

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 JUIN 1873.

RÉVISION DU CODE DE COMMERCE ⁽¹⁾.

(AMENDEMENTS DU GOUVERNEMENT AU LIVRE II.)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION ⁽²⁾, PAR M. VANHUMBÉÉCK.

MESSIEURS,

La commission a insisté en diverses occasions sur la nécessité de ne toucher qu'avec prudence à la législation maritime, dont l'expérience de deux siècles a démontré le mérite.

Il lui avait cependant paru possible d'en classer les matières dans un ordre plus méthodique.

Elle s'était arrêtée à cet égard aux idées que nous allons exposer.

Rien de plus naturel que de continuer à traiter d'abord des *navires*, c'est-à-dire des instruments à l'aide desquels la navigation s'exerce; les articles 190-196 peuvent donc continuer à figurer en tête du livre II révisé, et en former le titre 1^{er}.

Les articles 197-215 du Code de 1808 traitent des conditions particulières auxquelles sont soumises la saisie et la vente forcée des navires. Ces dispositions sont de nature à figurer plutôt dans le Code de procédure civile que

⁽¹⁾ Projet de loi, n° 14 (session de 1870-1871).

Rapport sur les titres I à VIII, X et XI, XIII et XV, livre II, n° 86 (session de 1871-1872).

Rapport sur les titres IX et XI, livre II, n° 105 (session de 1870-1871).

⁽²⁾ La commission est composée de MM. VANHUMBÉÉCK, *président*, SAINCTELETTE, JACOBS, PIRMEZ, CRUYT, VAN ISEGHEM et MEEUS.

dans celui dont la révision nous occupe actuellement. Une disposition transitoire pourrait consacrer la réunion de ces articles au Code de procédure et les maintenir jusqu'à révision de ce Code lui-même.†

Les navires ne peuvent exister sans appartenir à quelqu'un; mais la destination des navires oblige les propriétaires à en confier la conduite à un équipage; à la tête de celui-ci se trouve un chef, généralement désigné sous le nom de capitaine, et sous le gouvernement duquel les autres gens de l'équipage travaillent dans un ordre plus ou moins subordonné.

Après avoir traité des navires en eux-mêmes, il est naturel de s'occuper des règles spéciales que la loi croit devoir tracer à leurs propriétaires, ainsi qu'à ceux dont le concours est indispensable à ces derniers.

Les droits et les devoirs de ces diverses personnes sont l'objet, dans le Code actuel, de dispositions disséminées en quatre titres (titres III, IV, V, VII). Réunissons-les en un seul sous la rubrique : Titre II. *Des propriétaires de navires et des équipages.*

Ce titre se divisera en deux chapitres : le premier traitant des *propriétaires*; le second des *équipages*. Ce dernier mot se prend ici dans le sens étendu qui comprend le capitaine et ses subordonnés.

Le chapitre I^{er} correspondra au titre III du Code ancien (articles 216-220).

Le chapitre II sera subdivisé en deux sections traitant : la première du *capitaine*; la seconde, des *matelots et gens de l'équipage*.

Ici le mot équipage est employé dans un sens étroit et désigne l'ensemble des subordonnés du capitaine, par opposition au capitaine lui-même.

Le Code ancien emploie aussi le mot dans les deux significations, sans que cela ait donné lieu à des inconvénients (1).

La section consacrée au *capitaine* remplace les titres IV et VII du Code actuel.

Les articles 221-243 (titre IV actuel) forment un premier paragraphe sous cette rubrique nouvelle : *Des droits et devoirs du capitaine.*

Un deuxième paragraphe contient les articles qui forment aujourd'hui le titre VII, du *connaissance* (articles 281-285).

Ces dispositions auraient pu aussi faire l'objet d'une subdivision du titre de la *charte-partie*; le *connaissance*, en effet, est la preuve du chargement, c'est-à-dire de l'exécution partielle ou entière des obligations de l'affréteur; mais, par cela même, il établit la responsabilité du capitaine. On pouvait donc assigner également aux dispositions qui s'y rapportent la place que nous y donnons, et ce dernier parti nous a paru préférable, pour ne pas surcharger le titre de la *charte-partie*.

La section consacrée aux *matelots et gens de l'équipage* répond aux articles 250, 252-272 qui, avec l'article 251, formaient le titre V du Code de 1808.

(1) DALLOZ, *Répertoire*, v^o *Droit maritime*, n^{os} 301-611.

L'article 251 est porté sous cette rubrique particulière qui termine le titre II : *Dispositions communes aux deux sections précédentes.*

Le texte de cet article suffit à justifier cette classification.

Nous renfermons ainsi dans les deux premiers titres tout ce qui se rapporte aux bâtiments de mer, à leurs propriétaires et à leurs équipages.

Les autres titres du livre II se rapportent aux contrats maritimes.

Le louage des navires ou *charte-partie* doit d'abord être examiné.

Ici surtout, le Code de 1808 manque de méthode : il contient un titre VI des *chartes-parties*, et un titre VIII du *fret*, c'est-à-dire un titre du *louage* et un titre du *loyer*. Il reporte la matière des avaries dans le titre XI au delà des dispositions consacrées au contrat à la grosse, titre IX, et aux assurances, titre X, tandis que c'est bien du contrat de charte-partie que dérive l'obligation pour l'affrèteur de contribuer aux avaries communes qui pourraient survenir pendant le cours du voyage, ainsi que son droit d'être indemnisé par une contribution de celles qu'il aurait souffertes dans ses propres marchandises (1).

Enfin, il place les règles relatives à la contribution dans un titre XII qui semble ne parler que du jet, tandis que les principes de la contribution sont communs à toutes les grosses avaries.

Il faut donc réunir en un seul les titres VI, VIII, XI, XII du Code actuel.

Les dispositions des deux premiers (articles 273-280, 286-310) se rapportent :

1° A la nature et à la forme du contrat (elles font l'objet d'un chapitre premier);

2° Aux effets de ce contrat (elles rentrent dans le chapitre II).

De ces dernières, les unes concernent les obligations du frèteur (section I^{re}, chapitre II); les autres, celles de l'affrèteur (section II, chapitre II) qui doivent être envisagées, d'abord en supposant les choses suivant leur cours naturel, le contrat recevant son exécution pure et simple, les marchandises arrivant à destination sans retard; c'est à ce cas que se rapportent les règles générales (§ 1^{er}); celles-ci se modifient quand le chargement arrive à destination avec un retard (§ 2) ou n'y arrive point (§ 3).

Les titres XI et XII sont fondus en un chapitre III.

Ici s'arrête le titre III. La commission le faisait suivre de trois autres qui complétaient le livre II, savoir :

Titre IV. Des contrats à la grosse.

Titre V. Des assurances maritimes.

Titre VI. Des prescriptions et fins de non-recevoir.

Cette classification a été soumise au Ministre de la Justice qui l'a acceptée en principe, se réservant d'examiner s'il n'y aurait pas lieu d'en rectifier certains détails.

(1) POTHIER, *Traité du contrat de la charte-partie*, 2^e partie, article préliminaire.

Le Ministre a, de son côté, communiqué à la commission de nombreux amendements; il lui a fait parvenir en outre le texte de trois titres nouveaux, relatifs :

A l'hypothèque maritime;
Au transport des passagers;
A l'abordage.

Après examen de ces nouvelles dispositions, le Gouvernement et la commission se sont mis d'accord pour soumettre à vos délibérations les propositions qui vont être indiquées et motivées.

CLASSIFICATION DES MATIÈRES DU LIVRE II.

- TITRE I.** Des navires et autres bâtiments de mer.
- **II.** Des propriétaires de navires et des équipages.
- CHAPITRE I.** Des propriétaires de navires.
- **II.** Des équipages.
- SECTION I.** Du capitaine.
- § 1. Des droits et devoirs du capitaine.
- § 2. Du connaissement.
- **II.** Des matelots et gens de l'équipage.
- Disposition commune aux deux sections qui précèdent.
- **III.** Du contrat de charte-partie ou de louage maritime.
- CHAPITRE I.** De la nature et de la forme du contrat.
- **II.** Des effets du contrat.
- SECTION I.** Des obligations du fréteur.
- **II.** Des — de l'affréteur.
- § 1. Règles générales.
- § 2. Du retard dans l'arrivée à destination.
- § 5. Du cas où le chargement n'arrive pas à destination.
- **III.** Des avaries et de leur règlement.
- **IV.** Du transport des passagers par mer.
- **V.** De l'hypothèque maritime.
- **VI.** Du contrat à la grosse.
- **VII.** Des assurances maritimes.
- **VIII.** De l'abordage.
- **IX.** Des fins de non-recevoir et prescriptions.
- Disposition transitoire.
-

TEXTE.

—

TITRE I.

DES NAVIÈRES ET AUTRES BÂTIMENTS DE MER.

—

ART. 1 (190).

Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles ; néanmoins ils peuvent être hypothéqués.

Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

ART. 2 (191).

Sont privilégiées, dans l'ordre où elles sont rangées, les *créances* ci-après désignées :

1° Les frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix ;

2° Les droits de pilotage, *remorquage*, tonnage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin ;

5° Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment. depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente :

4° Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les apparaux ;

5° Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux *depuis son entrée dans le port* ;

6° *Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage pour le dernier voyage* ;

7° Les loyers et gages du capitaine et autres gens de l'équipage, employés *depuis l'ouverture du dernier rôle d'équipage, quel que soit le mode de rémunération de leurs services* ;

8° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet ;

9° Les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre. pour radoub, victuailles, armement et équipement. avant le départ du navire, s'il a déjà navigué :

10° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage.

Si les fournisseurs et ouvriers ont su que le navire était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le privilège existe à concurrence seulement de la somme dont celui-ci se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée;

11° Les sommes avancées pour la construction d'un navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, si le navire ne lui a point encore été livré;

12° Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage, quand l'assurance est faite au voyage, ou pour la dernière année, quand l'assurance est faite à l'année;

13° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage;

14° Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage;

15° Les sommes dues au vendeur du navire pour son prix.

Les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence et au marc le franc. en cas d'insuffisance du prix.

ART. 5 (192).

Le privilège accordé aux *créances* énoncées dans le précédent article ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes.

1° Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les *juges* ou tribunaux compétents;

2° Les droits de tonnage et autres, par les quittances légales des receveurs;

3° Les *créances* désignées par les nos 3, 4 et 5 de l'article 2 seront constatées par des états arrêtés par le Président du tribunal de commerce;

4° Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et désarmement, arrêtés dans les bureaux *du commissaire maritime*;

5° Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts;

6° Les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ;

7° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction des navires et les avances faites pour sa construction, par tous les moyens de preuve prévus par l'article 25 de la loi du 15 décembre 1872;

8° Les primes d'assurances seront constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances ;

9° *Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage, les dommages-intérêts dus aux affréteurs et ceux dus pour cause d'abordage* seront constatés par les jugements ou par les sentences arbitrales qui sont intervenues, ou par les règlements arrêtés entre les parties, et approuvés par le Président du tribunal de commerce ;

10° *La vente du navire, par un acte ayant date certaine au moyen de la mention qui en est faite sur la lettre de mer.*

ART. 4. (195.)

Les privilèges des créanciers seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

Par la vente en justice faite dans les formes établies ;

Ou par la vente volontaire constatée sur la lettre de mer, publiée dans un des journaux d'Anvers et de Gand, et affichée au mât ou à la partie la plus apparente du navire, sans opposition de la part des créanciers du vendeur, notifiée dans le mois de la publication et de l'affiche tant au vendeur qu'à l'acheteur.

Néanmoins les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

ART. 5. (195-196.)

La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée.

Elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou en voyage.

Néanmoins la vente totale ou partielle d'un navire ne peut être opposée aux tiers, qui auraient contracté sans fraude, si elle n'est constatée par la lettre de mer.

NOTES EXPLICATIVES DU TITRE I.

ART. 1. (190) (').

Les modifications apportées au texte de cet article supposent l'introduction dans notre législation de l'hypothèque maritime.

(1) Les chiffres entre parenthèses renvoient aux articles du Code de 1808.

Il convient donc de se prononcer dès maintenant sur cette importante innovation. Les motifs qui ont déterminé le Gouvernement à la proposer nous ont paru de la plus haute valeur. Il s'est produit depuis nos premiers rapports sur cet objet une situation nouvelle, qu'il est impossible de ne pas prendre en sérieuse considération. Les considérations auxquelles nous nous sommes ralliés sont exposées par le Gouvernement dans la note suivante :

« Le commerce d'Anvers a réclamé depuis longtemps, avec une persistance qui ne s'est point lassée, l'institution de l'hypothèque maritime à l'instar du mort-gage organisé par la législation anglaise. « Les capitaux disposés à entrer » dans l'industrie des armements, dit la Chambre de commerce dans une » lettre du 24 avril 1866, sont aujourd'hui très-limités en Belgique.

» Le découragement qui s'était emparé de nos anciens armateurs, qui ont » presque tous abandonné la partie, nous fait même craindre qu'à moins de » résultats très-favorables obtenus par les nouvelles entreprises, l'accroisse- » ment de notre marine marchande ne puisse se continuer dans la propor- » tion des deux dernières années.

» Nous ne voyons pas en Belgique, comme chez d'autres nations, une foule » de personnes s'intéresser aux armements, y prendre des parts d'intérêt » plus ou moins grandes.

» Les armements demandent des capitaux considérables dont ne dis- » posent qu'un très-petit nombre de personnes, et ce nombre se trouve » encore restreint par la difficulté que l'on éprouve d'emprunter sur » navires.

» Notre législation reconnaît le prêt sur hypothèque, sur warrants, sur » marchandises. N'y aurait-il pas lieu d'organiser également le prêt sur » navire, en prenant pour base en cette matière les dispositions de la loi » anglaise sur le mort-gage? »

Il est impossible de ne pas reconnaître en effet que la position des constructeurs et des propriétaires de navires est toute exceptionnelle. Une valeur considérable se trouve entre leurs mains sans qu'elle puisse utilement, dans le plus grand nombre des cas, leur servir d'instrument de crédit. Ils ne peuvent donner en hypothèque le navire qui leur appartient. L'hypothèque, suivant notre législation, est un droit réel sur les immeubles (L. 16, décembre 1851, art. 44). Ils ne peuvent le donner en gage. Le nantissement est un contrat réel. Le Code civil ainsi que la loi du 3 mai 1872 exigent comme condition essentielle que la chose donnée en gage soit mise et reste en la possession du créancier. Or, mettre le navire en la possession du créancier, c'est enlever toute utilité à l'emprunt, puisque le propriétaire ne lève des fonds que pour se mettre en mesure de faire servir l'objet du gage à sa seule destination.

Reste la ressource de l'emprunt à la grosse. Mais il est de l'essence du contrat à la grosse que l'argent soit employé à un objet qui soit exposé aux risques de la mer, qu'il y ait un risque et que ce risque soit pour le compte du donneur (Boulay-Paty, t. III, p. 9, Bedarride, t. III, nos 827 à 829). Le constructeur n'y peut donc avoir recours aussi longtemps que le bâtiment est sur le chan-

tier. En fait, il ne sert pas davantage au propriétaire du navire après le lancement. « Les contrats à la grosse, dit M. Van Iseghem dans son rapport sur le » titre IX du livre II (12 mai 1870, *Doc. n° 201*, p. 2), sont de deux espèces. » à savoir : ceux qu'on peut appeler des emprunts plus ou moins volontaires » et ceux qu'on peut appeler emprunt forcés. Les premiers se font avant le » départ du navire ou avant le commencement de l'expédition. A une époque » déjà reculée, alors que les communications avec les pays lointains étaient » difficiles, que les relations commerciales laissaient beaucoup à désirer, » qu'on se procurait difficilement des fonds, que les capitaux se fiaient peu » aux hasards des expéditions lointaines, l'usage d'emprunter à la grosse avant » le commencement du voyage, était un peu plus répandu qu'aujourd'hui. » Déjà anciennement ces emprunts ne se faisaient que par des armateurs ou » négociants qui n'avaient pas devers eux des capitaux suffisants pour faire » l'expédition, et Valin dit, dans ses Commentaires sur l'ordonnance de ma- » rine de Louis XIV, qu'un fait pareil annonçait une décadence dans les » affaires de l'armateur. Un emprunt ainsi fait n'est qu'un moyen de se pro- » curer de l'argent à un intérêt élevé pour l'expédition d'un navire ou pour » payer en partie l'achat des marchandises. *Ce genre d'emprunt fait dans les » circonstances ci-dessus a toujours été une exception, et nous pouvons dire » qu'aujourd'hui, en Belgique, il ne se présente presque plus.* »

Le discrédit qui frappe l'emprunt à la grosse dans ces conditions est tel que, plutôt que d'y avoir recours, les propriétaires de navires cherchent à déguiser le contrat de gage sous les apparences d'une vente simulée. « Pour mettre en » pratique cet expédient, l'armateur qui veut emprunter vend son navire au » prêteur, qui, de son côté, reconnaît, par une contre-lettre, que la vente » apparente n'est qu'un nantissement et s'engage à laisser au débiteur la » libre disposition de son bâtiment. Tel est le procédé le plus ordinaire » adopté aujourd'hui; et, les tribunaux, convaincus que nul autre mode de » nantissement n'est praticable pour les navires et animés du désir de favo- » riser le commerce maritime, sont généralement portés à admettre la léga- » lité de ce déguisement. » (Note explicative sur le projet de révision du livre II du Code de commerce par la commission spéciale instituée en France, page 81.)

Il est donc vrai de dire que la législation actuelle immobilise et frappe inutilement de stérilité les capitaux considérables qu'exigent aujourd'hui les armements maritimes.

Que l'hypothèque maritime soit un moyen efficace de remédier à cette fâcheuse situation en mettant à la disposition des propriétaires de navires un moyen de crédit, qu'utilisent avec fruit les propriétaires d'immeubles ou de marchandises, on ne saurait le contester. Mais tel n'est pas le seul avantage que l'on doive en espérer. En contribuant dans une large mesure au développement de l'industrie maritime, l'organisation de l'hypothèque offrira en même temps un emploi aussi sûr que fructueux aux capitaux du pays.

