la complicité du possesseur de la créance.

Un navire est, pour l'application de cette
Com. 194. disposition, réputé avoir fait un voyage, lorsqu'il est constaté, de la manière déterminée par les règlements généraux ou locaux sur les congés et expéditions des navires, qu'il est parti d'un port et qu'il est arrivé dans un autre, au moins trente jours après son départ. Mais on ne considérerait pas comme voyage, quelque

www.libtool.com.cn
temps qu'il se fût d'ailleurs écoulé, le fait du départ d'un navire qui n'irait dans un port voisin que pour se faire radouber : ce seraient là plutôt des préparatifs pour le voyage entrepris, que le voyage lui-même.

Quelles que soient les causes qui auraient pu faire relâcher ou débarquer dans un port autre que celui du départ, pendant cet espace de trente jours, la navigation qui n'a pas eu cette durée n'est point comptée; mais aussi peu importe la plus ou moins grande distance du port d'arrivée à celui du départ, pourvu que l'intervalle des trente jours se trouve exactement écoulé entre celui du départ d'un port et de l'arrivée dans un autre.

Cependant, comme les navires peuvent avoir une destination qui les oblige à des débarquements, ou à des relâches fréquentes, telles que celles que l'on a désignées sous le nom de *caravane*, sans qu'un intervalle de trente jours puisse s'écouler pendant la durée de l'un de ces voyages pris séparément, le navire est encore présumé avoir fait un voyage, s'il ne revient dans le port d'où il est parti, que soixante jours après son départ : dans ce cas, il n'est point nécessaire qu'il justifie de relâche, de débarquement ou d'arrivée à un autre port.

Mais ces règles ne peuvent s'appliquer qu'à la navigation au cabotage, dont nous avons fait connaître les caractères n. 600. La nature des

www.libtool.com.cn

voyages de long cours, commande d'autres mesures pour que les droits de l'acquéreur ne soient pas trop long-temps incertains, et qu'il ne puisse pas aussi retenir arbitrairement le prix de son acquisition, sous prétexte d'oppositions posssibles de la part des créanciers du vendeur. Il n'est pas nécessaire que le navire soit arrivé à sa destination, ni, à plus forte raison, rentré au port de départ; il suffit, qu'à la circontance d'une expédition pour voyage de
Com. 194. long cours, se réunisse celle qu'un espace de plus de soixante jours s'est écoulé depuis le départ du navire, pour que l'acquéreur ait purgé les droits, quels qu'ils soient, d'autres créanciers du vendeur.

Lorsque la vente a été faite pendant que le navire était en voyage, c'est-à-dire dans l'intervalle écoulé entre le moment où le capitaine a pris ses expéditions, et celui où il est rentré dans le port du départ, le navire est toujours réputé, à l'égard des créanciers du vendeur, avoir continué d'appartenir à celui-ci. Quelle que soit la durée ou continuation de ce voyage,
Com. { 193. 196. } après l'époque de la vente, l'acquéreur ne peut purger les droits des créanciers, qu'en faisant, après l'arrivée ou retour, une expédition du navire à son nom, à ses risques, et avec toutes les conditions que nous avons expliquées.

Dans tous les cas que nous venons d'indiquer, les droits des créanciers sont purgés, sans

www.libtool.com.cn
qu'ils puissent éviter la rigueur de ce principe, en prétendant que la vente et les circonstances qui l'ont suivie, leur ont été inconnues. C'était à eux de veiller à la conservation de leurs droits.

Tant que ces droits n'ont pas été purgés par ce moyen, les créanciers peuvent former opposition entre les mains de l'acheteur. Celui-ci, à moins qu'il ne préfère d'acquitter intégralement les créances pour lesquelles a été faite cette opposition, est obligé, même quand il aurait payé le vendeur, et sauf son recours contre celui-ci, de rapporter le prix de son acquisition aux opposants; sinon, il peut être dépossédé par l'effet de la saisie et vente forcée que les créanciers ont droit de poursuivre, comme si le navire était toujours la propriété de leur débiteur. Il peut aussi, au lieu d'offrir aux poursuivants le rapport du prix d'achat, déclarer qu'il leur en fait abandon. Cette déclaration faite au greffe du tribunal civil, et signifiée aux poursuivants, l'affranchirait de toutes poursuites, puisqu'elle éteindrait l'action réelle qui seule existe contre lui. Civ. 2172. 2174.

Mais lorsque l'acheteur offre aux créanciers le rapport du prix, s'il ne suffit pas pour les satisfaire en totalité, ils peuvent attaquer la vente pour cause de fraude, et, s'ils justifient leur allégation, faire déclarer que le navire n'a pas cessé d'appartenir au débiteur, sur qui ils en poursuivront ensuite la saisie et la vente forcée. Com. 196.

www.libtool.com.cn

Tout ce que nous avons dit dans cette section s'appliquerait, suivant l'observation que nous avons faite, n. 941, à une portion du navire, comme au navire entier.

SECTION III.

De la Collocation des créanciers sur les Navires.

951. On peut distinguer, en ce qui concerne la collocation des créanciers sur les navires, la manière dont elle peut être provoquée et s'opérer, et l'ordre dans lequel les créanciers doivent être rangés; nous en ferons l'objet de deux paragraphes distincts. Nous devons cependant faire observer qu'il pourrait arriver qu'un revendiquant, qui n'aurait pas formé sa demande dans le délai de trois jours, ainsi qu'il a été dit Com. 210. n. 615, exerçât son droit, par opposition sur le prix. S'il fait juger que la revendication est fondée en totalité, ce prix lui est attribué, et il n'y a plus lieu à distribution. S'il fait juger que son droit est fondé pour partie, le prélèvement en est ordonné à son profit, et le surplus seul forme la matière d'une distribution.

On doit aussi remarquer que si, par l'insuffisance des fonds à distribuer, une classe de priCiv. 2097. vilégiés se trouve ne pouvoir être entièrement Com. 191. 213. satisfaite, chacun de ceux qui la composent est payé par une contribution proportionnelle à ce qui lui est dû.

§ Ier.

Comment est provoqué l'ordre des créanciers.