Cette innovation a rencontré, au point de vue juridique, une objection qui ne peut être laissée sans réponse. Les meubles, a-t-on dit, n'ont point de suite par l'hypothèque. « Autoriser l'hypothèque sur un navire, qui a essentielle- » ment le caractère de meuble, ce serait se mettre en opposition avec une

» regle de législation des plus élémentaires. » (Rapport de M. Van Humbeeck, 12 mai 1870. *Doc.* n° 200, p. 3. Proc. verb. de la comm. de révision du *Code de Commerce*, 23 juin et 10 novembre 1863, pp. 316 et 325.)

Les navires sont meubles (art 531 C. civil; 190 C. comm.). Les meubles n'ont point de suite par hypothèque (art. 2119 C. civil; 46, loi 16 décembre 1831). Ces principes sont en effet élémentaires. Mais en les consacrant, le Code civil comme la loi hypothécaire font une réserve. « Il n'est rien innové par le présent Code aux dispositions des lois maritimes concernant les navires et bâtiments de mer. » (Art. 2120 C. civil; 11, loi 16 décembre 1831.) Ce n'est pas que nos lois maritimes admettent l'hypothèque sur les navires et bâtiments de mer. Mais l'article 190, § 2, C. com., déclare que, nonobstant leur nature mobilière, « ils sont affectés aux dettes du *vendeur* et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées. » Et les articles 193 et 196 ajoutent, le premier, « que les privilèges des créanciers seront éteints... lorsque, après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage de mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur; » et le second, « que la vente volontaire d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur. En conséquence, nonobstant la vente, son prix continue d'être le gage des dits créanciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude. »

La combinaison de ces diverses dispositions, l'étude de la législation antérieure et des travaux préparatoires du Code de commerce ont conduit les commentateurs et la jurisprudence à reconnaître que les navires, à la différence des autres meubles, sont susceptibles de suite. Ce droit de suite existe incontestablement au profit des créanciers privilégiés. Il existe également au profit de tous les autres créanciers, quelle que soit la nature de leur titre, même au profit des créanciers simples chirographaires (1).

Les lois maritimes s'écartent donc du droit civil en deux points essentiels. Elles admettent un droit de suite en matière de meubles. Ce droit, que les lois civiles réservent aux créanciers nantis de privilège et d'hypothèque, elles l'attribuent à tous les créanciers des propriétaires de bâtiments de mer.

(1) BOULAY-PATY, *Cours de droit comm. marit.*, t. I, p. 108.

PARDESSUS, *Cours de droit comm.*, t. I, n° 399.

BRAVARD-VEYRIÈRES, *Manuel de droit comm.*, p. 305.

DELAMARRE et LÉPOITVIN, *Traité du contr. de commission*, t. IV, n° 100.

BEDARRIDE, *Comment. du livre II*, t. I, n° 44 et suiv.

ALAUZET, *Comment. du Code de comm.*, art. 190, n° 1055.

DUFOUR, *Comment. des titres I et II du Code de comm.*, t. I, n° 34 à 62.

POUGET, *Principes de droit marit.*, t. II, n° 417, p. 541.

DALLOZ, *v° Droit marit.*, n° 59, 99 et 229.

Rennes, 17 février 1815. } DALLOZ, n° 99.

Aix, 20 août 1819. }

ANTHOINE DE SAINT-JOSEPH, p. 34 dit : « Le Code français et les autres Codes donnent au navire la qualification de meuble, tandis qu'à Hambourg on le considère comme immeuble, ce qui est peut être plus rationnel, puisqu'il est partout susceptible d'une sorte d'hypothèque et d'un droit de suite. »

Le second attribut du privilège et de l'hypothèque : le droit de préférence demeure seul, sous notre législation maritime qui ne connaît point l'hypothèque, l'apanage exclusif des créances privilégiées.

Permettre aux créanciers d'ajouter ce droit de préférence au droit de suite que le Code de 1807 leur assure déjà, mieux définir le droit de suite, le mieux organiser et en restreindre le bénéfice afin de le rendre plus efficace, telle est donc la portée véritable de l'innovation que nous proposons. Sans doute l'hypothèque maritime devra comme l'hypothèque sur immeubles être entourée d'une large publicité. L'organisation efficace de cette publicité peut n'être pas exempte de difficultés. Mais c'est là un obstacle matériel qu'il ne sera certes pas impossible de vaincre.

Le principe même de l'hypothèque maritime a été repoussé par la commission spéciale instituée pour la révision du Code de commerce (séances du 23 juin et du 10 novembre 1865), et par la commission spéciale de la Chambre des Représentants (Rapp. de M. Van Humbecck cité ci-dessus). Nous ne songeons pas à le dissimuler et peut-être cette circonstance nous aurait-elle déterminé, malgré les instances du commerce anversois, à ne point proposer cette réforme à la Chambre, si dans un pays voisin un fait ne s'était produit, dont il est impossible de ne pas tenir compte en Belgique. La commission instituée en 1865 par le Gouvernement français pour la révision du Code de commerce a cru devoir, après une sérieuse enquête, proposer d'organiser, en France, l'hypothèque maritime. Après avoir exposé le danger des simulations auxquelles, en l'absence de cette institution, les propriétaires de navires sont forcés d'avoir recours, elle ajoute dans son rapport : « En présence d'un » tel état de choses, on s'explique l'unanimité des plaintes que les repré- » » tants collectifs ou individuels du commerce maritime ont fait entendre » dans l'enquête sur la marine marchande, et leur désir vivement et fréquem- » » ment exprimé de voir organiser par la loi un système régulier qui permît » d'engager la propriété maritime comme toutes les autres propriétés. »

Depuis lors, le 29 juillet 1872, plusieurs membres de l'Assemblée nationale, sans attendre que le Gouvernement actuel reprit l'œuvre du Gouvernement impérial, ont déposé un projet de loi ayant pour objet de rendre les navires susceptibles d'hypothèque. Ce projet a été discuté et voté, après une troisième délibération, le 10 décembre 1874.

« Or si l'on considère que déjà elle existe en Angleterre, en Danemark, en Suède, aux États-Unis; qu'à Hambourg les navires sont réputés immeubles; qu'en Hollande il est permis d'affecter, par convention ayant date certaine et transcrite sur un registre spécial, un navire à la sûreté de certaines créances avec droit de suite et de préférence (art. 515, 2^e, Code néerlandais), il est impossible de ne pas reconnaître que nous ne pouvons demeurer seuls à maintenir un système que toutes les nations abandonnent. (V. de Courcy, *Réf. intern. du droit marit.*, pp. 82 et suiv. — Gonse, *De l'hyp. maritime. Rév. crit. de législation*, Mars, 1873, p. 200. *Italie*, v. *ibid.*, p. 209.) »

ART. 2 (191).

Dans l'alinéa introductif on a substitué au mot *dettes*, qui comprend les *dettes passives* ou *actives*, le mot *créances*, qui ne s'applique qu'aux dernières et rend la rédaction plus exacte.

Dans l'énumération du n° 2 on a ajouté le mot *remorquage*. Les droits de remorquage sont, en effet, devenus une suite ordinaire et nécessaire de la navigation (1).

Dans sa rédaction actuelle le n° 3 de l'article 191 était quelquefois considéré comme s'appliquant aux frais d'entretien du bâtiment, de ses agrès et appareils faits *pendant le dernier voyage*, en même temps qu'aux frais de même nature *faits depuis son entrée dans le port*. En supprimant les mots *son dernier voyage et*, on fait disparaître la controverse; elle ne reposait déjà que sur une interprétation forcée, elle devient impossible avec un texte uniquement applicable aux frais faits *depuis l'entrée du navire dans le port* au retour de son dernier voyage (2).

Le n° 6 est nouveau. Il assure un privilège aux frais de sauvetage et en indique le rang. Il ne s'agit point ici du sauvetage des effets trouvés en pleine mer ou entièrement submergés, cette matière étant de droit public et étrangère au travail législatif qui règle les contrats maritimes du droit privé. C'est du sauvetage des vaisseaux ou effets échoués sur le rivage, d'une opération exécutée sous l'empire des lois du pays que l'alinéa s'occupe. Il place le privilège nouveau entre celui des frais faits pour la conservation depuis l'entrée dans le port et celui des loyers de l'équipage. Le premier le précède, le dernier le suit immédiatement. La classification est conforme à la règle considérée comme générale en cette matière et d'après laquelle, entre plusieurs créanciers qui ont fait des frais pour la conservation d'une même chose, la préférence est accordée aux frais faits le plus récemment : les derniers en date sont les premiers en rang (3).

Dans le n° 7 (6 de l'art. 191 actuel) les mots *le dernier voyage*, qui avaient reçu des interprétations diverses, sont remplacés par les termes suivants, qui ont l'avantage de définir le point initial de la créance privilégiée : *depuis l'ouverture du dernier rôle d'équipage*. On fait ressortir ensuite, par une addition de quelques mots, que l'article est applicable, *quel que soit le mode de rémunération des services de l'équipage*, que celle-ci soit stipulée à forfait ou qu'elle consiste dans une part soit du profit, soit du fret; l'alinéa n'exclut, en effet, aucune forme de rémunération et la jurisprudence en avait reconnu la portée générale (4).

Le n° 8 de l'article 191 actuel est remplacé dans les propositions nouvelles par les n°s 9, 10 et 13.

Sous le n° 9 se classent les créanciers par fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué. Ces créanciers étaient les derniers dénommés dans l'alinéa ancien. Cependant leur privilège n'existe que si le navire a déjà

(1) DALLOZ, *Droit maritime*, n° 1938. — DE COURCY, *Réforme internationale du droit maritime*, p. 12. — RIVIÈRE, *Répétitions écrites sur le Code de commerce*, Paris, 1870, p. 295.

(2) DALLOZ, *cod. verbo*, n° 240.

(3) RIVIÈRE, *Répétitions écrites*, p. 497. — VALETTE, *Traité des privilèges*, t. 1, p. 179. — DALLOZ, *cod. verbo*, n°s 565, 732, 2102, 2273.

(4) BEDARRIDE, *Du commerce maritime*, introd., n° 70. — DE COURCY, *op. cit.*, p. 13.

navigué, tandis que celui du vendeur, comme celui des fournisseurs et ouvriers employés à la construction, suppose que le navire n'a pas encore fait de voyage. Les derniers étant plus anciens en date doivent être moins favorisés en rang.

Le privilège accordé aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si toutefois le navire n'a point encore fait de voyage, prend le n° 10 dans la rédaction nouvelle. Ici la règle générale adoptée dans la classification fléchit sous un motif d'équité : la vente sera en effet presque toujours plus récente que le travail de construction, mais on consacrerait une spoliation légale en donnant au vendeur une priorité de rang sur ceux qui réclament paiement des fournitures et du travail dont le navire vendu a été le résultat.

L'exercice du droit des fournisseurs et ouvriers est facile à régler, quand le propriétaire, faisant construire lui-même, a traité directement avec eux. Mais ce cas est certainement le moins fréquent. Presque toujours la construction d'un navire sera entreprise à forfait par l'intermédiaire d'un entrepreneur. Quel sera dans ce cas le droit des fournisseurs et ouvriers contre le propriétaire? La jurisprudence décide qu'ils ne pourront invoquer le privilège contre le propriétaire que jusqu'à concurrence de ce qui peut être dû par lui à l'entrepreneur, s'ils savaient que ce dernier construisait le navire pour autrui; qu'au contraire ils auront privilège sur le navire, s'ils n'ont pas eu connaissance du traité à forfait et ont dû croire que l'entrepreneur construisait pour son propre compte. Quelques lignes ajoutées au n° 10 donnent force de loi à cette solution ⁽¹⁾.

Avant le privilège du vendeur, placé par le Code de 1808 au même rang que les deux précédents, la rédaction nouvelle en fait encore passer quatre autres.

Le n° 11 institue un privilège qui n'existe pas sous le Code de 1808. Dans la pratique des constructions navales à forfait, le prix est payable au constructeur, d'après les stipulations généralement usitées, par fractions exigibles dans le cours du travail et à mesure de l'avancement de celui-ci. Si le constructeur, après avoir ainsi touché plusieurs fractions du prix, tombe en faillite, celui pour compte de qui la construction est commencée n'a d'autre droit que de partager au marc le franc, avec les autres créanciers, le prix d'une chose qu'il a payée de ses deniers. La jurisprudence a cherché à éluder cette conséquence inique en lui accordant une sorte de droit de propriété sur le navire inachevé, le droit de le réclamer dans l'état où il se trouve et de produire à la faillite comme créancier de la somme qu'il devra, pour faire terminer la construction, payer au delà du prix convenu avec le failli ⁽²⁾. C'est là un expédient dicté par d'excellentes intentions, mais reposant sur une confusion regrettable. Il deviendra inutile en présence de l'innovation proposée.

Le n° 12 reproduit le n° 10 de l'article du Code en y ajoutant quelques

⁽¹⁾ Voir la jurisprudence en note sous DALLOZ : *cod. verbo*, nos 255, 256.

⁽²⁾ DALLOZ, *cod. verbo*, n° 88.

mots destinés à montrer que la disposition s'applique à l'assurance faite pour un temps limité, aussi bien qu'à l'assurance faite au voyage.

Après le n° 15, simple reproduction du n° 14 actuel, se place sous le n° 14 encore une innovation, qui consiste à reconnaître un privilège aux *dommages-intérêts dus pour cause d'abordage*. La dette résulte d'un préjudice que le navire a causé; on comprend que le navire soit affecté à ce paiement plutôt qu'à celui d'autres créances chirographaires dont la cause n'a aucun lien direct avec le bâtiment.

Vient enfin le n° 15, consacré au privilège du vendeur, que le projet nouveau, à l'exemple du Code italien, place après tous les autres.

ART. 3 (192).

Les changements apportés à cet article résultent de la nécessité de le mettre en concordance avec l'article précédent, tel qu'il a été modifié.

ART. 4 (193).

Nous supprimons dans le § 1^{er} de l'article 193 le renvoi *au titre suivant*, puisque nous proposons de renvoyer au Code de procédure la matière des ventes en justice.

Un changement important est proposé à la disposition finale. Le Code subordonne l'extinction du privilège à trois conditions : 1^o qu'après la vente le navire ait fait un voyage en mer; 2^o que le voyage ait eu lieu sous le nom et aux risques de l'acquéreur; 3^o qu'il ait eu lieu sans opposition de la part des créanciers du vendeur. Or, il est très-difficile de déterminer quand le voyage est fait *sous le nom et aux risques de l'acquéreur*. Cette condition a fait naître des incertitudes et des controverses peu rassurantes pour les acquéreurs, ainsi que pour les créanciers, et funestes au crédit maritime. Nous espérons les faire disparaître en adoptant un mode de publicité nettement défini, qui semble, en Belgique surtout, devoir nécessairement informer de la vente du navire tous ceux qui ont intérêt à la connaître.

ART. supprimé (194).

Aucun article du projet nouveau ne correspond à l'article 194 du Code actuel; le changement de l'article 195 enlève à cette disposition toute raison d'être.

ART. 5 (195-196).

Les articles 195 et 196 du Code de 1808 sont réunis en un seul. Le premier est littéralement reproduit. Le second est modifié de manière à donner aux tiers, qui auraient contracté sans fraude, les garanties que la loi du 16 décembre 1851 accorde en matière d'actes translatifs de droits immobiliers. La disposition substituée à l'article 195 exige déjà la mention aux lettres de mer comme condition de l'efficacité de la vente à l'égard des créanciers privilégiés. L'article que nous examinons étend cette garantie à tous les tiers de bonne foi.

TITRE SUPPRIMÉ.

Le titre II du Code de 1808 traitait de la saisie et de la vente forcée des navires.

Par une disposition transitoire renvoyée à la fin du livre II, nous maintenons ces articles jusqu'à révision du Code de procédure, où cette matière trouvera mieux sa place que dans le Code de commerce.

—
TEXTE.
—

TITRE II.

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES ET DES ÉQUIPAGES.
—CHAPITRE 1^{er}.—DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.ART. 1^{er} (216; loi du 19 juin 1855).

Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Il peut, dans tous les cas, s'affranchir de ces obligations par l'abandon du navire et du fret.

Toutefois, la faculté de se libérer par l'abandon n'est pas accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. S'il n'est que copropriétaire, le capitaine n'est responsable des engagements contractés par lui pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition que dans la proportion de son intérêt.

Le recours du propriétaire ou des copropriétaires contre leurs assureurs ne sera pas compris dans l'abandon.

ART. 2 (218).

Le propriétaire peut congédier le capitaine.

Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit.

ART. 3 (219).

Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office.

3^{bis} (nouveau).

L'armateur qui est copropriétaire ou mandataire des propriétaires représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition.

ART. 4 (220).

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur.

La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

En cas de licitation, les charges grevant chaque part de propriété du navire passent de plein droit sur la part du prix qui en représente la valeur.

CHAPITRE II. — DES ÉQUIPAGES.

—

SECTION I. — Du capitaine.

§ 1. — Des droits et devoirs du capitaine.

ART. 5 (221).

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

ART. 6 (222).

Il est responsable des marchandises dont il se charge.

Il en fournit une reconnaissance.

Cette reconnaissance se nomme *connaissement*.

ART. 7 (223).

Il appartient au capitaine de former l'équipage du navire et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage ; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsque ceux-ci seront sur les lieux ou qu'ils y seront représentés par des fondés de pouvoir.

ART. 8 (224).

Le capitaine tient un registre coté et parafé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le *bourgmestre* (a) ou *échevin* (b), dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Ce registre contient :

Les résolutions prises pendant le voyage ;

La recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former.

ART. 9 (225).

Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrits par les règlements.

Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce ; il en est délivré extrait au capitaine.

ART. 10 (226).

Le capitaine est tenu d'avoir à bord :

L'acte de propriété de navire ;

Les lettres de mer ou de nationalisation (c) ;

Le rôle d'équipage ;

Les connaissements et chartes-parties ;

Les procès-verbaux de visite ;

Les acquits de payement ou à caution des douanes.