952. Lorsque la vente a été volontaire, nous venons de dire que les créanciers pouvaient former opposition entre les mains de l'acheteur qui n'a pas purgé leurs droits, et exiger qu'il rapporte le prix de son acquisition; sauf, s'il l'a employé à l'acquittement de quelque dette privilégiée, à invoquer la subrogation légale, Civ. 1251. dont nous avons parlé, n. 219. Cet acquéreur est, dans ce cas, un véritable tiers-saisi tenu de rapporter son prix, pour être distribué suivant les règles du droit commun. Lorsque la vente a été faite en justice, le prix dû par l'acheteur doit être versé par lui, soit entre les mains du poursuivant, s'il n'a pas reçu d'opposition, dans Com. 109. les vingt-quatre heures, soit au greffe du tribunal de commerce, suivant les distinctions que nous avons établies n. 664.

953. La demande aux fins de distribution, peut être formée par le poursuivant, lorsqu'il y a eu une vente forcée; par l'opposant ou le tiers-saisi, lorsqu'il s'agit de distribuer le prix Com. 213. d'une vente volontaire; et, dans l'un et l'autre cas, par le saisi, intéressé à ce que sa libération soit effectuée. Celui qui intente la demande, somme les créanciers opposants, de produire au Pr. 656. 659.

www.lotool.com.cn

greffe leurs titres de créance; et, faute par eux d'avoir fait cette production dans les trois jours qui suivent la sommation, ils sont exclus de la distribution du prix. Cette distribution a lieu devant le tribunal civil, qui doit observer, autant que la nature des choses le permet, les
Pr. 656. formes ordinaires de la distribution par contribution.

§ II.

Dans quel ordre les créanciers doivent être colloqués.

954. Les priviléges étant des causes légitimes de préférence d'un créancier sur les autres, il est constant que les privilégiés doivent être col-
Civ. 2096. 2097. loqués avant les non-privilégiés; s'il y a plusieurs privilégiés, l'ordre entre eux doit être
Com. 191. 214. déterminé par la faveur de la créance; parmi ceux qui méritent une égale faveur, il doit y avoir concurrence. Ces principes sont la base de ce que nous allons dire dans ce paragraphe. L'ordre des priviléges et la manière dont ils doivent être justifiés, étant inséparables, nous les réunirons en parlant de chaque espèce de créances.

Au premier rang, sont les frais de justice, taxés dans les formes déterminées par le Code de procédure civile et le règlement du 16 février 1807, et constatés par un état qu'arrête le président du tribunal de commerce. On ne

www.libtool.com.cn
doit point distinguer leur qualité d'ordinaires ou d'extraordinaires; il suffit, pour qu'ils aient droit au privilége, qu'il en soit résulté la vente du navire : il ne faut point confondre avec cette espèce de frais, ni placer au même rang ceux que chaque créancier a fait particulièrement pour parvenir à l'adjudication de sa créance : ces frais suivent le sort de la collocation du créancier.

Au deuxième rang, sont placés les droits dus au trésor public ou aux agents de l'administration maritime, connus sous les noms de pilotage, tonnage, cale, amarrage, bassin ou avant-bassin, et autres de même nature, sur lesquels nous avons donné quelques notions, n. 712, tels qu'ils sont constatés par les états, contraintes ou quittances des receveurs, dont la qualité suffit pour donner la légalité à cette justification.

Au troisième rang, sont, si le navire a été vendu dans le port, les gages du gardien, et frais de garde de ce navire, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente. Ils ne sont placés qu'après les droits dont nous venons de parler, parce que le seul fait de l'entrée dans le port rend ceux-ci exigibles. Le montant des gages du gardien et des frais dont il s'agit, doit être justifié par un état arrêté par le président du tribunal de commerce, qui ne se borne pas à les constater, comme il le fait pour les frais

www.libtool.com.cn
de justice, déjà taxés, mais qui peut lui-même en fixer le montant, et réduire ce qu'il y trouve d'exagéré, sauf recours contre sa décision.

Au quatrième rang, sont les loyers des magasins où ont été déposés, depuis l'arrivée du navire, les agrès et apparaux, conformément à l'état arrêté ou réglé par le président du tribunal de commerce, de la manière qui vient d'être indiquée.

Au cinquième rang, sont les frais d'entretien du navire et de ses agrès et apparaux, depuis son entrée dans le port au retour du dernier voyage, aussi constatés par un état arrêté par le président du tribunal de commerce.

Au sixième rang, sont les gages et les loyers du capitaine et des gens de l'équipage employés au dernier voyage, sans préjudice de leurs droits
Com. 271. exclusifs sur le fret, comme on l'a vu n. 693. Les sommes dues sont constatées par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime.

Au septième rang, sont les sommes empruntées ou le prix des marchandises vendues par le capitaine, pour les besoins du navire, pendant le dernier voyage, comme nous avons vu, n. 631 et 644, qu'il en avait le droit. Ce privilége est fondé sur la présomption que si ces dépenses n'avaient pas été faites, le navire n'aurait pas achevé sa navigation; et ce motif les fait

www.libtool.com.cn
préférer aux sommes prêtées avant le voyage, qui n'ont que le neuvième rang. Ces créances doivent être justifiées par des états qu'arrête le capitaine, et par les procès-verbaux constatant la nécessité de ces ventes ou emprunts. Lorsqu'ils ont été faits à différentes époques, mais pendant le même vogage, les motifs qui les occasionnent, commandent que le dernier créancier soit préféré à l'avant-dernier, de la manière et sous les modifications que nous avons indiquées n. 919. Cependant, si les billets ou contrats à la grosse, quoiqu'à des dates différentes, avaient pour objet une réparation unique, exigeant des dépenses considérables, et nécessitant l'intervention de plusieurs prêteurs, il n'y aurait plus lieu à la préférence chronologique, parce que le motif qui l'a déterminée n'existerait plus. Ce ne serait là qu'un seul prêt fait, si l'on veut, par diverses personnes, mais qui, s'appliquant à une même dépense, serait aussi un seul prêt dans son objet. Ainsi, un capitaine qui, autorisé à emprunter pour les besoins de son navire une somme déterminée, souscrirait en faveur de diverses personnes, des contrats à la grosse, à des dates différentes, pour remplir l'emprunt autorisé, ne conférerait pas au dernier prêteur, plus de droits qu'au premier; tous auraient concurremment un privilége égal. Com. 323.