ART. 11 (227).

Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

ART. 12 (228).

En cas de contravention aux obligations imposées par les quatre articles précédents, le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement.

ART. 13 (229).

Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur.

(a) Bourgmestre au lieu de: maire.

(b) Échevin au lieu de: son adjoint.

(c) Au lieu de: acte de francisation.

ART. 14 (230).

La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.

ART. 15 (232).

Lorsque les propriétaires ou leurs fondés de pouvoir sont sur les lieux, le capitaine ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, ni fréter le navire.

ART. 16 (233).

Si le bâtiment était frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter pour leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge.

ART. 17 (234).

Si pendant le cours du voyage, il y a nécessité de *pourvoir à des réparations, achats de victuailles ou autres besoins pressants du navire*, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en Belgique par le tribunal de commerce, ou, à défaut par le juge de paix, chez l'étranger *par le consul, le vice-consul ou par l'agent consulaire belge*, ou à défaut par le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau *ou sur le chargement*, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Le magistrat qui a autorisé l'emprunt en fait mention sur le registre de bord.

Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues 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.

L'affrèteur unique ou les chargeurs divers qui sont tous d'accord peuvent s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret à proportion de ce que le voyage est avancé.

A défaut de consentement d'une partie des chargeurs, ceux qui veulent user de la faculté du déchargement, sont tenus du fret entier.

ART. 18 (235).

Le capitaine, avant son départ d'un port étranger ou des colonies belges pour revenir en Belgique, sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à

leurs fondés de pouvoir, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement; le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

ART. 19 (236).

Le capitaine qui aura sans nécessité pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement, et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu.

ART. 20 (237).

Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire, sans un pouvoir spécial des propriétaires.

ART. 21 (238)

Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages-intérêts envers les propriétaires et les affréteurs.

ART. 22 (239).

Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement ne peut *prendre à bord aucune marchandise* pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire (1).

ART. 23 (240).

En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, le capitaine *est privé de sa part dans le profit commun sans préjudice de plus amples dommages-intérêts, s'il y a lieu.*

ART. 24 (241).

Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom.

Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeurera déchargé.

(1) Cet article devra disparaître. Voir ce qui est dit plus loin sur l'article 57.

ART. 25 (242).

Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre, et de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer :

Le lieu et le temps de son départ,
La route qu'il a tenue,
Les hasards qu'il a courus,
Les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

ART. 26 (243).

Le rapport est fait au greffe devant le président du tribunal de commerce.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix du canton.

Le juge de paix qui a reçu le rapport est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

ART. 27 (244).

Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul de *Belgique*, de lui faire un rapport, et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ; l'état et la nature de son chargement.

ART. 28 (245).

Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port *belge*, il est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, la déclaration est faite au juge de paix du canton.

Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de *Belgique*, ou, à son défaut, au magistrat du lieu.

ART. 29 (246).

Le capitaine qui a fait naufrage, et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter devant le juge du lieu, ou à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

ART. 30 (247).

Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage, et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves.

Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine et ne font point foi en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport.

La preuve des faits contraires est réservée aux parties.

ART. 31 (248).

Hors les cas de péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise, avant d'avoir fait son rapport, à peine de poursuites extraordinaires contre lui.

ART. 32 (249).

Si les victuailles du bâtiment manquent pendant le voyage, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur.

§ 2. — *Du connaissement.*

ART. 33 (281).

Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité des objets à transporter.

Il indique :

Le nom et le domicile du chargeur.

Le nom et le domicile du capitaine.

Le nom, la nationalité et le tonnage du navire.

Le lieu du départ et celui de la destination.

Les stipulations relatives au fret.

Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

Il exprime le nombre des exemplaires délivrés.

Le connaissement peut être à ordre ou au porteur, ou à personne dénommée.

ART. 34 (282).

Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins : un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine, un pour l'armateur du bâtiment.

L'exemplaire du connaissement destiné au capitaine est signé par le chargeur; les autres exemplaires sont signés par le capitaine.

Lorsqu'il y a plusieurs exemplaires pour celui à qui les marchandises sont adressées, chacun de ces exemplaires énonce s'il est fait par 1^{er}, par 2^e ou par 3^e, etc.

Le connaissement doit être signé dans les vingt-quatre heures du chargement.

Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

ART. 35 (285).

Le connaissement, rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs.

ART. 36 (284).

En cas de diversité entre le connaissement signé par le chargeur et ceux qui sont signés par le capitaine, chaque original fait foi contre la partie qui l'a signé.

ART. 36^{bis} (nouveau).

Le porteur du connaissement, même en vertu d'un endossement en blanc, a seul le droit de se faire délivrer le chargement par le capitaine.

S'il est produit plusieurs exemplaires d'un connaissement, le capitaine doit s'adresser, en Belgique, au tribunal de commerce; en pays étranger, au consul de Belgique ou au magistrat du lieu, pour faire nommer un consignataire auquel il fera la délivrance du chargement contre le paiement du fret.

ART. 36^{ter} (nouveau).

En cas de naufrage ou de relâche forcée, tout porteur d'un connaissement, alors même qu'il serait à personne dénommée, peut exercer tous les droits du chargeur, se faire délivrer la marchandise par le capitaine et en toucher le produit, à la charge de fournir caution, et en se faisant autoriser, en Belgique, par le tribunal de commerce, en pays étranger, par le consul de Belgique ou le magistrat du lieu, qui prescrira telles mesures conservatoires des droits des tiers qu'il jugera convenables.

ART. 37 (285).

Tout commissionnaire ou consignataire, qui aura reçu les marchandises mentionnées dans les connaissements ou chartes-parties, sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même de ceux de retardement.

SECTION II. — Des matelots et gens de l'équipage.

ART. 38 (230).

Les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage ou par les conventions des parties.

ART. 39 (232).

Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaine ou affréteurs, avant le départ du navire, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire. Ils retiennent pour indemnité les avances reçues.

Si les avances ne sont pas encore payées, les matelots loués au mois reçoivent pour indemnité un mois de leurs gages convenus; *les matelots engagés au voyage, une somme correspondante à un mois de gage, d'après la durée présumée du voyage, à moins que cette durée présumée ne dépasse pas un mois, auquel cas ils sont payés en entier.*

Si la rupture arrive après le voyage commencé, les matelots loués au voyage sont payés en entier aux termes de leur convention.

Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi et, en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés.

Les matelots loués au voyage ou au mois reçoivent en outre leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires ou affréteurs, ou *le commissaire maritime* ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant audit lieu de leur départ.

ART. 40 (235).

Si l'interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, ou si le navire est arrêté par ordre du Gouvernement avant le voyage commencé,

Il n'est dû aux matelots que les journées employées à équiper le bâtiment.

ART. 41 (234).

Si l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire arrive pendant le cours du voyage :

Dans le cas d'interdiction, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils auront servi;

Dans le cas de l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié pendant le temps de l'arrêt;

Le loyer des matelots engagés au voyage est payé aux termes de leur engagement.

ART. 42 (255).

Si le voyage est prolongé, le prix des loyers des matelots est augmenté à proportion de la prolongation.

ART. 45 (256).

Si la décharge du navire se fait volontairement dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné par l'affrètement, il ne leur est fait aucune diminution.

ART. 44 (257).

Si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement ni journées pour la rupture, le retardement ou la prolongation de voyage occasionnés par force majeure

Si la rupture, le retardement ou la prolongation arrivent par le fait des chargeurs, les gens de l'équipage ont part aux indemnités qui sont adjudgées au navire.

Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage dans la même proportion que l'aurait été le fret.

Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage.

ART 45 (258, 259).

En cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, les matelots engagés au mois ou au voyage sont payés de leurs salaires jusqu'à la cessation de leurs services, et ont droit, en outre, au rapatriement aux frais du navire, jusqu'au port où ils ont été engagés, ou, au choix du capitaine, à une indemnité équivalente, à moins qu'il ne soit prouvé qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le bâtiment.

Dans ce dernier cas, il appartient aux tribunaux de statuer sur la réduction de salaire qu'ils ont encourue.

Les avances reçues ne sont pas remboursées.

ART. 46 (260).

Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine.

ART. 47 (261).

De quelque manière que les matelots soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés.

ART. 48 (262).

Le matelot est payé de ses loyers, traité, pansé et *repatrié* aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire. — *Les salaires sont dus jusqu'à la fin du voyage pour lequel l'engagement a été contracté, à moins qu'il ne soit prouvé que le matelot a été rétabli avant cette époque et aurait pu rejoindre le navire ou se procurer un autre engagement.*

ART. 49 (263).

Le matelot est payé de ses loyers, traité, pansé et *repatrié* aux dépens du navire et du chargement, s'il est blessé en combattant contre les ennemis et les pirates.

ART. 50 (264).

Si la blessure ou la maladie a été occasionnée par la faute du matelot, ou si, sorti du navire sans autorisation, il est blessé à terre, les frais de pansement et de traitement sont à sa charge ; il pourra même être congédié par le capitaine. Ses loyers, en ce cas, ne lui seront payés qu'à proportion du temps qu'il aura servi.

ART. 51 (265).

En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès.

Si le matelot est engagé au voyage, la moitié de ses loyers est due, s'il meurt en allant ou au port d'arrivée.

Le total de ses loyers est dû, s'il meurt en revenant.

Si le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due, s'il meurt le voyage commencé.

Les loyers du matelot tué en défendant le navire sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port.

ART. 52 (266-267).

Le matelot fait prisonnier à bord est payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris.

S'il est pris lorsqu'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, il a droit à l'entier payement de ses loyers.

ART. 53 (270).

Tout matelot qui justifie qu'il est congédié sans cause valable, a droit à une indemnité contre le capitaine.

L'indemnité est fixée au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé.

L'indemnité est fixée à la totalité des loyers, et aux frais du retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage.

Le capitaine ne peut, dans aucun cas ci-dessus, répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire.

Il n'y a pas lieu à indemnité, si le matelot est congédié avant la clôture du rôle d'équipage.

Dans aucun cas, le capitaine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers.

ART. 54 (271).

Le navire et les frets acquis pendant la durée de l'engagement de l'équipement sont affectés, par privilège, aux loyers des matelots.

ART. 55 (272).

Toutes les dispositions concernant les loyers, pansement et *repatriement* des matelots sont communes aux officiers et tous autres gens de l'équipage.

ART. 56 (nouveau).

Toutes les dispositions relatives aux salaires et au repatriement sont d'ordre public.

Disposition commune aux deux sections précédentes.

ART. 57 (281).

Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement.

NOTES EXPLICATIVES DU TITRE II.

CHAPITRE II. — DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

ART. 4 (216)

Le texte de cet article est entièrement conforme à celui de l'article 216 de l'ancien Code, tel qu'il avait déjà été modifié par la loi du 19 juin 1855.

ART. 217 du Code de 1808.

Cet article doit disparaître. L'armement en course n'a jamais appartenu à la sphère du commerce proprement dit, et les dispositions qui le concer-

naient devaient trouver leur place dans des lois politiques. C'est pourquoi le Code de commerce hollandais ne reproduit plus notre article (1). Aujourd'hui il ne peut plus figurer nulle part : « *la course est et demeure abolie*, » d'après l'important principe adopté par les Puissances rassemblées en 1856 au congrès de Paris, comme faisant partie du droit international européen (2).

ART. 2, 3 (218, 219).

Reproduction des articles 218-219 du Code de 1808.

ART. 5^{bis} (nouveau).

Cet article correspond aux articles 526 et 527 du Code hollandais ainsi conçus :

« ART. 526. — Nul autre qu'un copropriétaire ne peut être nommé directeur (*boekhouder*) de l'association, si ce n'est du consentement de tous les copropriétaires. — Le directeur est révocable à volonté.

» ART. 527. — Le directeur représente tous les associés, et peut agir en leur nom, tant en justice qu'extrajudiciairement, en tant que cette faculté n'a pas été restreinte par le présent Code ou par des conditions particulières expressément insérées au contrat d'association. »

On ne se rend bien compte de la portée de ces deux articles qu'en les rapprochant de l'article 520 :

« Si deux ou plusieurs personnes, ayant des droits de propriété sur le même navire, en font usage en commun, *il se forme une association dont les intérêts sont réglés par les propriétaires du navire*, à la pluralité des suffrages, en proportion de la part de chacun d'entre eux. La plus petite part est emportée par une voix, le nombre des voix de chacun est fixé par multiplication de la plus petite part. »

Ainsi la copropriété indivise d'un navire engendre de plein droit une association entre les copropriétaires, d'après le Code hollandais. Notre Code de 1808 ne contient point de disposition conçue en pareils termes. Seulement, dans l'usage, on confie à l'un des copropriétaires, prenant le titre d'armateur-gérant, l'administration matérielle et courante du navire indivis ; cette tâche exige des actes multiples pour chacun desquels il serait à peu près impossible de consulter la majorité (3). Les agissements de cet armateur-gérant obligent personnellement les autres associés (4), et on lui reconnaît même le droit de les représenter en justice, nonobstant la maxime *nul ne plaide par procureur* (5).

(1) VOORDUIN, *Geschiedenis en Beginselen der Nederlandsche Wetboeken*, t. IX, p. 365.

(2) BLÜNTSCHLI, *Droit international codifié*. Paris, Guillaumin, 1870, pp. 43 et 342.

(3) BEDARRIDE, t. I, n° 356.

(4) BOULAY-PATY, *Cours de droit maritime*, éd. Paris-Rennes, 1821, t. I, p. 359.

(5) Rennes, 7 mai 1818, *sub.*, DALLOZ, v° *Droit maritime*, n° 66.

La disposition nouvelle traduit en loi ces conséquences admises déjà en doctrine et en jurisprudence, et les étend à l'armateur qui, sans être propriétaire lui-même, est mandataire des propriétaires (1).

(1) BEDARRIDE, *Com. marit.*, t. I, n° 336 à 344, dit :

« Le mandat qu'il (le copropriétaire-armateur-gérant) exerce peut être exprès et arrêté par la majorité, mais il peut n'être que tacite et résulter de la tolérance que les autres copropriétaires ont mis à le laisser agir en cette qualité, à leur vu et su, et sans réclamations. A plus forte raison s'induirait-il du règlement qu'ils auraient fait avec lui pour des opérations précédentes, et des comptes présentés par lui, débattus et acceptés par eux.

» Par rapport aux tiers, l'existence du mandat résulte de la possession publique et certaine de la qualité d'armateur-gérant. Ils ne pourraient donc poser les actions intentées au nom de cet armateur et en sa qualité, les soutenir non recevables par application de la maxime *nul ne plaide par procureur...* »

« L'armateur-gérant exerce donc en sa qualité, mais en son nom, toutes les actions du navire et en poursuit les droits... Par réciprocité il est le défendeur légal à toutes les actions passives qui se trouvent valablement intentées contre lui. »

« La gérance du navire étant essentiellement une mesure d'intérêt commun, la disposition en est laissée à la majorité. Comme celui qui institue a le droit de révoquer, la majorité n'est pas ici liée par la délibération. Elle peut en tous temps révoquer le mandat qu'elle aurait conféré et sans être obligée d'alléguer les motifs. »

BEDARRIDE admet cependant que, si le mandat avait été conféré comme condition de quelque autre convention passée avec le mandataire ou avec un tiers, la majorité ne pourrait unilatéralement le retirer.

COLFAVREU, *Droit commercial comparé de la France et de l'Angleterre* (Paris, 1863, p. 288), analyse ainsi la législation anglaise :

« Les copropriétaires d'un navire sont entre eux, par rapport à leurs intérêts respectifs, dans une sorte de communauté (*tenants in common*). A cet égard ils ne relèvent que du droit commun qui les autorise à jouir de leur part selon leur gré, sans embarras et sans contrainte.

» Cependant il fallait concilier le respect de la liberté individuelle avec l'intérêt public, qui réclame la plus large action dans l'industrie maritime. Or le premier besoin de toute entreprise, c'est l'unité de direction, d'initiative, de responsabilité.

» Si donc les propriétaires d'un navire ne peuvent s'entendre sur le choix d'un gérant, d'un *ship's husband* (époux du navire), auquel sont donnés l'investiture et l'exercice des droits et des intérêts de tous, la Cour d'amirauté arrête le navire, et fait défense à la majorité de l'expédier contrairement au vœu de la minorité, jusqu'à ce qu'une somme égale à l'intérêt de la minorité dans la copropriété du navire ait été assurée à celle-ci comme garantie de sa part de copropriété. — Cela fait, le navire peut prendre la mer librement, sous l'unique responsabilité, comme au bénéfice exclusif de la majorité. »

Le Code de commerce allemand porte :

« ART. 450. — L'armateur est le propriétaire d'un navire qui sert à exploiter la navigation maritime.

» ART. 456. — Il y a armement collectif si plusieurs personnes emploient un navire en commun pour exploiter la navigation maritime dans un intérêt commun.

» Les dispositions relatives à l'armement collectif ne s'appliquent pas au cas où un bâtiment appartient à une société de commerce. »

D'après l'article 457, le droit des copropriétaires est réglé par conventions intervenues entre eux; à défaut de conventions, les décisions sont prises à la majorité; l'unanimité est exigée pour toute décision qui modifierait le contrat d'armement collectif.

« ART. 458. — Les affaires de l'armement collectif se règlent d'après les décisions des copropriétaires. Les décisions sont prises à la majorité des voix. Les voix se comptent d'après

ART. 4 (220).

Cet article reproduit l'article 220 du Code de 1808 en se bornant à y ajouter un paragraphe qui, dans le cas de licitation, fait passer de plein

la quotité des parts d'intérêt. La majorité est acquise à une décision lorsque plus de la moitié du bâtiment appartient à la personne ou aux personnes qui ont voté pour la décision.

► L'unanimité de tous les copropriétaires est requise pour les décisions tendant à modifier le contrat de l'armement collectif ou qui seraient contraires ou étrangères aux clauses du contrat et au but de l'armement.