Au huitième rang, sont les sommes dues au

www.libtool.com.cn
vendeur et aux ouvriers employés à la construction, et le montant des réparations, équipement et armement faits pour le voyage qui suit immédiatement l'achat ou la construction du navire. On ne fait point de ventilation, pour distinguer le corps du navire, dans l'état où il était lors de la vente, d'avec les réparations qui y ont été faites et les apparaux qui y ont été ajoutés, de manière à colloquer le vendeur sur l'estimation de la valeur primitive, et les fournisseurs et ouvriers sur la plus value; ils viennent tous en concurrence sur le prix entier. La créance du vendeur doit être constatée par un acte ayant date certaine. Celles des ouvriers le sont par mémoires ou factures; peu importe, d'ailleurs, qu'ils aient fourni ou travaillé par les ordres ou pour le compte du propriétaire et de ses agents, ou qu'ils aient été employés par un entrepreneur à forfait : cette distinction n'est utile, comme nous l'avons vu n. 943, que lorsqu'il s'agit d'examiner s'ils doivent avoir une action personnelle contre le propriétaire; elle n'a aucune influence sur la question de privilége. Mais ce privilége n'existe qu'autant que le navire n'a point encore fait de voyage depuis la vente ou la construction; car, dans ce dernier cas, ce huitième rang est occupé par tous ceux qui ont fait des travaux ou des fournitures d'objets pour radoub, armement, et équipement, pour victuailles et nourriture données,

avant le départ, au capitaine ou aux matelots, par ordre du capitaine, lorsque l'armateur n'est pas sur les lieux. On ne peut, par aucune raison d'analogie, étendre ce privilége à ceux qui auraient fourni des sommes d'argent, quoique pour les mêmes objets. Ces prêteurs ont dû, suivant ce que nous avons dit n. 219, se faire subroger aux droits de ceux que leur argent servait à payer, s'ils voulaient être substitués à leur privilége : ou bien, ils devaient prêter à la grosse. Mais s'ils ne sont ni dans l'un ni dans l'autre cas, ils ne peuvent prétendre aucun privilége.

www.libtool.com.cn

Au neuvième rang, sont colloqués, suivant le mode et et les principes expliqués n. 919, les sommes prêtées à la grosse sur les corps, quille, agrès et apparaux du navire, pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ, sans distinction du capital et du profit maritime, comme nous l'avons vu n. 896. Les motifs qui font placer ces prêteurs après les vendeurs, constructeurs, fournisseurs et ouvriers, pour réparations, sont une modification à la règle générale, dont on a vu, n. 918, l'application aux prêts à la grosse sur des marchandises. C'est la conséquence de la règle spéciale pour les navires, qui veut que les créanciers y conservent un droit de suite. L'utilité d'un prêt à la grosse fait avant le départ, ne commençant qu'à l'instant où le navire met à la voile; c'est à ces vendeurs, constructeurs, Com. 196.

www.libtool.com.cn

etc., que l'existence du navire est due, existence sans laquelle il n'y aurait pas de matière affectée au prêt. Le privilége du prêt à la grosse ne s'appliquerait pas au prêt renouvelé, c'est-à-dire à celui qui, à la fin du voyage, est laissé, capital et profit maritime, dans les mains du capitaine, pour produire, ainsi cumulé, un nouvel intérêt. Un pareil emprunt ne pourrait même être légitime, de la part du capitaine, qu'après une autorisation formelle du propriétaire.

Com. 323.

Au dixième rang, sont les primes des assurances faites pour le dernier voyage, sur les corps, quille, agrès et apparaux, ainsi que sur l'armement et l'équipement du navire, dûment constatées par la police ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances, lorsque ces primes n'ont pas été payées, ou que la police n'a pas été quittancée; car, si elle l'a été purement et simplement, un écrit, même avec date certaine, ne serait point admis pour prouver le contraire, les contre-lettres n'ayant aucun effet contre les tiers. Mais, si la police constatait que le payement a été fait en billets qui n'auraient pas été payés, le privilége subsisterait, suivant les règles que nous avons données n. 221.

Civ. 1321.

Au onzième et dernier rang, sont les dommages-intérêts que des jugements ou des sentences arbitrales constatent avoir été adjugés aux affréteurs ou chargeurs, pour défaut de

www.libtool.com.cn
délivrance des marchandises, pour remboursement des avaries qu'elles ont essuyées par la faute du capitaine ou de l'équipage, ou pour dommages-intérêts résultant de l'inexécution de la charte-partie. Il pourrait, il est vrai, sembler plus convenable que les affréteurs ou chargeurs fussent mis dans un rang supérieur, et même avant les gens de mer, parce que ces pertes ou dommages proviennent souvent du fait de l'équipage: à plus forte raison, qu'ils fussent préférés à ceux qui ont prêté avant le départ. Mais ces considérations cèdent devant la possibilité des connivences entre les chargeurs et le fréteur, par l'effet desquelles on pourrait anéantir les priviléges postérieurs; d'ailleurs, les gens de mer doivent être encouragés, et les prêts à la grosse sont utiles. Com. 190. 280.

SECTION IV.

Des droits sur les débris d'un Navire naufragé.

955. Un navire peut être brisé par l'effet d'un naufrage ou de tout autre accident : il est évident que les créanciers de celui à qui il appartenait peuvent exercer leurs droits sur la valeur des débris, comme ils l'auraient fait sur le prix du navire entier. Mais l'ordre des priviléges n'est pas ici le même que celui dont nous venons de parler. La personne qui a fourni les fonds pour le sauvetage, a incontestablement le

www.libtool.com.cn

droit d'exercer ce privilége; mais il est limité aux choses sauvées; et il ne s'exercerait pas sur des créances que l'armateur du navire naufragé aurait contre les affréteurs ou chargeurs. Les frais de sauvetage sont préférés à tout, même aux loyers des gens de mer. Ces frais forment une masse spéciale dans laquelle ces derniers ne prennent part que s'ils ont travaillé; et ce qu'ils peuvent recevoir à ce titre, ne s'impute point sur leurs loyers.

Com. 259. 261.

Le fonctionnaire public, par les soins ou sous la surveillance duquel nous avons dit, n. 643, 840 et 869, qu'il était procédé à ce sauvetage, est chargé de faire vendre les débris. Sur le prix en provenant, il paye ou fait payer les salaires dus et les autres dépenses que cette opération a rendues nécessaires, suivant le genre de travaux et de soins, sans qu'on puisse appliquer à ceux qui y ont été employés, les dispositions de l'article 27 du titre IX du livre IV de l'ordonnance de 1681, qui accordent le tiers à ceux qui trouvent des objets dans la mer. Le surplus est, d'après ses ordres, déposé, en France ou dans les possessions françaises, au trésorier des invalides de la marine, et en pays étranger, entre les mains du chancelier de consulat ou autres à ce légalement préposés. Les articles 7 et 8 de l'arrêté du 7 mai 1801 (17 floréal an IX) leur accordent, pour les soins et la responsabilité qu'exige ce

www.libtool.com.cn

dépôt, quinze centimes par cent francs, qu'ils perçoivent au moment de la remise des fonds à qui de droit. Le reste net est exclusivement affecté au payement des loyers des gens de l'équipage, qui ne sont primés que par les frais de justice faits pour parvenir à régler la contribution. Com. 259.

956. Lorsque les loyers des gens de mer ont été acquittés, le reste est distribué dans l'ordre que nous avons fait connaître n. 954, sous la modification indiquée n. 855, relative au concours entre les prêteurs à la grosse, pour leurs capitaux seulement, et les assureurs, pour les sommes assurées. Mais alors, se présente une question dont l'intérêt est sensible. Lorsque les gens de mer ont ainsi été payés sur les débris du navire, par préférence à des créanciers qui les auraient primés, s'il se fût agi de la distribution du prix du navire entier, ces derniers sont-ils subrogés aux droits des gens de mer, pour réclamer le fret sur lequel ceux-ci auraient pu être payés par privilége? On peut dire, dans leur intérêt, que si cet emploi du fret avait eu lieu suivant sa destination spéciale, le produit des débris leur eût fourni une masse de contribution; que les gens de mer qui avaient deux priviléges, l'un sur ce fret, l'autre sur les débris du navire, ayant exercé leurs droits sur le produit des débris, ils ont été Com. 331.

www.libtool.com.cn

privés d'une valeur sur laquelle ils eussent pu exercer les leurs; et l'équité semble résoudre la question en leur faveur. On peut répondre, cependant, qu'il en est de ce cas, comme de celui qui se présente fréquemment dans le droit civil, où un créancier a une hypothèque générale sur les biens du débiteur, tandis que d'autres n'ont qu'une hypothèque spéciale. Si, par l'effet de la collocation du créancier dont l'hypothèque est générale, le créancier, par hypothèque spéciale, est privé du prix du bien qui lui était affecté, il n'est pas admis à exercer, par subrogation, les droits du premier sur les autres biens grevés de l'hypothèque générale. Il semble donc qu'il y a la même raison de décider.

Civ. 2092.

Dans tous les cas où les débris du navire servent à payer des dettes privilégiées, les assureurs à qui le délaissement aurait été fait, sont fondés à faire subir à l'assuré la déduction des sommes que ces priviléges prennent sur le montant des débris.

957. Si le navire péri avait été assuré, les droits et priviléges des créanciers ne pourraient être exercés sur le prix dû par l'assureur, de la même manière et dans le même ordre que seraient exercés leurs droits sur le prix de la vente du navire rapporté par l'acheteur. Cette question, qui n'est pas spéciale pour les assurances

www.libool.com.cn

maritimes, mais qui peut s'élever dans toutes les autres espèces d'assurances, a été l'objet d'une discussion à laquelle nous nous sommes livré n. 594, 2°. Il est nécessaire de s'y reporter.

CHAPITRE II.

Des Privilèges sur le Fret.

958. Les notions contenues n. 716 et suiv. ont appris quand et comment était dû et devait être payé le fret pour le transport des marchandises ou des passagers. Ce fret est dû par celui qui a stipulé dans la charte-partie, quand même il n'aurait agi que comme commissionnaire : c'est la conséquence des principes expliqués n. 563 et suivants.

Mais ce fret, soit qu'il ait été arrêté par opposition ou saisie-arrêt, avant d'être payé, soit de toute autre manière, peut faire l'objet d'une distribution entre les créanciers de l'armateur. Il est donc important de connaître quelles dettes sont privilégiées sur son produit.

Nous avons fait observer déjà, n. 673, que les gens de mer avaient, indépendamment de leurs droits sur le navire ou ses débris, conformément à ce qui a été dit n. 954 et 955, un privilége spécial sur le fret. Les frais faits pour parvenir à la distribution nous paraissent, parmi ceux dont nous avons présenté

Com. 259. 271.

www.libtool.com.cn
la nomenclature n. 954, les seuls qui puissent leur être préférés; les droits de navigation ou autres semblables ne jouiraient pas de cette faveur. Nous ne disons rien de la contribution aux avaries, pour la portion à la charge du fret; sans doute, les gens de mer ne seraient point payés avant qu'elle fût acquittée, mais cet acquittement est moins une collocation privilégiée qu'une sorte de détérioration morale de la chose qui la réduit dans sa quotité, et la laisse, seulement pour ce qui en reste, affectée au privilége des gens de mer.

959. Lorsque les gens de mer ont été ainsi payés sur le fret, on rentre dans la règle. Le fret, qui est le fruit civil du navire, est soumis au droit commun pour les fruits des choses saisies. Si le navire a été vendu en justice, il faut distinguer entre le fret acquis avant la saisie, et celui qu'il peut acquérir depuis. Il est évident que le fret dû et échu avant la saisie, forme une masse distincte de ce navire, qui n'a pu être saisie, comme des accessoires le sont, avec l'objet dont ils dépendent. Les créanciers de celui à qui elle est due peuvent se la faire distribuer séparément, suivant leurs droits.