► ART. 459. — Un directeur-gérant du navire (*armateur correspondant*) peut être nommé par décision de la majorité. L'unanimité des voix est nécessaire pour nommer un directeur-gérant qui ne fasse pas partie des propriétaires.

► Le directeur-gérant est révocable à la majorité des voix, sauf le droit à l'indemnité résultant des contrats existants.

► ART. 460. — Le directeur-gérant est autorisé par sa nomination à faire vis-à-vis les tiers toutes les opérations que comporte communément l'exploitation de l'armement collectif.

► Cette autorisation s'étend notamment à l'équipement, à la conservation et à l'affrètement du navire, à l'assurance du fret, des frais d'équipement et d'avaries, ainsi qu'à la réception des deniers faisant partie de l'exploitation habituelle de l'entreprise.

► Le directeur-gérant peut, dans les mêmes limites, représenter les copropriétaires en justice.

Il peut nommer et congédier le capitaine; le capitaine doit suivre ses instructions à l'exclusion de celles des copropriétaires.

► Le directeur-gérant ne peut point, sauf procuration spéciale, s'engager au nom de l'armement collectif ou d'un ou plusieurs copropriétaires par lettres de change, faire des emprunts, vendre ou engager le navire ou le faire assurer.

► Il n'a pas besoin, d'ailleurs, pour les affaires et les actes qu'il est autorisé à exécuter, en vertu de sa nomination, de la procuration spéciale prescrite par les lois du pays.

► ART. 461. — Les actes conclus par le directeur-gérant, dans les limites de ses attributions, engagent l'armement collectif vis-à-vis les tiers lors même que l'opération a été faite, sans nommer les copropriétaires.

► Si l'armement collectif est obligé, par un acte conclu par le directeur-gérant, les copropriétaires sont tenus (art. 452) comme si l'affaire avait été conclue par eux-mêmes.

► ART. 462. — L'armement collectif ne peut opposer aux tiers aucune clause restrictive des attributions données au directeur-gérant par l'article 460, s'il ne justifie que la restriction était connue des tiers au moment de la conclusion de l'opération.

► ART. 463. — Le directeur-gérant est tenu vis-à-vis l'armement collectif de se renfermer dans les limites tracées par ses attributions. Il doit, au surplus, se conformer aux décisions prises et les mettre à exécution. Les droits du directeur-gérant sont déterminés par les dispositions de l'article 460, sauf à provoquer au préalable les décisions de l'armement collectif, en ce qui concerne les nouveaux voyages, les nouvelles entreprises, les radoub extraordinaires, ainsi que la nomination et le renvoi du capitaine.

► ART. 464. — Le directeur-gérant est tenu d'apporter aux affaires de l'armement collectif la sollicitude d'un armateur consciencieux.

► ART. 465. — Le directeur-gérant tient un livre spécial pour sa gestion et conserve les pièces justificatives. Il donne connaissance à chacun des copropriétaires, sur sa demande, de tout ce qui se rapporte aux affaires de l'armement collectif et notamment aux navires, aux voyages et à l'équipement; il doit également permettre en tous temps, à chaque intéressé, de prendre connaissance des livres, missives et papiers relatifs à l'armement collectif.

► ART. 466. — Le directeur-gérant est tenu, à toute réquisition, de rendre compte à l'armement collectif. L'apurement des comptes et l'approbation de la gestion du directeur-gérant par la majorité, n'empêche pas la minorité de faire valoir ses droits.

droit les charges grevant chaque part de propriété de navire sur la part du prix qui en représente la valeur. C'est là une exception à la règle que le partage

» ART. 467. — Chacun des copropriétaires doit contribuer en proportion de sa part d'intérêt aux frais de l'armement collectif, notamment aux frais d'équipement et de radoub.

» Si l'un des copropriétaires est en retard pour sa quote-part et que les autres copropriétaires en fassent l'avance pour lui, il est de plein droit tenu de leur servir des intérêts à courir du jour des avances faites.

» Les lois particulières de chaque État décident si cette avance donne lieu à un privilège sur la part d'intérêt du copropriétaire en retard.

» Lors même qu'elle n'entraîne pas de privilège, l'avance fait naître pour les copropriétaires, en ce qui concerne la part dans le navire, un intérêt susceptible d'être assuré.

» En cas d'assurance de cet intérêt, le copropriétaire en retard doit en restituer les frais.

» ART. 468. — S'il a été décidé de faire entreprendre un nouveau voyage au navire ou de le faire radouber après un voyage achevé, ou de payer un créancier envers lequel l'armement collectif ne se trouve engagé que pour le navire et le fret, chacun des copropriétaires qui n'a pas adhéré à la décision, peut s'affranchir des versements à faire par suite de la décision, en abandonnant sa part d'intérêt à titre gratuit.

» Le copropriétaire qui veut faire usage de cette faculté doit en avertir les copropriétaires ou le directeur-gérant par acte judiciaire ou notarié, dans les trois jours de la décision, s'il a été présent, ou dans les trois jours de la communication de la décision, s'il était absent ou qu'il n'ait pas été représenté.

» La part d'intérêt abandonnée est répartie entre les autres copropriétaires au prorata de leurs parts et portions.

» ART. 469. — La répartition des profits et pertes se fait d'après la quotité des parts.

» Le compte des profits et pertes et le paiement des bénéfices, s'il y a lieu, doivent toujours se faire après le retour du bâtiment au port d'attache ou après qu'il a achevé son voyage dans un autre port et que l'équipage a été congédié.

» Les sommes qui rentrent et qui ne sont pas nécessaires pour des dépenses postérieures ou pour couvrir les créances d'un ou plusieurs copropriétaires contre l'armement collectif, doivent être réparties et payées, provisoirement même, avant cette époque, aux copropriétaires, au prorata de leurs parts et portions.

» ART. 470. — Tout copropriétaire peut, en tout temps et sans le consentement des autres copropriétaires, aliéner tout ou partie de sa part d'intérêt dans le navire.

» Les copropriétaires n'ont aucun droit à la préemption légale. Toutefois, l'aliénation d'une part d'intérêt, qui entraînerait pour le navire la perte du droit de porter pavillon national, ne peut être valablement effectuée qu'avec le consentement de tous les copropriétaires. La présente disposition ne porte pas atteinte aux lois particulières qui interdisent une aliénation de cette nature.

» ART. 471. — Le copropriétaire qui a aliéné sa part d'intérêt est considéré comme copropriétaire vis-à-vis les autres armateurs, tant que l'aliénation n'a pas été notifiée par lui et par l'acquéreur aux copropriétaires ou à l'armateur-correspondant, et demeure responsable comme tel vis-à-vis les autres armateurs de tous les engagements contractés avant cette notification.

» Toutefois, l'acquéreur de la part d'intérêt est tenu, dès l'époque de l'acquisition, comme copropriétaire vis-à-vis les autres armateurs. Il est tenu et obligé, de même que le vendeur, par les dispositions du contrat de l'armement collectif et par les décisions prises sur les affaires contractées.

» Les autres copropriétaires peuvent faire valoir contre l'acquéreur tous les engagements existants contre le vendeur comme copropriétaire, en ce qui touche l'intérêt aliéné, sauf les droits de l'acquéreur contre le vendeur de demander caution.

» ART. 472. — Le changement dans le personnel des copropriétaires n'exerce aucune influence sur la continuation de l'armement collectif.

est déclaratif de propriété ; l'établissement de l'hypothèque sur les navires nécessite cette dérogation (1).

CHAPITRE II. — DES ÉQUIPAGES.

—

SECTION I. — Du capitaine.

§ 2. — Droits et devoirs du capitaine.

ART. 5, 6 (221, 222).

Pas de modification.

ART. 7 (225).

Sous le Code de 1808, on reconnaissait que l'article 225 se servait de termes impropres en n'imposant au capitaine l'obligation de se concerter avec les propriétaires que dans le lieu *de la demeure* de ces derniers. Il suffisait de la présence des propriétaires au lieu du départ, pour que le capitaine fût tenu de se concerter avec eux (2). Le changement de rédaction proposé rend mieux que le texte ancien la pensée du législateur.

ART. 8 à 12 (224 à 228).

Pas de modification.

» La mort, la faillite ou l'interdiction d'un copropriétaire n'entraîne point la dissolution de l'armement collectif.

» N'est pas recevable dans ce cas, la renonciation ou l'exclusion d'un copropriétaire.

» ART. 475. — La dissolution de l'armement collectif peut être décidée à la majorité des voix. La décision tendant à aliéner le navire équivaut à la décision de dissolution.

» Si la dissolution de l'armement collectif ou l'aliénation du navire a été décidée, le bâtiment est publiquement vendu. La vente ne peut avoir lieu que lorsque le navire n'est pas affrété pour un voyage et qu'il se trouve au port d'attache ou dans un port de son pays. Toutefois, si le navire a été condamné pour cause d'innavigabilité (art. 444), il peut être vendu, même s'il est affrété ou mouillé dans un port étranger.

» Toute dérogation aux dispositions qui précèdent ne peut avoir lieu que du consentement de tous les copropriétaires.

» ART. 474. — Les copropriétaires ne sont tenus comme tels envers les tiers, s'ils sont individuellement responsables qu'à raison de la quotité de leurs parts et portions.

» Si une part d'intérêt a été aliénée, le vendeur et l'acquéreur sont conjointement responsables des obligations personnelles qui peuvent avoir été contractées par rapport à leurs parts dans l'intervalle de l'aliénation et de la notification prescrite par l'article 471. »

(1) Cpr. loi belge du 15 août 1854 sur l'expropriation forcée. — MARROU, t. III, p. 76.

(2) ROGNON, sur l'article 225.

ART. 15 (229).

Le Gouvernement propose la suppression du deuxième paragraphe actuel de cet article et renonce, par voie de conséquence, aux dispositions additionnelles et interprétatives que contenaient les projets de révision déposés en 1864 et en 1870.

Le projet de révision élaboré en France aboutit à la même suppression, déjà consacrée par l'article 348 du Code hollandais et réclamée en Belgique par la Chambre de commerce d'Anvers (1).

(1)

CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.

Anvers, le 7 janvier 1870.

A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

L'article 229 du Code de commerce actuellement en vigueur en France comme en Belgique est ainsi conçu :

« Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur.

» Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage. »

L'article du projet de loi revisant le Code de 1808 reproduit textuellement l'article ci-dessus, en ajoutant ce qu'il faut entendre par navigation au petit cabotage.

Nous avons l'honneur de venir vous prier de proposer aux Chambres législatives la suppression pure et simple de l'alinéa 2 de l'article 229 du Code actuel.

La distinction, établie et que l'on veut maintenir dans cet article en faveur du petit cabotage, nous semble, aujourd'hui que cette navigation n'est plus comme jadis limitée à des distances très-rapprochées, à des voyages de courte durée, longeant presque toujours les côtes, ne plus avoir de raison d'être, mais présenter au contraire de sérieux inconvénients.

C'est ainsi que les marchandises chargées sur le pont ne peuvent être convenablement abritées contre l'action de la mer, et courent toujours le risque d'être endommagées, ou même enlevées par celle-ci.

En outre, elles constituent toujours une surcharge, un encombrement; elles entravent la manœuvre, et le moindre coup de vent peut faire perdre au navire son assiette et le faire sombrer, si l'on ne le débarrasse promptement de la charge du pont.

La législation et les usages de la plupart des autres pays diffèrent du reste totalement sur ce point de ceux de la Belgique et de la France.

C'est ainsi qu'en Angleterre il n'est fait aucune distinction pour le petit cabotage. Le capitaine y répond du dommage arrivé aux marchandises chargées sur le tillac sans l'autorisation du chargeur.

Il en est de même à Hambourg, aux États-Unis, et le Code de commerce hollandais ne renferme également aucun article établissant cette distinction.

De cette diversité de législation d'avec la nôtre naissent des difficultés, des embarras, des injustices et souvent des procès.

Voici entre autres le cas qui se présente le plus fréquemment :

Afin d'obtenir un grand fret, le capitaine, après avoir rempli la cale, place encore des marchandises sur le tillac de son vaisseau. En cas de mauvais temps, il jette le chargement du pont,

ART. 14 (250).

Comme au Code actuel.

ART. supprimé (251).

En présence des modifications introduites dans la législation sur la contrainte par corps, le maintien de cet article serait sans intérêt.

et dans ce cas, sa destination étant la Belgique, la valeur de ces marchandises est remboursée par contribution en avarie grosse, et le fret lui en est payé par la même contribution.

Il en est ainsi quand bien même le connaissement porte que le capitaine a chargé sous le franc-tillac ou sous couvert, car il a été décidé qu'au petit cabotage, le pont sous ce rapport était assimilé à la cale.

Il n'en serait plus ainsi si le navire était en destination d'un port des pays que nous avons indiqués plus haut, et qui n'admettent point la disposition que nous demandons à voir disparaître de notre Code de commerce.

Comme exemple d'application de cet article nous nous permettrons de vous citer encore le suivant :

Un négociant de Hambourg expédie des marchandises pour Anvers et, la loi de son pays défendant de charger sur le pont, il ne songe point à prévoir cette éventualité. Le capitaine qui a déjà navigué sur Anvers, et connaît l'article 229 du Code qui y est en vigueur, après avoir rempli la cale de son navire, charge encore sur le pont, afin de s'assurer un plus grand fret. Par suite de mauvais temps, il se voit obligé de jeter le chargement du pont, et arrivé à Anvers, il demande un règlement d'avarie grosse.

Celui-ci devant se faire d'après les lois y existantes, tous les propriétaires des marchandises, tant de celles chargées sur le pont que dans la cale, doivent contribuer au remboursement des marchandises jetées et de leur fret.

Les propriétaires des marchandises chargées dans la cale, étant assurés à Hambourg, réclament de leurs assureurs le remboursement de cette contribution. Les assureurs refusent de payer parce que leur législation n'autorise pas le chargement sur le pont, et en rendent le capitaine seul responsable.

Or, vis-à-vis des propriétaires de la marchandise, le capitaine se retranche derrière l'article 229 du Code de 1808.

Il arrive même parfois que le capitaine a pris une assurance spéciale pour se couvrir en cas de jet ou d'enlèvement par les vagues. Il est alors remboursé par les assureurs; s'il est honnête, il indemnise le propriétaire de la marchandise; s'il ne l'est point, il gardera la somme reçue des assureurs en se couvrant par l'article 229.

Comme par suite de ce même article le capitaine peut, à l'arrivée à Anvers, faire admettre en avarie grosse les marchandises jetées, il en recevra la valeur par contribution. La restituera-t-il alors à l'assureur? On l'ignore, mais en admettant qu'il le fasse, il y a là encore une injustice ou une anomalie consistant dans le payement de la prime à l'assureur, pour un risque qui n'existe point pour lui, puisqu'on lui restitue la somme qu'il a payée.

La suppression du second alinéa de l'article 229 (254 du projet) mettrait fin à tous ces inconvénients.

En vous priant, Monsieur le Ministre, de proposer cette modification au projet de loi présenté à nos Chambres législatives, nous ne faisons du reste que demander l'adoption en Belgique des principes admis en cette matière, en Angleterre, en Allemagne, en Hollande et en plusieurs autres pays où la navigation au petit cabotage est certes aussi importante que dans le nôtre.

Agréé, etc.

Le Secrétaire,
EM. DE GOTTAL.

Le Président,
VANDERLINDEN.

ART. 15 (232).

Pour les actes prévus par l'article 252 du Code de 1808, le capitaine devait se munir d'une autorisation spéciale, lorsqu'il était, disait le texte, dans le lieu *de la demeure* des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoirs. On a fait remarquer avec raison, sous l'empire de cette disposition, que la solution devait être la même, si l'armateur était embarqué ou avait mis à bord un procureur fondé. C'est donc la présence du mandant qui enlève au capitaine la qualité de mandataire nécessaire. La rédaction nouvelle fait mieux ressortir cette considération sur laquelle l'article est basé ⁽¹⁾.

ART. 16 (233).

Les mots *à la grosse* doivent être remplacés par *hypothécairement*.

ART. 17 (234).

Les pouvoirs étendus que l'article 254 du Code actuel confère au capitaine, lorsqu'il y a *nécessité de radoub ou d'achat de victuailles*, doivent lui appartenir dans d'autres cas pressants où il ne pourrait, sans en être investi, veiller efficacement à la conservation des intérêts divers qui lui sont confiés ⁽²⁾. La doctrine et la jurisprudence consacrent cette solution; l'amendement du Ministre de la Justice la fait passer dans le texte de la loi, à l'exemple du Code néerlandais (article 572) et du Code allemand (article 497).

En déterminant les formalités que le capitaine doit remplir dans ce cas pour mettre sa responsabilité à couvert, le texte actuel ne parle que des consuls comme ayant droit d'accorder à l'étranger l'autorisation requise. Il importe, dans l'intérêt des facilités du commerce maritime, d'accorder le même droit aux *vice-consuls et aux agents consulaires*; la mention expresse que l'amendement fait de ces derniers mettra notre article en harmonie avec le système suivi par la loi belge du 31 décembre 1851 et l'arrêté royal du 23 février 1857. (Loi, art. 4, 6., arrêté royal, art. 18, 5, 20.)

Le texte actuel avait aussi soulevé la question de savoir si l'emprunt autorisé sur *le corps et la quille du vaisseau* était permis *sur le chargement*. En ajoutant ces derniers mots, l'amendement adopte la solution affirmative de la question généralement admise aujourd'hui ⁽³⁾.

Par une autre addition au texte actuel, l'amendement prescrit au magistrat qui a autorisé l'emprunt d'en faire mention sur le livre de bord. Cette innovation a pour but d'empêcher que les pièces constatant l'emprunt, mises à bord d'un autre navire, n'apportent la nouvelle de l'opération qu'après l'arrivée du bâtiment qu'elles concernent et après la liquidation du voyage de ce dernier.

⁽¹⁾ RIVIÈRE, p. 521, texte et note 3.