Mais un navire saisi peut continuer sa navigation et gagner un fret; conformément à ce que l'on a vu n. 610, ce fret, en tout ce qui excède les dépenses de la navigation et autres

www.libtool.com.cn

créances privilégiées dont il est tenu, se joint au prix de l'adjudication, pour être distribué dans le même ordre. Ce que nous avons dit, n. 922, relativement au fret affecté au prêt sur le corps du navire, ne conduit donc pas à la conséquence d'attribuer au prêteur, un rang sur ce frêt, autre que celui que nous avons vu, n. 954, lui être accordé sur le navire. Ce n'est point pour créer un privilége spécial, semblable à celui des gens de mer, mais pour lever un doute qui aurait pu naître de la prohibition d'emprunter à la grosse sur le fret à faire, que cette règle a été établie.

960. Nous avons dit, n. 720, que les chargeurs ou affréteurs qui avaient payé au capitaine, sans opposition, le fret par eux dû, étaient valablement libérés. Les gens de mer ne peuvent, dans ce cas, les inquiéter, sauf leurs recours contre le capitaine. S'ils avaient quelques motifs de suspecter sa bonne foi, il fallait qu'ils fissent saisir le fret entre les mains des chargeurs; et ensuite, si ceux-ci avaient payé, on pourrait invoquer les principes expliqués n. 211, qui ne permettent pas de considérer Civ. 1242. comme valable, à l'égard des saisissants, le payement fait au préjudice d'une saisie-arrêt.

Mais il n'en serait pas de même des cas où l'affréteur ayant stipulé, avec le capitaine, une clause pénale, dont l'effet serait de l'affranchir

www.libtool.com.cn

du payement total ou partiel du fret, en cas de faute ou autre délit dont ce capitaine est responsable, opposerait cette exception pour refuser de rapporter aux gens de mer le fret stipulé. Ces derniers ont suivi la foi du navire, et ont pu ignorer les conventions particulières qui modifiaient la charte-partie. D'ailleurs, dans l'ordre des priviléges, celui des gens de mer étant placé avant celui des chargeurs, pour leurs indemnités, le fret ne peut, à leur préjudice, être absorbé ou diminué par l'effet d'une clause qui leur est absolument étrangère, et qui intervertirait, sans leur consentement, l'ordre légal des priviléges.

Par la même raison, l'affréteur ne pourrait, au préjudice des priviléges, opposer une compensation entre ce qu'il doit pour le fret, et les indemnités ou dommages-intérêts qui lui sont dus par le capitaine, parce que la compensation ne peut avoir lieu au préjudice des tiers.

Civ. 1295. 1298.

CHAPITRE III.

Des Priviléges sur le Chargement.

961. On entend par chargement, toutes choses placées sur un navire, pour être transportées à une destination déterminée. Hors le cas où une tolérance fondée sur l'usage, laisse aux passagers la faculté de charger leurs effets ou

www.libtool.com.cn

quelques menus objets, sans payer de fret, il en est toujours dû un, suivant les règles que nous avons fait connaître n. 789.

Les marchandises chargées sont affectées par privilége, au payement du fret, tant pour leur transport, que pour la traversée du passager à qui elles appartiennent, s'il est sur le même navire. S'il n'y a pas de fret dû particulièrement pour ces marchandises, par exemple, lorsqu'elles forment le port permis à ce passager, elles sont néanmoins affectées au payement de ce qu'il doit pour son passage. Com. 280.

Ce privilége l'emporte sur celui de tous autres créanciers, même du vendeur non payé, parce que nous verrons, dans la sixième partie, que lors même que ce dernier serait fondé à exercer la revendication en cas de faillite de l'acheteur, il ne pourrait y être admis qu'en acquittant les sommes dues pour fret, voitures, commissions, assurances, et autres frais, ou en remboursant les sommes payées à ce sujet. Il l'emporte aussi sur le propriétaire à qui les objets chargés auraient été volés, par suite des principes que nous avons établis, n. 272, et parce que le capitaine a traité moins avec la personne, qu'avec la chose à laquelle, en général, le transport ajoute une véritable valeur. Il passe même avant le privilége du trésor public, pour les droits de douanes et autres semblables; car, c'est par le transport que les mar- Com. 576.

www.libtool.com.cn
chandises sont arrivées au lieu où ces droits sont payables.

962. Le chargement est aussi affecté, par privilége, aux indemnités que le fréteur peut réclamer dans les cas prévus n. 711, et aux réparations d'avaries qu'il aurait causées, ou au remboursement de sa part dans la contribution; car toutes ces dettes sont une conséquence et une suite immédiate des obligations que l'affréteur a contractées en louant le navire; et ce privilége subsiste tant que le capitaine est détenteur des choses ainsi affectées. Mais, comme nous avons vu, n. 719, qu'il ne pouvait refuser de les mettre à terre, sauf à en demander,
Com. 306. au moment où elles sont déchargées, le dépôt entre les mains d'un séquestre volontaire ou judiciaire, il est évident que, lorsqu'il a usé de ce droit, il conserve son privilége jusqu'à parfait payement, tant qu'elles restent entre les mains du séquestre.

S'il a consenti à les laisser enlever sans prendre cette précaution, il conserve son privilége, même quand les marchandises seraient dans les magasins du chargeur ou du commissionnaire qui est chargé de les recevoir pour le compte de ce dernier, qu'on appelle *réclama-*
Com. 307. *teur,* pendant quinze jours à compter de celui de la livraison. L'effet de cette continuation de privilége se borne à ce que, dans le cas de fail-

lite du chargeur, le capitaine puisse, pendant quinzaine, être préféré à tous autres créanciers sur les objets qu'il a transportés. Cette préférence n'est pas absolue : s'il était dû des frais pour transport, chargement et déchargement, il y aurait concurrence; et même les frais de magasinage devraient être préférés au fret, tant que les marchandises seraient dans les magasins du locateur, ou tant que ce dernier serait admissible à les suivre, conformément aux règles du droit civil. Mais si le chargeur les avait fait passer en mains tierces, par exemple, s'il les avait vendues et livrées, ou données en nantissement, le privilége serait éteint. A la vérité, une vente non suivie de tradition, ne suffirait pas pour détruire le privilége; il faut qu'il y ait changement de mains, cette circonstance ne permettant plus d'exercer le privilége au préjudice de celui qui a ainsi reçu la chose de bonne foi. On voit par là, que si, depuis le moment où les marchandises ont été chargées, elles avaient été vendues en route, le privilége n'en existerait pas moins, comme si elles étaient restées la propriété du chargeur primitif. Civ. 2102.