⁽²⁾ BRAVARD-VEYRIÈRES, *Manuel*, p. 142.

⁽³⁾ ROGRON, sur l'article 254.

Enfin deux paragraphes nouveaux consacrent, en le réglementant, le droit des chargeurs de s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises. Ce droit, proclamé en France par une loi du 14 juin 1841, avait été reconnu par le projet déposé en Belgique le 14 novembre 1854 et portant modification à l'article 216 du Code de commerce. La Chambre de commerce d'Anvers était favorable à cette proposition. Le Gouvernement crut à cette époque pouvoir l'ajourner, mais la révision du Code obligeant la Législature à reprendre la question, nous nous rallions à une innovation, que l'expérience a démontré être exempte d'inconvénients et qui repose sur une incontestable raison d'équité.

ART. 18, 19, 20, 21, (235, 236, 237, 238).

Le texte du Code actuel est maintenu.

ART. 22 (239).

Les mots *faire aucun trafic, ni commerce* sont remplacés par les mots *prendre à bord aucune marchandise*.

L'article ainsi rédigé d'une manière plus exacte, ne fait-il pas double emploi avec l'article 251 actuel?

C'est ce que nous examinerons plus loin ⁽¹⁾.

ART. 23 (240).

Les dommages-intérêts sont la sanction ordinaire de l'inaccomplissement des obligations; la déchéance d'un droit prononcée par le législateur vient quelquefois renforcer cette sanction. Mais les confiscations ne s'accordent plus guère avec notre système de législation.

Telles sont les considérations dont s'inspire l'amendement. L'innovation qu'il consacre ne paraît d'ailleurs pouvoir alarmer aucun intérêt.

ART. 24 à 32 (241 à 249).

Pas de modifications.

§ 2. — *Du connaissance.*

ART. 33 (281).

Les modifications apportées à l'article 281 du Code actuel sont au nombre de six :

- 1° Le connaissance ne doit plus indiquer les espèces ou qualités des objets à transporter;
- 2° Il indique le domicile du chargeur;

(1) On verra plus loin que le rapport conclut finalement à la suppression de cet article 22.

- 5° Il ne porte plus le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite ;
 4° Il mentionne la nationalité du navire ;
 5° Au lieu du prix du fret, il énonce les stipulations relatives au fret ;
 6° Il exprime le nombre des exemplaires délivrés.

Le premier changement est emprunté au Code hollandais, où la Chambre de commerce de Rotterdam l'a fait introduire en se basant sur ce que beaucoup de marchandises ne sont pas susceptibles d'une désignation spécifique et sur ce que l'expéditeur peut avoir intérêt à ne pas insérer dans le connaissement d'indication trop complète (1).

Le deuxième changement s'explique par une raison d'utilité dans le cas où il faudrait rechercher le chargeur.

La désignation du destinataire ne peut être exigée dans tous les connaissements, lorsque l'on admet que ceux-ci peuvent être à ordre ou au porteur.

L'exigence relative à la nationalité du navire est empruntée à la loi allemande.

L'usage de se référer à la charte-partie, en ce qui concerne le fret, et les raisons qui peuvent exister de ne pas faire connaître le fret à tous ceux en mains de qui passera le connaissement, ont fait adopter, en ce qui concerne le fret, la rédaction introduite dans le Code hollandais, sur l'observation de la Chambre de commerce de Rotterdam (2).

La mention du nombre des exemplaires est déjà fort usitée. En l'exigeant en règle, on évite la possibilité d'abus de la part du porteur ou du chargeur lui-même.

ART. 54 (282).

La rédaction nouvelle légitime un usage très-répandu et nullement dangereux, d'après lequel le connaissement donné au capitaine par le chargeur n'est signé que par ce dernier, de même que le capitaine remet au chargeur un connaissement portant sa seule signature. Elle emprunte à la loi du 20 mai 1872, sur les lettres de change, l'exigence de la mention que le connaissement a été fait par première, par deuxième, etc.

ART. 35 (283).

Reproduction de l'article 283 actuel.

ART. 36 (284).

Le système de l'article 284 a été vivement critiqué. Dans l'usage, le connaissement n'est presque jamais rempli ni de la main du capitaine, ni de celle

(1) VOORDUIN, *Geschiedenis en Beginselen der Nederlansche Wetboeken*, t. X, p. 87.

(2) VOORDUIN, volume cité, p. 88.

du chargeur; il est dressé par les commis de ce dernier. D'ailleurs en cas de contestation sur le point de savoir par qui le connaissement a été rempli, une procédure très-compiquée doit s'ouvrir et, dans les ports étrangers, la recherche de la vérité relativement à cette question de fait sera entourée des plus graves difficultés⁽¹⁾. Le projet nouveau s'attache à la signature seule, ce qui semble à la fois plus juste et plus pratique.

ART. 56^{bis} et 56^{ter} (nouveau).

L'utilité de ces dispositions nouvelles est de rappeler d'abord que l'endossement en blanc, déjà déclaré valable en matière de lettres de change, le sera également à l'égard des connaissements. Elles décident aussi en termes absolus que le porteur d'un connaissement a seul le droit de se faire délivrer le chargement, sans s'occuper cependant de la question de propriété, qui est indépendante de la délivrance. Le connaissement, en effet, n'est que la reconnaissance par le capitaine d'avoir reçu à son bord telles marchandises dont il s'est chargé. Il faut éviter de lui donner une portée incompatible avec sa nature propre.

Les mêmes dispositions indiquent au capitaine comment il doit mettre sa responsabilité à couvert, lorsqu'il se présente des porteurs de plusieurs exemplaires du même connaissement.

Enfin, les propositions faites écartent un inconvénient de la législation actuelle, qui ne permet pas que les intéressés au chargement se le fassent remettre lorsqu'un navire fait naufrage ou entre en relâche dans un port, quoique cette mesure puisse être indispensable pour conserver la marchandise en bon état pendant les réparations du bâtiment.

Le capitaine, en effet, tant qu'il n'est point à destination, a le droit de subordonner cette remise du chargement à la restitution de tous les connaissements qu'il a signés, restitution impossible dans un port où le navire vient faire un séjour imprévu. Le projet fait cesser ce préjudice en donnant dans ce cas à tout porteur de connaissement un droit, dont il tempère cependant l'exercice par des précautions suffisantes pour écarter tout danger.

ART. 57 (285).

Reproduction de l'article 285 actuel.

SECTION II. — Des matelots et gens de l'équipage.

ART. 38 (250).

Pas de modifications.

(1) VOORDEUR, p. 94, volume cité.

ART. 39 (252).

Dans le cas de rupture volontaire avant le voyage, les matelots reçoivent le salaire de leurs journées et retiennent, à titre d'indemnité, les avances qu'ils ont reçues. S'il ne leur a pas été fait d'avances, ils ont le droit de recevoir pour indemnité un mois de leurs gages convenus, et cela sans distinguer s'ils sont engagés au mois ou au voyage. Mais, dans ce dernier cas, comment déterminer leurs gages pendant un mois? On y arrive en calculant combien le prix stipulé pour tout le voyage devrait, d'après la durée présumée de celui-ci, leur procurer par mois. C'est ce que la pratique a consacré et ce que l'amendement convertit en règle législative. Il n'introduit point d'autre changement à l'article 252 du Code actuel.

ART. 40 à 44 (253 à 257).

Pas de modification.

ART. 45 (258, 259).

La disposition rigoureuse de l'article 258 actuel est une exception au droit commun, d'après lequel la perte du gage n'anéantit pas l'obligation à laquelle le gage est affecté.

Cette observation avait déjà été faite en 1825 dans une section de la 2^e Chambre des États Généraux des Pays-Bas (1), mais on croyait encore alors à la nécessité de l'exception pour intéresser l'équipage à la conservation du navire; on se bornait à constater que la décision était bien dure, si le navire périssait au retour, après avoir gagné le fret des marchandises arrivées à bon port; on aurait voulu que, dans ce cas au moins, les gens de mer pussent prétendre à la moitié de leurs loyers. C'est à un tempérament de cette nature que la jurisprudence s'efforçait d'arriver (2). Mais nous croyons avec l'amendement qu'on peut aller plus loin. L'intérêt de leur conservation personnelle, qui dépend du salut du navire, suffit, à part tout sentiment de devoir, pour intéresser les matelots au sauvetage du bâtiment qui les porte. Il est inutile de stimuler leur zèle à cet égard par le souci de leurs salaires, au point d'arriver à l'injustice criante qui, même lorsque leur conduite a été irréprochable, les prive de la rémunération d'un travail dangereux, dont le résultat négatif doit être attribué seulement à des circonstances fortuites plus puissantes que leur volonté. La disposition étant d'une cruauté inutile doit disparaître; elle le doit surtout, si l'on veut adopter au titre des assurances deux modifications que la commission proposera: l'une permettant à l'armateur d'assurer le *fret à faire*, l'autre permettant à l'affréteur d'assurer le *profit espéré* par lui de l'expédition de sa marchandise. Par ces deux assurances, en effet, il arrivera qu'en cas de perte entière du navire et des mar-

(1) VOORDUIN, t. IX, p. 550.

(2) DALLOZ, v° *cit.*, n° 724-725.

chandises, l'armateur sera traité relativement au fret à faire, et l'affrèteur relativement au profit espéré, comme si le voyage était accompli; si alors on leur permettait, d'un autre côté, de traiter les matelots comme si le voyage n'avait pas eu lieu, il en résulterait que l'assurance ne leur procurerait plus une simple indemnité, mais un véritable bénéfice dont le sinistre subi deviendrait l'occasion. Ce serait là une conséquence inadmissible.

On peut toutefois conserver le système du Code en l'appliquant seulement aux matelots, à l'égard desquels il serait prouvé qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire. Cette appréciation sera soumise aux tribunaux.

Moyennant cette restriction, l'amendement propose qu'en cas de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, les matelots soient payés de leurs salaires jusqu'au jour de la cessation de leurs services. Il leur accorde, en outre, des frais de repatriement. L'article 252 ancien consacrait le même droit, en disposant que les matelots recevraient une indemnité pour les frais de leur retour jusqu'au lieu d'où ils étaient partis, à moins qu'on ne leur procurât leur embarquement sur un autre navire. Le législateur présume que l'obligation du matelot de fournir ses services à bord du navire sur lequel il s'embarque, a pour contre-poids équitable l'obligation corrélative de la part de l'armateur de lui fournir le moyen de revenir dans son pays, si le navire ne peut l'y ramener. Mais le Code ne faisait mention de cette charge, inhérente au contrat de louage des gens de mer, qu'à l'occasion de la rupture du voyage par le fait du propriétaire, du capitaine et de l'affrèteur (art. 252), et du congé sans cause valable (art. 270, al. 5). L'équité commande d'admettre la même conséquence dans le cas de naufrage, de prise ou d'innavigabilité, du moment qu'on abandonne le système cruel et suranné qui privait, dans cette éventualité, le matelot de son salaire (art. 258). Il en est de même du matelot tombé malade pendant le voyage ou blessé au service du navire, si le capitaine croit devoir le débarquer et le laisser dans un hôpital. Une ordonnance du 1^{er} août 1745, article 5, le voulait ainsi. Les articles 262 et 265 du Code de 1808 devront aussi être complétés en ce sens.

Art. 46, 47 (260. 261).

Pas de modification.

Art. 48 (269).

L'addition relative au repatriement a été expliquée précédemment.

L'incertitude règne en présence des textes actuels sur l'époque à laquelle prend fin le cours des loyers, ceux-ci n'étant point arrêtés par l'incapacité de travail résultant de la maladie ou des blessures? La règle paraît devoir être qu'on les payera au matelot comme s'il était en état de servir. Toutefois, après le voyage terminé, ce paiement deviendrait sans cause. L'obligation ne pourrait-elle pas même cesser avant cette époque? On proposait qu'il en fût ainsi quand le matelot aura été rétabli avant la fin du voyage.

Cela ne suffit pas : il faudrait qu'il eût pu rejoindre le navire ou se procurer un autre engagement, sinon la raison d'équité, qui fait continuer le paiement des loyers, subsisterait toujours.

ART. 49 (263).

Signalons seulement l'addition qui concerne le repatriement.

L'article du Code ne parle pas du paiement des loyers; c'est à tort (arg. art. 423 Code néerl. et 262 Code de 1808).

ART. 50 (264).

Le changement de rédaction proposé fait sanctionner, par le texte de la loi même, une interprétation unanimement admise déjà sous le Code actuel.

ART. 51 (265).

Pas de modification.

ART. 52 (266, 267).

A l'exemple de la Commission qui a rédigé en France un projet de révision, le Gouvernement croit que l'état universel de la civilisation permet de purifier la loi de la répugnante hypothèse de l'esclavage. Il réunit en un seul les articles 266 et 267 anciens, en modifiant la rédaction dans le sens que nous venons d'indiquer.

ART. supprimés (268, 269).

Ces articles sont supprimés, comme conséquence du changement apporté aux articles 266 et 267 anciens.

ART. 53 (270).

Pas de modification.

ART. 54 (271).

Le changement proposé consacre l'interprétation équitable par laquelle la jurisprudence a décidé que l'affectation s'étendait à l'ensemble des frets gagnés par le navire pendant la durée de l'engagement de l'équipage, sans en excepter le fret déjà encaissé pour une portion du voyage.

ART. 55 (272).

La substitution du mot *repatriement* au mot *rachat* est une conséquence des amendements apportés aux articles 266 à 269 anciens.

ART. 56 (nouveau).

Empruntée au décret français du 4 mars 1852, cette disposition a pour objet d'empêcher que des clauses, qui deviendraient bientôt de style, ne privent les matelots des garanties édictées en leur faveur par la sollicitude du législateur.

Disposition commune aux deux sections précédentes.

ART. 57 (251).

Il suffit de lire le texte de cet article pour se convaincre qu'il fait double emploi avec l'article 239 actuel, précédemment adopté avec un changement de rédaction sous le n^o 22 de ce titre.

Cet article 22 devra donc disparaître (1).

TEXTE.

TITRE III.

DE LA CHARTE-PARTIE OU DU CONTRAT DE LOUAGE MARITIME.
-----CHAPITRE I^{er}. — DE LA NATURE ET DE LA FORME DU CONTRAT.

ART. 1 (273-274).

Le contrat de louage maritime se constate par les modes de preuve admis en matière de commerce. Les conditions qui ne sont pas déterminées par la convention sont réglées suivant l'usage des lieux.

ART. 2 (nouveau).

Le louage d'un navire entier ne comprend pas la cabine et les autres lieux réservés à l'équipage; mais il ne peut être chargé dans la cabine ni dans les autres lieux réservés à l'équipage des marchandises par le capitaine, sans le consentement de l'affrèteur.

(1) Voir ci dessus les notes sur cet article 22.

ART. 3 (275).

Si le navire est frété à *temps*, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile.

ART. 4 (286).

Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé fret ou nolis.

Il est réglé par les conventions des parties.

Il est constaté *par les modes de preuve admis en matière de commerce*.

Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, au quintal, à forfait ou à la cueillette.

ART. 5 (280).

Le navire, les agrès et les apparaux, le fret et les marchandises chargées, sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties.

CHAPITRE II. — DES EFFETS DU CONTRAT.

SECTION I. — Des obligations du fréteur

ART. 6 (287).

Le fréteur doit procurer à l'affréteur la jouissance du navire telle qu'elle a été promise par la convention.

Si le navire est loué en totalité, quand même l'affréteur ne lui donnerait pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur.

L'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété.

ART. 7 (289).

Le capitaine, qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur.

ART. 8 (290).

N'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire, si l'erreur n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

SECTION II. — Des obligations de l'affrèteur.

§ 1. — Règles générales.

ART. 9 (288).

L'affrèteur est tenu de deux obligations principales : 1^o d'effectuer le chargement auquel il s'est engagé ; 2^o de payer le fret convenu.

Lorsqu'il n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie, il est néanmoins tenu de payer le fret en entier et pour le chargement complet auquel il s'est engagé.

S'il en charge davantage, il paye le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte-partie.

Si, sans avoir rien chargé, il rompt le voyage avant le départ, il payera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

Il ne peut plus rompre le voyage dès que le navire a reçu une partie de son chargement ; si dans ce cas le navire part à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine, à moins que le chargement ne soit fait à cueillette.

ART. 10 (309).

Quand les marchandises sont arrivées sans retard au lieu de destination, le chargeur ne peut, en aucun cas, demander de diminution sur le prix du fret.

ART. 11 (310).

Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret.

ART. 12 (305).

Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le payement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

ART. 13 (306).

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de payement de son fret.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au payement de son fret.

ART. 14 (307).

Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

ART. 15 (308).

En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

§ 2. — *Du retard dans l'arrivée à destination.*

ART. 16 (294).

Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affrèteur, les frais du retardement sont dus par l'affrèteur.

Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement.

ART. 17 (295).

Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affrèteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge.

ART. 18 (277).

S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

ART. 19 (300).

Si le vaisseau est arrêté *par une force majeure* dans le cours de son voyage, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété à *temps*, ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire sont réputés avaries *communes*.

ART. 20 (278).

Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine.

§ 3. — *Du cas où le chargement n'arrive pas à destination.*

ART. 21 (294).

Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret.

Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer et ceux du retardement.

ART. 22 (295).

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement : si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais.

ART. 25 (276).

Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts, de part ni d'autre.

Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises.

ART. 24 (299).

S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour.

ART. 23 (279)

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres, ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts du chargeur soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ.

ART. 26 (298).

Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste, ou

autre pareille marchandise de même qualité, sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port.

Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements, sauf, dans ces deux cas, *le droit réservé aux propriétaires du navire par le § 2 de l'article 17 du titre II.*

Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises ont été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur destination, ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

ART. 27 (296).

Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affrèteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier.

Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.

Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, *le fret est réglé ainsi qu'il est dit en l'article 30 (302).*

ART. 28 (297).

Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affrèteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer.

La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

ART. 29 (301).

Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution.

ART. 30 (302, 303, 304).

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis.

Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui, après naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, ne seront pas parvenues à destination.

Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire naufragé ou déclaré innavigable, la différence en moins entre les deux frets doit être payée à ce capitaine. Mais il ne lui est rien dû, si le nouveau fret est égal à celui qui avait été

convenu avec lui; et, si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

ART. 31.

Le capitaine qui a concouru au sauvetage ou au rachat des marchandises non parvenues à destination a droit à une indemnité, qui, en cas de contestation, est réglée par les tribunaux

CHAPITRE III. — DES AVARIES ET DE LEUR RÉGLEMENT.

ART. 32 (397).

Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément.

Tout dommage qui arrive au navire ou aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement,

Sont réputés avaries.

ART. 33 (398).

A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

ART. 34 (399).

Les avaries sont de deux classes, avaries communes et avaries particulières.

ART. 35 (400-403).

Sont avaries communes : *les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts volontairement pour le bien et salut commun du navire et des marchandises.*

Toutes autres avaries sont particulières.

ART. 36 (401-404)

Les avaries communes sont supportées par les marchandises, par le navire et par le montant net du fret, au marc le franc de leur valeur.

Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la perte.

ART. 37.

Le fret non payé ou payé d'avance et restituable ne contribue que pour la moitié de son montant brut.

ART. 38 (419, 304).

Les munitions de guerre et de bouche, les hardes et *salaires* des gens de l'équipage et les *bagages des passagers* ne contribuent pas à l'avarie commune; leur valeur sera payée par contribution sur tous les autres effets.

ART. 39 (402, 415, al. 1, 417).

Toute marchandise préservée contribue pour sa valeur nette au lieu de déchargement ou son produit net, déduction faite du fret à payer. Le fret payé d'avance et non restituable n'est pas déduit.

Les marchandises jetées ou sacrifiées sont remboursées pour leur valeur, fret compris à charge de payer le fret. Elles contribuent pour leur valeur, fret déduit, de la même manière que les marchandises préservées.

ART. 40 (415, § 2, 418).

La qualité des marchandises est constatée par la production des connaissements et des factures, s'il y en a.

Si la qualité des marchandises a été déguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées.

Elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement, si elles sont perdues.

Si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissement, si elles sont sauvées.

Elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées.

ART. 41 (420-421).

Les effets dont il n'y a pas de connaissement ou déclaration du capitaine ne sont pas payés s'ils sont jetés; ils contribuent s'ils sont sauvés.

Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés.

S'ils sont jetés ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine.

ART. 42 (417).

Le navire contribue pour sa valeur au lieu de déchargement.

ART. 43 (425).

Si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution.

Les marchandises sauvées ne sont point tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées.

ART. 44 (424).

Si le jet sauve le navire, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre,

Les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur, en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

ART. 45 (425).

Les effets jetés ne contribuent, en aucun cas, au payement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

Les marchandises ne contribuent point au payement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité.

ART. 46 (428).

Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution.

Ils ne peuvent toutefois retenir les marchandises, si le destinataire donne caution pour le payement de la contribution.

ART. 47 (429).

Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouvrés par les propriétaires, ils sont tenus de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'ils ont reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement.

ART. 48 (410, 411, 412).

Le capitaine est tenu de rédiger par écrit le procès-verbal du jet et des autres sacrifices faits, aussitôt qu'il en a les moyens. Le procès-verbal énonce les motifs qui ont déterminé le sacrifice, les choses sacrifiées, abandonnées, jetées ou endommagées. Il est signé du capitaine et des principaux de l'équipage, ou énonce les motifs de leur refus de signer. Il est transcrit sur le registre.

ART. 49 (413).

Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans le procès-verbal.

ART. 50 (414).

L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par experts.

Les experts sont nommés par le tribunal de commerce, si le déchargement se fait dans un port *belge*.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, les experts sont nommés par le juge de paix.

Ils sont nommés par le consul de *Belgique*, et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger.

Les experts prêtent serment avant d'opérer.

ART. 51 (416).

Les experts nommés en vertu de l'article précédent font la répartition des pertes et dommages.

La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal.

Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de *Belgique*, ou, à son défaut, par tout tribunal compétent sur les lieux.

NOTES EXPLICATIVES.

TITRE III.

DE LA CHARTE-PARTIE OU DU CONTRAT DE LOUAGE MARITIME.

CHAPITRE 1^{er}. — DE LA NATURE ET DE LA FORME DU CONTRAT.

ART. 1^{er} (273-274).

La formalité de l'écriture est exigée aujourd'hui par l'article 273 pour la preuve du contrat seulement, et non comme une solennité à laquelle la validité de l'acte serait subordonnée. L'aveu, le refus de serment peuvent établir l'existence de la charte-partie. On est allé jusqu'à dire que le commencement d'exécution rendait la disposition inapplicable et qu'elle ne pouvait concerner le louage des bâtiments destinés au petit cabotage.

En un mot, tous les tempéraments ont été jugés bons par la doctrine et la jurisprudence pour adoucir la rigueur de l'article 273, et l'usage paraît être de ne dresser d'acte écrit que pour les affrètements considérables. Cet état de la pratique semble attester le besoin d'affranchir le contrat de louage maritime des exigences spéciales auxquelles la preuve en est aujourd'hui soumise. C'est pourquoi l'amendement rétablit à cet égard le droit commun du commerce, qui laisse néanmoins toute liberté aux parties de constater leurs conventions par écrit. L'énumération des énonciations exigée aujourd'hui dans le contrat d'affrètement disparaît par voie de conséquence.

L'article 273, ainsi simplifié, peut être réuni à l'article 274 actuel, dont la disposition, simple rappel du principe général établi par l'article 1159 du Code civil, ne doit pas être restreinte au temps de la charge et de la décharge, mais étendue aux diverses conditions du contrat; c'est ce que nous faisons ressortir par un changement de rédaction.

ART. 2 (nouveau).

Cette disposition, conforme à l'article 456 du Code néerlandais, introduit dans le texte du Code la solution donnée par la jurisprudence aux difficultés qui étaient nées à ce sujet.

ART. 3 (275).

Nous substituons aux mots : *au mois* ceux de *à temps*, parce que la disposition s'applique par raisons égales à toutes les locations faites pour un terme déterminé.

ART. 4 (286).

Le projet n'exige plus ni la mention du fret dans le connaissement, ni la nécessité d'une preuve écrite de l'affrètement; pour mettre notre article en rapport avec ces changements, il faut en retrancher les mots : *il est constaté par la charte-partie ou par le connaissement*, ainsi que ceux : *avec désignation du tonnage du navire*.

ART. 5 (280).

Conforme à l'article 280 actuel.

CHAPITRE II. — DES EFFETS DU CONTRAT.

SECTION I. — Des obligations du frèteur.

ART. 6, 7, 8 (287, 289, 290).

Conformes aux articles 287, 289, 290 du Code de 1808, à l'exception de la phrase par laquelle commence l'article 6, laquelle énonce une règle incontestée, mais non exprimée dans les textes actuels.

SECTION II. — Des obligations de l'affrèteur.

§ 1^{er}. — Règles générales.

ART. 9 (288).

Le premier paragraphe est nouveau; il se justifie de la même manière que le changement proposé ci-dessus à l'article 6 (287). Les trois alinéas suivants

ne diffèrent du texte actuel que par de légers changements. L'alinéa final, de la rédaction de 1808, semblait faire double emploi avec la première disposition de l'article. Nous avons essayé de bien spécifier le cas distinct auquel les interprètes le rapportent ⁽¹⁾.

ART. 10 (309).

La rédaction actuelle était trop générale et pouvait induire en erreur. Notre modification en précise la portée réelle ⁽²⁾.

ART. 11, 12, 13, 14, 15 (310, 308, 301, 307, 308).

Conformes aux articles correspondants du Code de 1808.

§ 2. — *Du retard dans l'arrivée à destination.*

ART. 16 (294).

Conforme au Code actuel.

ART. 17 (295).

Le règlement appartient aux juges. Ils apprécieront s'il faut recourir à une expertise, qui n'est qu'un avis destiné à les éclairer, mais dont il leur est libre de s'écarter. Ces raisons font supprimer le deuxième alinéa de l'article 295.

ART. 18, 19 (277, 300)

L'article 277, alinéa 1, du Code actuel prévoit le cas où une force majeure met un obstacle momentané à la sortie d'un navire; il ne demande aucune modification.

L'alinéa 2 se préoccupe d'une force majeure survenant au cours du voyage. L'article 300 prévoit une application spéciale de la règle décrétée à ce sujet. En rapprochant les articles 277 et 300, on peut réduire le premier à un seul alinéa, à condition de rédiger le second article d'une manière plus générale. C'est ce que nous proposons.

ART. 20 (278).

Conforme au Code actuel.

⁽¹⁾ BOULAY-PATY, *Cours*, t. III, p. 368. — ALAUZET, *Commentaire du Code*, t. IV, p. 527 — DALLOZ, *op. citato*, n° 995 à 1005.

⁽²⁾ DALLOZ, *cod. v.*, n° 940. — RIVIÈRE, *Répétitions écrites*, p. 555, édit. 1870.

§ 5. — *Du cas où le chargement n'arrive pas à destination.*

ART. 21, 22, 23, 24 (291, 292, 276, 299).

Conformes au Code actuel.

ART. 25 (279).

Le peu de latitude que la disposition actuelle laisse au capitaine l'empêche souvent d'agir dans le plus grand intérêt des chargeurs. Le changement proposé remédie à cet inconvénient.

ART. 26 (298).

Les deux paragraphes ajoutés à cet article sont nécessités par les additions précédemment faite à l'article 17 du titre II (234 du Code de 1808,) et qui sont renouvelées du projet déposé le 14 novembre 1854.

ART. 27 (296).

Le Code admet dans deux cas que le fret soit dû à raison de la distance parcourue, malgré l'inexécution du transport qui a fait l'objet du contrat ; c'est : 1^o quand le navire, arrêté en route par une nécessité de radoub, ne peut être réparé et que le capitaine ne peut en louer un autre pour transporter le chargement à destination ; 2^o quand le navire étant pris ou ayant fait naufrage, les marchandises sont sauvées ou rachetées et que le capitaine ne les transporte point à destination.

Telles sont les dispositions des articles 296 et 303. Cependant, l'article 302 pose en principe que les marchandises perdues, pillées ou prises, ne doivent aucun fret, ajoutant même que le fret payé d'avance est restitué, s'il n'y a convention contraire. Dans ce cas, la marchandise étant perdue sans retour pour le chargeur, il est équitable que chargeur et propriétaire supportent la perte, chacun en ce qui le concerne. Mais peut-on dire que lorsque la marchandise n'est pas perdue, l'affréteur aura tiré du transport partiel, qui en aura été effectué, un profit dont il doit la rémunération ? C'est méconnaître, nous semble-t-il, l'intention qui préside au contrat de louage maritime.

En effet, l'obligation consentie envers les chargeurs est de transporter la marchandise dans un endroit déterminé, dont l'indication est une condition *sine quâ non* de la convention. Le transport dans un lieu intermédiaire entre le point de départ et celui de la destination, met souvent le chargeur dans une situation plus onéreuse que si la marchandise n'avait point quitté le port d'embarquement. Il est donc juste de ne lui faire payer le fret stipulé que pour l'exécution intégrale du contrat. Si, d'autre part, le capitaine parvient à remplacer par un autre le navire perdu et à opérer le transport à destination, il profitera de la différence entre le fret qu'il avait stipulé originellement et celui qu'il a fallu payer au second navire. Enfin, pour l'intéresser plus

encore à trouver un navire à louer, le projet veut que, si le prix du nouveau louage est plus élevé que celui de l'ancien, le chargeur supporte cette différence, déjà mise à sa charge par l'article 595, qui oblige les assureurs à la lui restituer.

ART. 28, 29 (297, 501).

Conformes au Code actuel.

ART. 50 et 51 (502, 503, 504).

Le changement du système proposé a été expliqué à propos de l'article 27 ci-dessus (296)

CHAPITRE III. — DES AVARIES ET DE LEUR RÉGLEMENT.

Nous proposons, à l'exemple du Code néerlandais, du Code allemand et du projet de révision élaboré en France, de réunir sous une même rubrique les règles relatives à l'avarie (titre XI du Code de commerce), au jet et à la contribution (titre XII, du même Code). « Le jet n'est qu'une sorte d'avarie commune et les règles de la contribution s'appliquent à toutes les avaries de » cette dernière classe, quelle que soit la cause d'où elles procèdent⁽¹⁾. »

La transformation de la navigation, son immense développement ont rendu les abordages plus fréquents et leurs conséquences plus désastreuses. L'article 407 du Code de commerce est devenu absolument insuffisant pour régler cet état de choses nouveau. La matière de l'abordage fera l'objet d'un titre spécial⁽²⁾.

Les propositions qui composent ce chapitre émanent du Gouvernement; elles modifient notablement la législation des avaries. La commission, en s'y ralliant, n'est pas sans appréhender que des objections sérieuses aient pu lui échapper. Elle appelle sur cette importante matière toute l'attention de la Chambre. Nous allons du reste reproduire textuellement, à l'appui de chacun des articles, les considérations que le Gouvernement a fait valoir et qui ont entraîné la décision de la commission.

ART. 52 (597).

Substitution *ou* à *et*. Il en est du dommage comme des dépenses : il est réputé avarie, soit qu'il arrive au navire seul, soit qu'il arrive aux marchandises seules. Voir article 405, § final⁽³⁾.

(1) L. MOREL, *Des avaries, du jet et de la contribution*. Paris, 1874. — *Rapport de la commission instituée en France*, p. 125.

(2) DE COURCEY, *D'une réforme internationale du droit maritime*. Paris, 1865, p. 180 et 191 et suiv.

(3) Comp. ENGELS et VAN PEBORGH, *Projet de Code international pour le règlement des avaries maritimes*, art. 1. Anvers, 1862.

Code allemand, art. 702.

Projet français, art. 400.

ART. 53 (398).

Comme au projet.

ART. 54 (399).

Les avaries sont de deux classes : avaries communes et avaries particulières.

Déjà sous l'ordonnance de 1681, Valin critiquait l'addition des dénominations de *grosses et simples* ajoutées à celles de *communes* et de *particulières*. « Elles manquent de précision et sont loin d'être en rapport avec les idées » qu'on voudrait leur faire exprimer ⁽¹⁾. » Le projet français les supprime. Nous ne voyons aucune raison de les conserver.

ART. 55 (400).

Le Code de commerce énumère, dans les articles 400 et 405, deux séries d'avaries, attribuant aux unes le caractère d'avaries communes, aux autres celui d'avaries particulières. « Cette double énumération a soulevé des difficultés sans nombre, car partout où le législateur n'a pas pu parvenir à une antithèse parfaitement symétrique, on s'est servi de l'article 400 pour battre en brèche l'article 405 et réciproquement. » (*Rapp. de la commission instituée en France*, p. 124.) Des auteurs n'hésitent pas à déclarer certaines dispositions de ces articles absolument inconciliables (V. de Courcy, *Réf. intern. du droit maritime*, p. 166 et suivantes.) L'expérience condamne donc ces deux énumérations parallèles. Après avoir défini l'avarie en général, il suffit de déterminer d'une manière précise quels sont les caractères de l'avarie commune pour que l'on en puisse déduire naturellement quelles avaries sont particulières. Tout danger d'antinomie vient ainsi à disparaître sans que l'intelligence du texte soit rendue plus difficile ou son application moins aisée. Aussi la commission mixte instituée en Belgique pour la révision du Code de commerce fait-elle judicieusement observer, dans son rapport, que « le paragraphe final de l'article 400, renferme un principe général qui, à lui seul, eût suffi peut-être pour permettre de résoudre toutes les difficultés qui pourraient se présenter. (Séance du 2 juin 1865, *Rapp.* p. 509.) (Voir *Projet français*, article 405; *C. allemand*, article 705 et suivants; Colfavru, *Le droit comm. comparé de la France et de l'Angleterre*, p. 315.)

La définition de l'avarie commune que nous proposons diffère en quelques points de celle que donne l'article 400 du Code de commerce.

Le Code veut que les dépenses et les sacrifices faits pour le bien et salut commun du navire et des marchandises soient précédés d'une *délibération motivée*. Les articles 410, 411, 412 règlent la manière dont la délibération doit être prise et les formalités qui doivent être observées, tant pour la rédaction du procès-verbal qu'au premier port où le navire abordera.

(1) L. MOREL, *op. cit.*, p. 10. — BOULAY-PATY, t. IV, p. 436.

Or, les auteurs s'accordent à reconnaître que cette disposition est le plus souvent impraticable. Elle n'existait pas dans l'ordonnance ⁽¹⁾, et sous le Code, bien que le texte semble en faire une condition essentielle de l'avarie commune, la jurisprudence comme la doctrine n'y voit qu'une précaution dont l'omission peut bien engager la responsabilité du capitaine, mais ne saurait dénaturer le caractère de l'avarie. « L'acte qui constitue une avarie commune se caractérise par lui-même, par son but et son résultat, non par le vain commentaire d'une délibération rédigée après coup et lorsque l'acte est consommé ⁽²⁾. »

Nous proposons en conséquence la suppression des mots : « *d'après délibérations motivées.* »

Nous proposons également la suppression des mots : « *depuis leur déchargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.* » La reproduction dans l'article 400 du Code de commerce de ces mots, qui se trouvent déjà dans l'article 597, définissant l'avarie, peut être considérée comme inutile ⁽³⁾.

L'avarie commune ainsi définie comprend les divers cas énumérés dans l'article 400 du Code de commerce à l'exception, cependant, de ceux prévus par les deux dernières dispositions du n° 6 de cet article. Il convient d'autant plus d'entrer à ce sujet dans quelques explications que la commission instituée pour la révision du Code et avec elle la commission de la Chambre ont proposé la suppression des mots : « *si le navire est affrété au mois* » qui terminent le n° 6°. Cette suppression se justifie, d'après elles, parce que : « le retard éprouvé par le navire dans le cas du n° 6° constitue toujours une perte résultant d'un événement imprévu, soit que le navire soit affrété au voyage, soit au mois ⁽⁴⁾. »

La suppression de l'énumération ne change évidemment rien en ce qui concerne « les pansement et nourriture des matelots blessés en défendant le navire. » Elle mettra même hors de controverse la question de savoir si le passager, blessé dans les mêmes circonstances, a droit au même traitement.

Mais en est-il également ainsi en ce qui concerne « les loyer et nourriture des matelots » : a) « quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance; » — b) « pendant la réparation des dommages volontairement soufferts pour le salut commun. — Nous ne nous préoccupons pas de la suppression de la distinction faite par le Code entre le cas où le navire est affrété au mois et celui de l'affrètement au voyage. Cette distinction est universellement condamnée ⁽⁵⁾.

(1) *Ordonnance*, liv. III, tit. VII, art. 4.

(2) DE COURCY, *op. cit.*, pp. 172-175. — L. MOREL, *op. cit.*, p. 15 et suiv. — *Projet français*, art. 405. — Législations étrangères citées par FRIGNET, *Traité des avaries communes et particulières suivant les diverses législations maritimes* (Paris, 1859), nos 500 et suiv., 521 et suiv.

(3) L. MOREL, *op. cit.*, p. 14. — *Projet français*, art. 405. *C. néerlandais*, art. 696 et 699, n° 23°.

(4) Rapp. de M. Van Iseghem, 12 mai 1870, *Doc. parl. Ch. des Rep.*, p. 62.

(5) BEDARRIDE, 1701-1702. — BOULAY-PATY, t. IV, p. 449.

(6) FRIGNET, *op. cit.*, n° 435 et suiv. — L. MOREL, *op. cit.*, p. 80 et suiv. — *Projet français*, art. 405, n° 4°.

Il nous paraît impossible de considérer comme dépenses faites volontairement pour le bien et salut commun du navire et des marchandises, le loyer et la nourriture des matelots durant la détention du bâtiment par ordre d'une puissance. Cette détention est un cas de force majeure, un événement qui n'échappe point aux prévisions. Celui qui loue son navire perd une partie du fret, mais le chargeur est privé des avantages d'une réalisation opportune, ses marchandises se détériorent, il perd les intérêts de ses capitaux. Est-il équitable de faire en outre supporter à ce dernier une part des frais qui, naturellement, incombent à l'armement et que les capitaines ont pu, sinon dû prévoir? Nous ne le pensons pas ⁽¹⁾. Il y aurait lieu, si l'on jugeait qu'il en doit être autrement, de prévoir l'exception dans une disposition spéciale.

Il est vrai que le propriétaire du chargement ne paye aucun fret, durant la détention, si le navire est affrété au mois, ni aucune augmentation de fret, s'il est loué au voyage, (article 500, Code de Commerce). Il est vrai encore que les marchandises profitent, durant la détention, de la garde et des soins que leur assurent les gens de l'équipage. Il est donc juste que le propriétaire du navire qui a entretenu cet équipage soit indemnisé. « Mais, comme le fait » très-judicieusement remarquer Fremery, cette dépense n'est pas effective-
 » ment une avarie commune, mais bien une avance que le capitaine fait
 » pour le chargement. Que pour régler ce compte, chaque intéressé paye sa
 » part des frais à proportion de son intérêt, c'est un moyen commode d'éva-
 » luer cette avance; mais il n'y a pas eu sacrifice en vue d'échapper à un
 » péril; il n'y a donc pas eu avarie commune ⁽²⁾. »

En Angleterre, au témoignage de Frignet, la jurisprudence refuse d'admettre même en avaries particulières des frais qui semblent de l'essence de l'affrètement ⁽³⁾. Quelques auteurs critiquent cette sévérité, mais il ne semble pas que l'on soit allé plus loin que de soutenir qu'il peut y avoir des exceptions au principe général, dans le cas d'absolue nécessité et lorsqu'il s'agit d'avaries tout à fait extraordinaires subies pour le salut commun ⁽⁴⁾.

Qu'en sera-t-il du loyer et de la nourriture des matelots pendant la réparation des dommages volontairement soufferts pour le salut commun?

La réparation du dommage volontairement souffert est sans doute elle-même une avarie commune.

« Ce caractère n'existe pas pour le loyer et la nourriture de l'équipage. »

Le navire est-il loué au mois? Le fret court pendant la réparation. Le capitaine est ainsi dédommagé du coût du loyer et de la nourriture. « Lui » accorder une autre indemnité à ce sujet, c'est grever injustement le char-
 » geur d'une double dépense ⁽⁵⁾. »

Le navire est-il loué au voyage? Ce mode est le plus usité. Le texte du Code de commerce range dans ce cas le loyer et la nourriture des matelots,

⁽¹⁾ FRIGNET, *ibid.* — L. MOREL, p. 88 et suiv.

⁽²⁾ FRIGNET, *op. cit.*, n° 436 et suiv.

⁽³⁾ *Ibid.*, n° 438.

⁽⁴⁾ FRIGNET, *op. cit.*, n° 439.

⁽⁵⁾ BEDARRIDE, *op. cit.*, n° 1708. — FRIGNET, *op. cit.*, n° 436.

pendant la réparation, au nombre des avaries particulières (article 405, n° 5°). Cette décision, mise en regard de la disposition contraire adoptée pour le cas de location au mois, a soulevé d'unanimes réclamations. Vainement a-t-on dit, pour la justifier, que l'affrètement au voyage constitue un forfait. Cette considération ne paraît pas assez puissante pour justifier que dans un cas le capitaine soit payé deux fois et qu'il ne le soit pas du tout dans l'autre. Aussi des auteurs ont-ils exprimé l'avis que la rédaction de l'article 400 pourrait être le résultat d'une erreur⁽¹⁾. Et la Cour d'Aix a décidé le 31 décembre 1824 que, même dans le cas d'un affrètement au voyage, les frais de nourriture et loyers d'équipage pourraient être réputés avaries communes, si les réparations, à raison desquelles ils ont été faits, étaient elles-mêmes avaries communes⁽²⁾. Cet arrêt, dit Frignet, a formé jurisprudence sur ce point⁽³⁾.

Nous pensons que, pas plus dans le cas d'affrètement au voyage, que dans le cas d'affrètement au mois, le loyer et la nourriture des matelots, durant la relâche pour cause d'avaries communes à réparer, ne doivent perdre le caractère d'avaries particulières. « Si, pour quelque motif que ce soit, dit Frignet, » il survient un retard dans la terminaison du voyage, n'est-ce pas là un » événement que l'armateur a dû calculer, qui est entré en ligne de compte » dans le prix de son fret, qui, en un mot, fait partie de la spéculation » de même que la privation du capital d'achat et la détérioration des mar- » chandises, sont comprises dans les chances du propriétaire du charge- » ment⁽⁴⁾. »

Telle est, comme nous l'avons exposé déjà, la pratique des tribunaux anglais. Une tendance contraire existe aux États-Unis. Elle est critiquée par Livingstone⁽⁵⁾.

Nous ne dissimulerons pas que la plupart des législations du continent admettent, comme avaries communes, quoique avec certaines restrictions, le loyer et la nourriture des gens de l'équipage pendant la relâche pour réparations⁽⁶⁾.

ART. 56 et 57 (401-404).

La disposition du Code qui fait supporter les avaries par les marchandises et par la moitié seulement du navire et du fret, ne trouve plus guère de défenseurs⁽⁷⁾. Le Code néerlandais fait contribuer pour leur valeur intégrale le navire, dans l'état où il se trouve à son arrivée, et le fret, déduction faite des gages et de la nourriture des gens de l'équipage (art. 727). Le Code allemand

(1) BEDARRIDE, n° 1710.

(2) V. DALLOZ, v° *Droit maritime*, n° 1086. — L. MOREL, *op. cit.*, p. 87 et note.

(3) FRIGNET, *op. cit.*, n° 457.

(4) FRIGNET, *op. c.*, n° 455. — L. MOREL, *op. cit.*, p. 88 et suiv.

(5) FRIGNET, *op. cit.*, n° 441.

(6) *Code néerlandais*, art. 699, n° 9°. — *Code italien*, art. 509, n° 11°. — *Code allemand*, art. 708, n° 4. — *Projet français*, art. 405, n° 4° et 8°.

(7) FRIGNET, *op. cit.*, n° 517. — L. MOREL, *op. cit.*, p. 235. — Voy. cependant BEDARRIDE, *op. cit.*, n° 1722. — BOULAY-PATY, t. II, p. 460.

pose en principe que l'ensemble du dommage se répartit entre le navire, la cargaison et le fret, à proportion de la valeur et du montant (art. 718). Mais l'article 723 apporte cette restriction que le fret contribue pour les deux tiers : 1° du montant brut du bénéfice ; 2° du montant porté en compte, selon l'article 717, pour le fret qui aurait pu être gagné.

« L'Angleterre, dit Frignet ⁽¹⁾, ne possède pas, relativement à la contribution du navire et du fret, de règle fixe et absolue. » L'usage généralement suivi est de prendre pour point de départ la valeur originale du navire sous déduction : 1° des vivres et autres objets consommés en cours de voyage ; 2° de la somme de détérioration naturelle occasionnée au navire par la navigation ; 3° des avaries particulières déjà souffertes au moment de l'avarie commune.

Le fret en risque au moment du sacrifice et de l'avarie commune doit seul contribuer, et la contribution ne doit porter que sur la somme réellement perçue par le capitaine, c'est-à-dire sur le bénéfice que lui procure le voyage, déduction faite des dépenses ⁽²⁾.

Le projet français établit comme règle que les avaries communes sont supportées proportionnellement par la valeur nette des choses sauvées (art. 408).

Mais la détermination du net produit du fret est de nature à faire naître de nombreuses difficultés et donne lieu à des calculs compliqués. Aussi le projet français détermine-t-il à forfait la déduction des charges qui le grèvent. Il évalue le net du fret à la moitié du brut. « Ce n'est pas là, qu'on le » remarque bien, dit le rapport de la commission, un retour à l'idée de la » contribution du fret seulement pour moitié, c'est la détermination préfixée » du fret net qui contribue pour le tout (p. 152). »

L'usage a consacré un système semblable en Angleterre et aux États-Unis. La quotité de la déduction présente cependant quelques différences. Au témoignage de Frignet, dans le Massachusetts et le Maryland, on évalue le net produit aux deux tiers du chiffre total ; à New-York, à la moitié ; il en est de même dans les autres États de l'Union ⁽³⁾.

Tout en adoptant donc le principe admis par la commission mixte et par la commission de la Chambre, nous pensons que, pour prévenir les difficultés et les discussions, il y a lieu de déterminer à forfait la déduction à faire sur le fret brut. Nous proposons d'en fixer la quotité à moitié. Nous ne nous éloignons pas ainsi de la pratique actuelle et nous mettons notre législation en rapport avec les usages des grandes nations maritimes.

L'article 6, en posant cette règle, ajoute qu'aucune contribution ne peut être imposée au fret payé d'avance et non restituable. Il était irrévocablement acquis, aucun risque ne pouvait l'atteindre, le sacrifice fait pour le salut du bâtiment et des marchandises ne l'intéressait donc point (Projet français, art. 414 ; Rapport. p. 131).

(1) FRIGNET, n° 521.

(2) FRIGNET, n° 524, 526, 527.

(3) FRIGNET, n° 528.

ART. 38 (419, 504).

Aux objets que l'article 419 du Code du commerce dispense de toute contribution aux avaries, nous proposons d'ajouter la mention des salaires des gens de l'équipage et des bagages des passagers. Ce n'est pas une véritable innovation. L'article 504 du Code dispose que les loyers des matelots n'entrent point en contribution dans le cas de rachat. Aussi n'a-t-on jamais hésité à en conclure que la même règle devait être appliquée dans tous les autres cas d'avarie commune ⁽¹⁾. On s'accorde également à reconnaître qu'aucune différence ne doit être faite entre les salaires des matelots et ceux des officiers et du capitaine.

L'exemption des bagages des passagers présente plus de difficultés. « L'usage, dit Bedarride, a été jusqu'à présent de les affranchir (n° 1863), » mais le jour où la contribution leur sera demandée, ils seront dans l'impossibilité de faire consacrer leur refus. » Tel était aussi, sous l'ordonnance, l'opinion de Pothier et d'Émérigon.

L'usage existe cependant et il est commun à toutes les nations maritimes ⁽²⁾. Nous croyons qu'il convient de le consacrer par une disposition formelle à l'exemple des Codes allemand, néerlandais et espagnol, ainsi que du projet français (art. 408). Il convient d'ajouter cependant que la dispense ne s'applique qu'aux habits, hardes, bijoux et autres objets qu'on a coutume de porter sur sa personne, comme s'exprime Valin, et non aux malles, sacs, coffres et autres colis embarqués sous le nom des passagers.

ART. 39 (402, 415, al. 1, 417).

« L'ordonnance de 1681, dit Fremery ⁽³⁾, n'a fait que consacrer une coutume universelle et bien établie, en décidant que la contribution se ferait sur la valeur au lieu d'arrivée, des effets sauvés et des effets jetés. Cette coutume est l'expression bien exacte du droit. »

Le Code de commerce la consacre dans les articles 402, 415 et 417 :

ART. 402. — Le prix des marchandises est établi par leur valeur au lieu du déchargement.

ART. 415. — Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix-courant du lieu du déchargement..

ART. 417. — La répartition pour le paiement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés et sauvés et sur moitié du navire et du fret, à proportion de leur valeur au lieu du déchargement.

Quelle est cette valeur au lieu du déchargement ?

Est-ce la valeur brute ou la valeur nette ?

« C'est, dit Fremery ⁽⁴⁾, la valeur *sauvée* qui doit contribution; c'est donc

⁽¹⁾ BEDARRIDE, *op. cit.*, nos 1861-1846 et suiv. — DALLOZ, v° *Droit maritime*, n° 1181. — FRIGNET, *op. cit.*, n° 499. — L. MOREL, *op. cit.*, p. 222.

⁽²⁾ FRIGNET, *op. cit.*, nos 495, 496, 497.

⁽³⁾ FREMERY, *Études de droit commercial*. Paris, 1833, p. 240.

⁽⁴⁾ *Ibid.*, p. 242.

» la valeur nette que le propriétaire des marchandises pourrait tirer de leur
 » vente; ainsi il faut déduire du produit brut le fret, les frais de débarque-
 » ment et autres et l'escompte.

» Mais comme les objets sacrifiés sont réputés à cause de la contribution,
 » être restitués à leur propriétaire, il suit qu'il en doit le fret au capitaine
 » du navire; et telle est en effet la coutume et la loi. D'un autre côté s'il paye
 » le fret de marchandises qui ne lui sont point livrées, c'est que la contribu-
 » tion doit lui fournir le moyen de le payer; conséquemment ce n'est point
 » seulement la valeur nette des objets sacrifiés, c'est, en outre, le fret dû à
 » raison de ces objets qui sont les éléments de la valeur que la contribution
 » se propose de rétablir. Ainsi, dans l'état des avaries, la valeur des objets
 » sacrifiés n'est pas la même que dans l'état des valeurs contribuables : elle
 » doit figurer dans l'état des avaries pour le produit net effectivement perdu
 » et, de plus, pour le fret dû au capitaine; elle doit figurer dans l'état des
 » valeurs contribuables pour le produit net seulement. »

Tous les auteurs modernes ont adopté cette solution (1).

Elle est consacrée par les lois ou les usages de toutes les nations mari-
 times (2).

On cite cependant des décisions en sens contraire (3). D'autre part, l'appli-
 cation de cette règle conduit à un résultat peu équitable dans le cas où le fret
 aurait été payé d'avance et stipulé non restituable. Dans ce cas, en effet,
 l'avance est définitivement au risque du négociant. Le sacrifice commun, dit
 le Rapport de la commission française, a pour résultat réel de lui faire gagner
 toute la valeur de la chose sauvée (4).

La disposition proposée, que nous empruntons au projet français, exprime
 la règle d'une manière claire et précise. Elle remplacerait les articles 402,
 415, 417 du Code de commerce, 525, 534, 536 du projet de révision.

ART. 40 (415, § 2, 418) et 41 (420, 421).

Réunion des dispositions correspondantes du Code actuel en un moindre
 nombre d'articles.

ART. 42 (417).

Cet article n'introduit point de règle nouvelle. Il n'est que la reproduction
 de la règle exprimée dans l'article 417 du Code de commerce, article qui
 doit, de l'avis de tous les auteurs, être appliqué non-seulement au cas de jet,
 mais dans tous les cas d'avaries communes. Les modifications introduites
 dans les articles précédents exigent que la règle soit formulée en une dispo-
 sition distincte.

(1) DALLOZ, *loc. cit.*, n° 1222. — L. MOREL, *op. cit.*, p. 228 et suiv. — FRIGNET, *op. cit.*, n° 1844.

(2) FRIGNET, *op. cit.*, n° 505.

(3) DALLOZ, *loc. cit.*, n° 1217 et 1221. — BEDARRIDE, n° 1844. — DE COURCY, *op. cit.*, p. 178.

(4) DE COURCY, *op. cit.*, p. 180. — *Rapport de la Commission française*, p. 131.

ART. supprimé (422).

Nous avons pensé qu'il suffisait de définir l'avarie commune et nous avons proposé la suppression de l'énumération faite, à titre d'exemple, par l'article 400 du Code de commerce, de divers cas d'avarie commune.

Le sens de l'article 422 a donné lieu à contestation. La Cour de Cassation l'a critiqué comme restreignant, pour le navire, les avaries communes au dommage qu'il a souffert pour faciliter le jet. Or, disait-elle, suivant l'article 400, plusieurs autres événements sont pour lui avaries communes. Mais on n'a guère hésité à reconnaître que l'article 422 doit se concilier avec l'article 400, et n'a nullement pour objet d'exclure des avaries communes le dommage que le navire éprouve par suite de l'opération du jet, soit que, suivant l'expression de l'ordonnance, il ait été *fait exprès*, soit qu'il ne soit que la conséquence fortuite et accidentelle, mais immédiate du jet (1). — On pouvait donc soutenir, sous l'empire du Code, que l'article était pour le moins inutile; avec la rédaction nouvelle, il serait de plus illogique de le maintenir.