Lorsque le même affréteur a chargé diverses sortes de marchandises, par des connaissements différents, le privilége perdu sur celles d'un connaissement ne se reporte pas sur les marchandises d'un autre, quoique faisant partie du même chargement. Au contraire, si la tota-

www.libtool.com.cn
lité avait été chargée par un seul connaissement, et qu'une partie fût passée en main tierce, le reste des marchandises demeurerait affecté à la totalité du fret, même de la partie aliénée, parce que tout ce qui est compris dans le même acte est soumis solidairement au privilége, quand même il y aurait des prix différents pour chaque chose. Un exemple va rendre ces principes sensibles. Pierre a chargé de l'indigo et du café sur le même navire : le fret est, pour les deux objets, à 20 fr. le quintal, ou, si l'on veut, il est à 20 fr. pour le café, et à 15 fr. pour l'indigo. Le navire arrivé, le capitaine livre le chargement au consignataire, sans exiger le fret; celui-ci vend et livre l'indigo avant la quinzaine. Pour connaître comment le capitaine pourra exercer son privilége, une distinction est nécessaire. Si l'indigo et le café ont été compris dans le même connaissement, le privilége pour le fret de chacun de ces objets frappera sur la totalité, et par conséquent le capitaine pourra exercer son action privilégiée sur l'indigo, pour tout ce qui lui est dû, même pour le fret du café. Si, au contraire, l'indigo et le café ont été chargés par deux connaissements distincts, le privilége du capitaine ne frappera sur le café que pour le fret de cette denrée, et il n'aura qu'une simple action personnelle contre Pierre, pour le fret de l'indigo vendu. Les mêmes règles s'appliquent

www.libtool.com.cn
aux sommes dues pour contribution aux avaries communes.

963. Le prêteur à la grosse, que nous avons vu, n. 918, être privilégié sur les choses affectées au prêt, à l'exclusion du vendeur, doit être colloqué immédiatement après ce qui est dû pour le fret et la contribution; néanmoins, il pourrait arriver qu'un prêteur sur nantissement lui disputât ce rang. Com. 320.

Ce nantissement ne serait pas, sans doute, celui par l'effet duquel la chose donnée en gage est remise entre les mains d'un créancier qui en obtiendrait la détention corporelle; car il est peu présumable qu'en cet état, elle pût être affectée à un prêt à la grosse. Si un emprunteur engageait ainsi, des choses dont il n'a plus la libre disposition, de deux choses l'une : ou il aurait distrait le gage, des mains de l'engagiste, et alors le prêteur à la grosse serait préféré s'il était de bonne foi; ou le gage serait resté entre les mains de l'engagiste, et alors, celui-ci serait préféré. Dans l'un et l'autre cas, la partie lésée aurait droit d'exercer une action en escroquerie contre le débiteur de mauvaise foi. Pén. 405.

Mais il peut arriver que le nantissement qui a précédé le prêt à la grosse ait été purement symbolique. Tel est le cas où un consignataire qui, ayant fait des avances sur des marchandises à lui expédiées, a acquis un droit de gage Com. 93.

www.libtool.com.cn
semblable à celui que donne la détention réelle dans le nantissement ordinaire. Tant que ce créancier n'est pas réputé dessaisi du gage, il doit être préféré au prêteur à la grosse, qui serait alors dans un cas à peu près semblable à celui où il se trouverait s'il avait prêté sur des marchandises que l'emprunteur aurait faussement affirmé lui appartenir. La seule question susceptible de difficultés consisterait à savoir quand il est réputé saisi ou dessaisi; nous l'examinerons n. 1203.

Les choses affectées au prêt à la grosse pourraient aussi, immédiatement au sortir du navire sur lequel elles ont demeuré pendant le temps des risques, être mises en gage. Le créancier qui les aurait reçues de bonne foi serait préféré au prêteur à la grosse, par la même raison qui fait perdre le privilége du fret, lorsque les marchandises sont passées en mains tierces : ce créancier n'a point de droit de suite; c'était à lui de veiller à ce que les choses affectées à son privilége ne fussent pas déplacées et transmises en mains tierces.

964. Nous sommes naturellement conduit à examiner s'il faut, par analogie et par suite de ce que nous avons dit, n. 954, du privilége de la prime sur le navire assuré, en conclure que la prime d'assurance sur des marchandises, jouit également d'un privilége.

www.libtool.com.cn

De fortes raisons paraissent s'y opposer. Une disposition formelle déclare privilégiée la prime d'assurance du navire; et le silence du législateur sur celle des marchandises, semble annoncer l'intention de ne pas la faire jouir de cet avantage. La raison de cette différence paraît même être expliquée par celle qui existe entre les droits accordés aux créanciers, sur les navires de leurs débiteurs, et ceux qu'ils ont sur leurs autres effets mobiliers. Com. 191.

Une disposition non moins formelle a également déclaré que le prêteur à la grosse était privilégié sur les marchandises affectées au prêt qu'il avait fait; et rien de semblable n'est dit pour la prime due à l'assureur. Com. 320.

La raison de cette différence, indépendamment de ce que la publicité exigée pour le prêt à la grosse ne l'est pas pour la police d'assurance, pourrait encore être expliquée par celle qui existe entre un prêteur et un assureur. Il est de l'essence du prêt, que le prêteur fasse crédit à son débiteur; on ne peut prêter, sans que l'emprunteur n'ait un terme pour se libérer. L'assureur n'est point dans ce cas; il n'est pas de l'essence de la convention qu'il fasse crédit pour la prime stipulée : c'est donc volontairement, sans y être contraint par la nature des choses, qu'il devient créancier.

L'analogie ne serait pas un argument décisif, car les priviléges sont de droit étroit.

www.libtool.com.cn
Ils sont une exception à la règle par laquelle tous les créanciers d'un débiteur ont des droits égaux sur ses biens : or, une exception doit être textuellement prononcée et renfermée dans ses termes; elle ne s'induit pas par conséquence d'un cas à un autre.

Néanmoins, les assurances sont d'une grande importance dans le commerce; elles méritent d'être favorisées et encouragées. Si les assureurs exigeaient les primes comptant, peut-être les assurances seraient-elles plus rares : car il y a des circonstances dans lesquelles le taux de la prime est si élevé, que ce déboursé augmenterait singulièrement les charges de l'assuré. D'ailleurs, si les usages ne sont point un obstacle à l'application d'une loi qui les contredirait, ils peuvent être pris en considération en tout autre cas. On ne doit pas heurter des habitudes qui multiplient et facilitent des négociations importantes. En privant les assureurs sur marchandises, du privilége pour leur prime, on éloigne les étrangers d'assurer en France, et on s'expose à ce que les Français fassent préférablement des assurances en pays étrangers, où le privilége de la prime est généralement admis.

On peut, d'ailleurs, ajouter que l'assurance est une mesure qui tend à la conservation de la chose; que la prime due pour cet objet peut donc, sans interprétation forcée, être considérée comme dette contractée pour la conservation

www.libtool.com.cn
des marchandises, placée par le droit civil au rang des dettes privilégiées. Il ne s'agirait plus, si l'on admet cette opinion, que de déterminer le rang de ce privilége; et l'analogie serait alors d'un grand secours. Il est évident que la prime ne serait pas préférée au fret et à la contribution, car, le capitaine est détenteur de la marchandise, ou présumé tel, tant que la quinzaine dont il a été parlé, n. 962, n'est pas expirée. Civ. 2102.

La prime ne doit point aussi être préférée au prêt à la grosse, par le même motif qui, dans l'ordre des priviléges sur le navire, place le prêteur avant l'assureur. A plus forte raison, ne passerait-elle point avant le consignataire, pour ses avances, puisque, indépendamment de ce que nous avons dit n. 963, dans le droit civil même, dont les dispositions sont les seules qui puissent fonder le privilége de la prime, les droits du prêteur sur nantissement l'emportent sur ceux de la personne qui, ayant eu d'abord le même gage, s'en est ensuite dessaisie.

La prime se trouvera donc, si on lui accorde un privilége sur les marchandises, avoir le dernier rang, à peu près comme celle de l'assurance du navire; et, dans la réalité, c'est tout ce que peut raisonnablement prétendre l'assureur qui a voulu accorder un terme à l'asuré.

www.libtool.com.cn

CHAPITRE IV.

Comment se perdent ou s'éteignent les priviléges résultant des Contrats maritimes.

965. C'est un principe incontestable, que lorsqu'une dette est éteinte entièrement, par l'un des moyens généraux qui ont été expliqués dans le titre II de la seconde partie, le privilége, qui n'est qu'une qualité, ou un accessoire de la dette, est également éteint.

Le droit maritime ne peut avoir, à cet égard, de règle différente du droit commun; mais il ne faut pas perdre de vue la distinction que nous avons faite, n. 240, entre l'extinction de la dette et l'extinction du privilége, dans les cas où l'extinction de la dette résulte de la prescription. Nous avons dit, dans les différents titres de cette partie, que toutes actions en
Com. 433. paiement, pour fret de navire, gages et loyers des gens de mer, étaient prescrites un an après le voyage fini; celles pour nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, un an après la livraison; celles pour fournitures de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites; celles pour salaires d'ouvriers, et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages; celles en

www.libtool.com.cn

délivrance de marchandises chargées, un an après l'arrivée du navire; qu'enfin, celles qui dérivaient d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance, étaient prescrites après cinq ans, à compter de la date du contrat. Com. 432.

Rien ne peut faire que ces prescriptions n'aient produit leurs effets, si les tiers ont intérêt à les invoquer : toutefois on ne peut empêcher le débiteur d'avouer qu'il n'a pas payé. Il en résultera seulement que celui dont la créance est ainsi reconnue, ne pouvant, par cette reconnaissance, rentrer dans le privilége attaché à sa créance, ne sera pas fondé à l'exercer au préjudice des tiers, dans l'ordre que nous avons indiqué n. 654; mais qu'une fois ces créanciers désintéressés, il pourra exercer ses droits contre son débiteur. Civ. 2225.

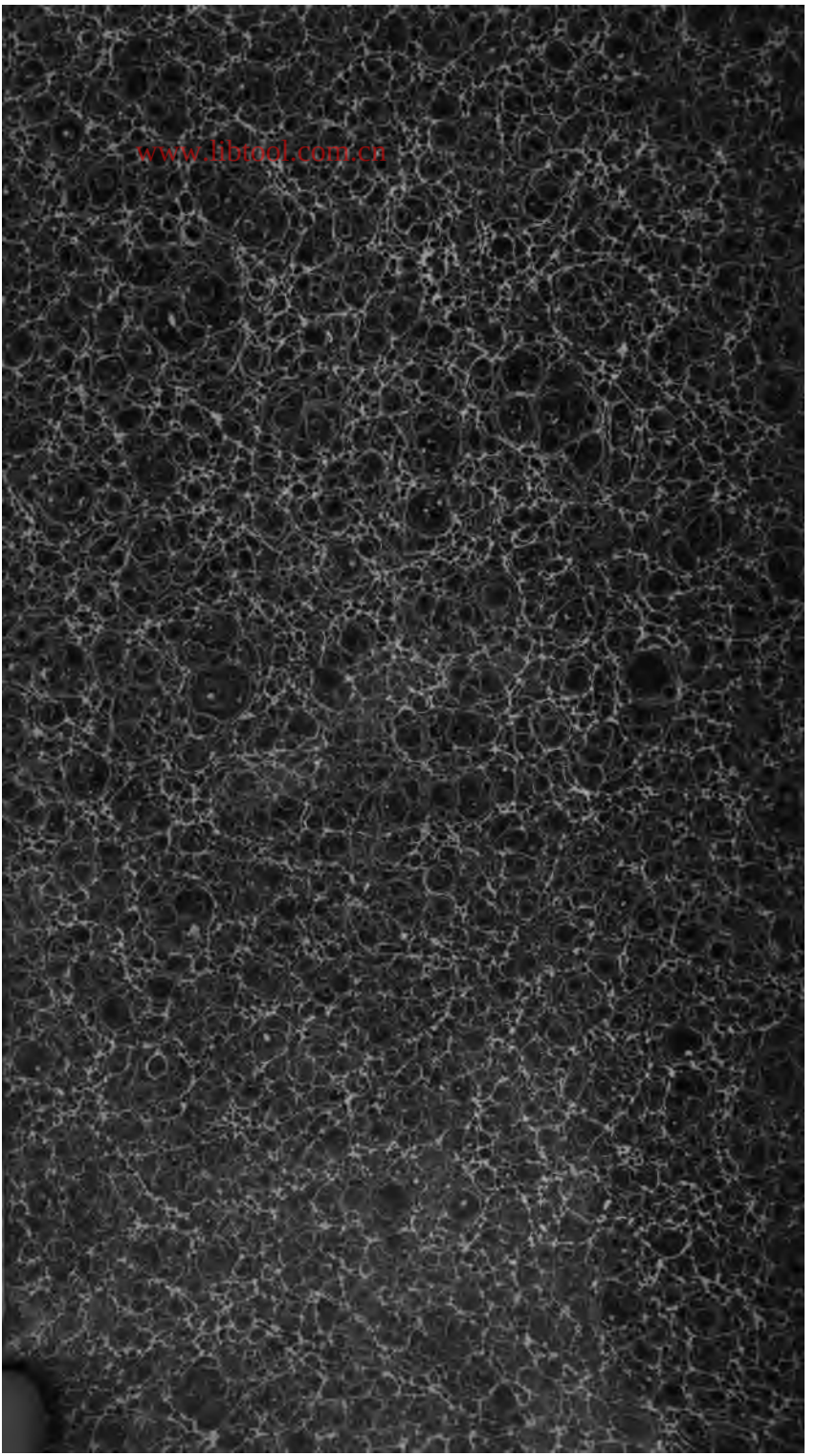
FIN DU TOME TROISIÈME.

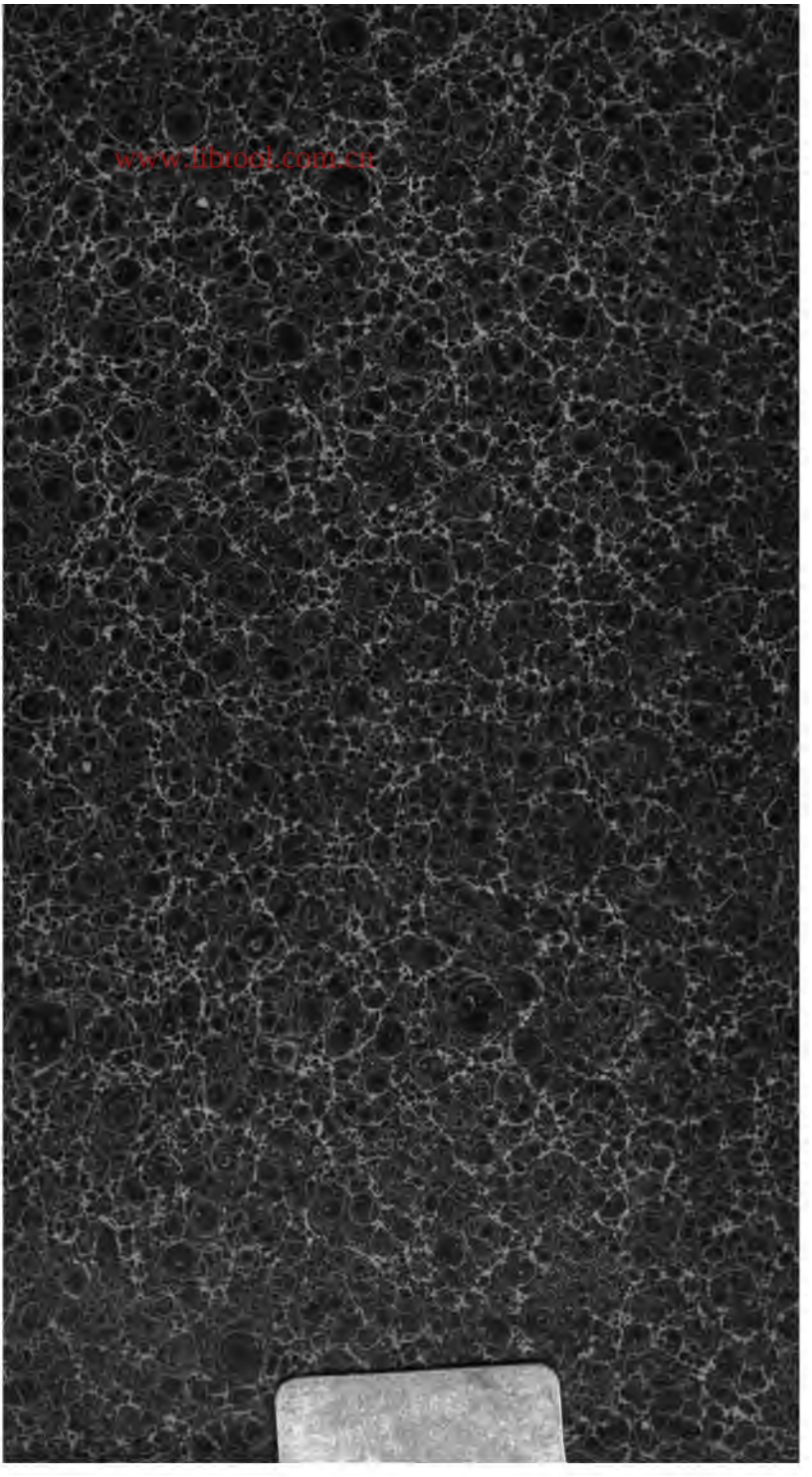
www.libtool.com.cn

www.libtool.com.cn

www.libtool.com.cn

www.libtool.com.cn


www.libtool.com.cn


www.libtool.com.cn

www.libtool.com.cn