ART. 43, 44, 45 (423, 424, 425).

Conformes au Code de 1808.

ART. supprimés (426, 427).

La suppression de l'énumération faite par l'article 400 du Code et celle de l'article 422 ont pour conséquence logique la suppression des articles 426 et 427.

ART. 46, 47 (428, 429).

Conformes au Code de 1808, sauf l'addition à l'article 428, d'un paragraphe nouveau qui laisse au capitaine le moyen d'exercer son privilège, tout en permettant au destinataire, qui sauvegarderait les droits du capitaine par une caution, de prendre possession de sa marchandise (2).

ART. 48, 49 (410, 411, 412, 413).

Nous avons exposé les motifs pour lesquels nous avons proposé la suppression des mots : *d'après délibérations motivées* dans la définition de l'avarie commune. L'hypothèse du jet régulier ne se présente guère. Bedarride et Frignet citent à ce propos l'exemple de Targa, auteur italien, qui déclare que, pendant soixante ans qu'il a été magistrat du *Consulat de la mer*, à Gènes, il n'a vu que quatre ou cinq exemples de jet régulier, lesquels furent même suspectés de fraude par cela seul que les formalités avaient été trop bien observées (3).

(1) *Ordonnance de 1681*, liv. III, t. VIII, art. 14. — DALLOZ, *loc. cit.*, n° 1463. — BEDARRIDE, *op. cit.*, n° 1878-1881. — FRIGNET, *op. cit.*, n° 359. — L. MOREL, *op. cit.*, p. 57 et suiv.

(2) V. mon rapport du 12 mai 1870 et la note sur le changement à l'article 428.

(3) BEDARRIDE, *op. cit.*, n° 1819. — FRIGNET, *op. cit.*, n° 356.

Il en est à cet égard de l'ordre prescrit par l'article 411 du Code comme de la délibération.

Nous avons au surplus reproduit, dans les articles 48 et 49, les dispositions des articles 412 et 415, en étendant le texte aux divers cas d'avaries et en remplaçant la délibération préalable, qui n'est jamais prise, par un procès-verbal qui sera toujours nécessaire.

ART. 50, 51 (414, 416).

Conformes au Code de 1808.

TEXTE.

TITRE IV.

DU TRANSPORT DES PASSAGERS PAR MER.

ART. 1^{er} (1).

Le passager ne peut, sans l'assentiment du capitaine, céder les droits résultant de la convention de transport.

ART. 2 (2).

Les frais de nourriture du passager sont compris dans le prix du passage, s'il n'y a convention contraire.

Dans ce dernier cas, le capitaine est tenu de fournir au passager les aliments nécessaires moyennant un juste prix.

ART. 5 (3).

Le passager est réputé chargeur à l'égard des effets qu'il a sur le navire.

Le capitaine n'est point tenu du dommage survenu aux effets dont le passager a conservé garde, à moins que ce dommage n'ait été causé par le fait de l'équipage.

(1) *Code holl.*, art. 525. — *Code allem.*, art. 665. — VOORDUIN, t. X, p. 100.

(2) *Code holl.*, art. 550. — *Code italien*, art. 424. — DALLOZ, v^o *Droit maritime*, n^o 1045.

(3) *Code holl.*, art. 552. — *Code allem.*, art. 674.

ART. 4 (1).

Le passager est tenu de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre à bord.

ART. 5 (2).

Les effets du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du passage et des frais d'entretien, s'il y a lieu.

ART. 6 (3).

La capitaine veille à la conservation des effets du passager décédé durant le voyage.

ART. 7 (4).

Le capitaine est tenu de se rendre directement, sauf convention contraire, au lieu de la destination du navire, à peine de résiliation du contrat et de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ART. 8 (5).

Le capitaine n'est pas tenu d'attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit dans le cours du voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile. Le passager, dans ce cas, doit le prix entier du passage.

ART. 9 (6).

Le capitaine a droit à la moitié du prix du passage, si, avant le départ, le passager déclare renoncer au contrat.

Il a droit au quart de ce prix, si le passager est dans l'impossibilité de s'embarquer par suite de décès, de maladie grave ou de force majeure. Il est, en outre, fait remise, dans ce cas, des frais d'entretien, s'ils sont compris dans le prix du passage.

ART. 10 (7).

Le passager a droit à des dommages-intérêts et la résiliation du contrat pourra être prononcée, si, par le fait du capitaine, le départ n'a pas eu lieu au jour fixé.

(1) *Code holl.*, art. 528. — *Code allem.*, art. 666. — DALLOZ, v° cit., n° 1048.

(2) *Code holl.*, art. 555. — *Code allem.*, art. 675.

(3) *Code holl.*, art. 551. — *Code allem.*, art. 676.

(4) *Code holl.*, art. 529. — *Code italien*, art. 422.

(5) *Code holl.*, art. 522. — *Code allem.*, art. 667. — DALLOZ, v° cit., n° 1044. — VOORDUIN, p. 90.

(6) *Code allemand*, art. 668. — *Code ital.*, art. 419. — DALLOZ, n° 1056. — *Code holl.*, art. 524. — VOORDUIN, pp. 100, 101.

(7) *Code ital.*, art. 419, § 4, et art. 421.

ART. 11 (1).

Le contrat est résolu sans indemnité de part ni d'autre, si le départ est empêché par l'interdiction de commerce avec le port de destination, le blocus ou quelque autre force majeure.

ART. 12 (2).

Le passager qui débarque volontairement durant le cours du voyage paye le prix entier.

Si le passager vient à mourir ou qu'il soit contraint par maladie de quitter le navire, le prix n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé.

ART. 13 (3).

Dans le cas où le navire n'arrive point à destination par suite de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le capitaine n'a droit qu'au remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu.

ART. 14 (4).

Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, le passager est tenu d'attendre ou de payer le prix entier du passage.

Le passager a droit, pendant la durée des travaux, au logement gratuit et à l'exécution des conventions relatives à l'entretien, à moins que le capitaine n'offre de lui faire achever le voyage sur un autre navire de même qualité.

NOTES EXPLICATIVES.

TITRE IV.

DU TRANSPORT DES PASSAGERS PAR MER.

Le contrat de transport des personnes prend, dans nos mœurs et nos habitudes, un développement considérable. Notre législation n'a cependant pas

(1) *Code ital.*, art. 419. — *Code holl.*, art. 525. — *Code allem.*, art. 669, 670, 671. — VOORDUIN, pp. 101, 102.

(2) *Code allem.*, art. 668. — *Code ital.*, art. 420.

(3) *Code holl.*, art. 525. — *Code allem.*, art. 669, 671. — *Code ital.*, art. 420. — VOORDUIN, *loco citato*.

(4) *Code holl.*, art. 525 — *Code allem.*, art. 672. — *Code ital.*, art. 423. — VOORDUIN, *loc. cit.*

encore réglementé les droits et les obligations qui en dérivent. C'est ce que faisait observer, dans la séance du 16 mars 1872, un honorable membre de cette Assemblée. La remarque a amené le Gouvernement à élaborer les dispositions dont nous allons aborder l'examen.

Nous ne croyons pas devoir justifier les dispositions de ce titre par des considérations qui seraient uniquement la paraphrase du texte. Le projet nous a semblé rationnellement conçu; les motifs déduits pour lui assurer un accueil favorable et que nous allons reproduire, nous ont paru sages; nous avons cru pouvoir les adopter, comme le projet lui-même.

Le Gouvernement s'est efforcé de puiser dans la législation de la Hollande, de l'Allemagne et de l'Italie les principes le mieux en harmonie avec les autres parties de notre Code. Les divergences entre les diverses législations sont d'ailleurs généralement peu importantes. Il suffira d'en indiquer quelques-unes.

Le Code italien comprend les aliments des passagers dans le prix du passage, s'il n'y a convention contraire. Il oblige le capitaine, dans le cas où semblable convention existe, à fournir au passager la nourriture nécessaire moyennant un juste prix (424, C. ital., 2 nouveau).

D'après le Code néerlandais, au contraire, le passager est tenu de pourvoir à son propre entretien, s'il n'en a été autrement convenu (art. 530).

Nous avons donné la préférence au système du code italien.

Les conditions du passage s'imposent aux passagers plus qu'elles ne forment l'objet d'un débat contradictoire entre parties.

D'autre part, le capitaine qui contracte à des distances souvent considérables, et qui dispose de tous les locaux du navire, est naturellement désigné comme devant pourvoir à l'entretien de tous ceux qu'il prend à son bord, et il le peut mieux et plus facilement que chacun des voyageurs.

Il semble donc logique de l'obliger à avertir le passager et à imposer des conditions spéciales pour le cas où il entendrait que celui-ci pourvût lui-même à sa subsistance.

Le projet accorde au capitaine le prix entier du passage, si le passager ne se rend pas à bord au moment du départ. Il n'est plus possible, dans ce cas, de donner à un autre la place abandonnée. Si, au contraire, le passager renonce d'avance au contrat, il ne perd que la moitié du prix. Il n'en perd que le quart, si la maladie ou quelque cas de force majeure le met dans l'impossibilité de l'exécuter (art. 8, 9).

Le Code allemand (art. 667) et le Code néerlandais (art. 522) s'accordent sur le premier point. Le Code italien ne prévoit pas expressément ce cas et semble l'avoir compris dans le second (art. 419, § 2). La circonstance que nous avons signalée plus haut semble cependant justifier un traitement différent.

La législation italienne s'accorde avec la loi allemande pour le cas de résiliation volontaire du contrat par le passager, avant le départ. L'une et l'autre lui imposent l'obligation de payer la moitié du prix du passage. La loi italienne réduit cette quotité au quart, indépendamment de la déduction des frais d'entretien s'il y a lieu, dans le cas où l'inexécution du contrat a pour cause la mort, la maladie grave du passager ou quelque autre force majeure qui le concerne (art. 419).

Nous avons admis le dernier système, de préférence à celui du Code néerlandais (art. 524) et du Code allemand (art. 668), qui, même dans le cas de décès, exigent la moitié du prix.

Il n'est pas équitable, en effet, de ne pas accorder une réduction de prix plus forte dans le cas où l'inexécution du contrat résulte d'une force majeure, que dans le cas où elle n'est que le fait de la volonté du passager.

Un motif semblable nous a porté à proposer d'établir, avec la loi italienne, une différence entre le cas où, pendant le voyage, le passager débarque volontairement et celui où il vient à mourir, ou se trouve contraint par la maladie de quitter le navire (art. 12, Cp. Code italien, art. 420, Code allemand, art. 668).

Comment convient-il de régler les intérêts des parties dans le cas où le navire n'arrive pas à destination par suite de naufrage, de prise, de déclaration d'innavigabilité?

Il est généralement admis que le prix doit être payé en proportion du chemin parcouru (Code italien, 420, § 4, Code néerlandais, 525, Code allemand, 669, 671).

Les considérations que nous avons fait valoir pour écarter, dans un cas semblable, le système du fret proportionnel et pour maintenir l'indivisibilité du contrat, expliquent pourquoi nous avons cru, dans ce cas, ne pouvoir accorder au capitaine que le paiement des frais d'entretien, s'il y a lieu (art. 13).

TITRE V.

DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME.

Ce titre est confié à un autre rapporteur.

TITRE VI.

DU CONTRAT A LA GROSSE.

Même observation qu'au titre V.

TEXTE.**TITRE VII ⁽¹⁾.****DES ASSURANCES MARITIMES ⁽²⁾.****SECTION I. — Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet.****ART. 1 (334).**

L'assurance peut avoir pour objet :

- Le corps et quille du navire ;
- Les agrès et apparaux ;
- Les arnements et victuailles ;
- Le fret ;
- Le prix de passage ;
- Les sommes prêtées à la grosse et le produit maritime ;
- Les marchandises du chargement ;
- Le profit espéré des marchandises ;
- Le bénéfice d'affrètement ;
- Le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations ;
- Les sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage ;

En général, toutes choses ou valeurs, estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation, sans préjudice des dispositions du livre I^{er} relatives aux assurances sur la vie.

ART. 2 (336).

En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles.

⁽¹⁾ Voir *Documents parlementaires de la Chambre des Représentants*, session de 1869-1870, n^o 202.

⁽²⁾ Voir procès-verbaux des séances de la commission des 10, 24 février, 3, 10, 17, 24, 31 mars, 7, 14, 21, 28 avril, 3, 12 mai, 3 et 10 novembre 1863.

ART. 3 (338).

Tout effet, dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère, est évalué au prix que la monnaie stipulé vaut en monnaie de *Belgique*, suivant le cours à l'époque de la signature de la police.

ART. 4 (339).

Si la valeur des choses assurées n'est pas fixée dans le contrat, elle sera justifiée conformément aux dispositions de la section II du présent titre.

ART. 5 (341).

Si le temps des risques n'est pas déterminé par le contrat, il court à l'égard du navire, des agrès et appareils, de l'armement, des victuailles et du fret, du moment où le navire commence à charger et, s'il part sur lest, du moment qu'il commence à charger le lest; il finit au moment du déchargement ou vingt et un jours après l'arrivée au lieu de destination, à défaut de déchargement dans ce délai.

A l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour où elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabares destinées à les transborder, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre.

A l'égard de toutes autres choses, les risques commencent et finissent au moment où commencent et finissent pour l'assuré les risques maritimes.

ART. 6 (343).

L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.

ART. 7 (344).

En cas de perte des marchandises assurées et chargées, pour le compte du capitaine, sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage.

ART. 8 (345).

Tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent des pays étrangers des marchandises assurées en *Belgique*, sont tenus d'en laisser un connaissement dans les lieux où le chargement s'effectue, entre les mains du consul de *Belgique*, et, à défaut, entre les mains d'un *Belge*, notable négociant, ou du magistrat du lieu.

ART. 9 (347).

Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet :
Les loyers des gens de mer ;
Les sommes empruntées à la grosse.

SECTION II. — Des obligations de l'assureur et de l'assuré.

ART. 10 (349).

L'assurance est annulée et l'assureur reçoit à titre d'indemnité un demi pour cent de la somme assurée,

Si, avant le commencement des risques, le voyage est rompu, même par le fait de l'assuré ;

Lorsque, l'affréteur ayant fait assurer le fret, il arrive que le fret n'est pas dû.

Lorsque, dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1874, l'assuré a droit à la restitution de la prime ;

Si la prime n'atteint pas le taux de un pour cent, l'indemnité sera de la moitié de la prime.

ART. 11 (350).

Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, explosion, pillage et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

Dans le cas où les assureurs ont pris à leur charge les risques de guerre, ils répondent de tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par hostilités, représailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestation de Gouvernements quelconques reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

ART. 12 (350).

Dans le cas où l'assurance ne comprend pas les risques de guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage.

Toutefois, si ce fait survient en mer, la résiliation du contrat n'a lieu que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra.

ART. 13 (350).

Dans le cas de l'article précédent, les objets assurés sont présumés avoir péri par fortune de mer, jusqu'à preuve du contraire.

ART. 14 (330).

Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs francs de guerre, à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'article 12.

ART. 15 (331).

Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau ordonné par l'assuré, et toutes pertes et dommages provenant de son fait, ne sont point à la charge de l'assureur, et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

ART. 16 (332).

Les dommages causés par le fait et faute de propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

ART. 17 (333).

L'assureur est tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est pas tenu des prévarications du capitaine choisi par l'assuré, s'il n'y a convention contraire.

ART. 18 (334).

Il sera fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, comme blés ou sels, ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées; si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

ART. 19 (335).

Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour, et si, le vaisseau étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire.

ART. 20 (336).

Lorsque l'assurance a pour objet des marchandises, l'estimation est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, y compris

tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurance et les frais accessoires.

L'estimation des corps, quilles, agrès et appareils d'un navire, est établie sur leur valeur, au jour où les risques ont commencé.

L'estimation des victuailles, des armements et de toutes autres choses estimables à prix d'argent, est faite d'après leurs valeurs aux lieux et aux temps où les risques ont commencé.

ART. 21 (357).

Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des choses assurées est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part.

ART. 22 (358).

Dans le même cas, s'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des choses assurées, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

ART. 23 (358).

Si les parties sont convenues de l'évaluation du profit espéré, cette évaluation fera loi, sans qu'il soit besoin d'autre justification.

ART. 24 (358).

L'assurance des sommes prêtées à la grosse n'est pas censée comprendre le profit maritime.

ART. 25 (358).

Dans le cas d'assurance du fret de choses assurées, le remboursement fait sur ces choses, du chef d'avaries particulières, aura lieu sur le fret dans la même proportion.

ART. 26 (358).

L'assureur du prix de passage est tenu des pertes que l'assuré éprouve sur ce prix par l'effet des risques de mer, tels que les frais de débarquement et de rembarquement, de nourriture et de logement des passagers dans un port de relâche, le remplacement des vivres perdus ou endommagés, les dépenses de réexpédition à bord d'un autre navire.

ART. 27 (361).

Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme

assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés, et il recevra néanmoins l'indemnité prévue à l'article 10 ci-dessus.

ART. 28 (564).

L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route.

L'assurance a son entier effet, si le voyage est raccourci, pourvu que le capitaine s'arrête dans un port d'échelle.

Toutefois, l'assureur est tenu des pertes, dommages et dépenses antérieures à la prolongation ou au changement de voyage.

ART. 29 (565).

Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle, s'il est prouvé qu'avant la signature du contrat l'assuré a dû être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des choses assurées.

ART. 30 (568).

En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paye à l'assureur une double prime.

En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue.

ART. 31 (409).

La clause « franc d'avaries » affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, et, dans ces cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice de l'action d'avarie.

SECTION III. — Du délaissement.

ART. 32 (569).

Le délaissement des choses assurées peut être fait :

En cas de prise,

De naufrage,

D'échouement avec bris,

D'innavigabilité par fortune de mer,

En cas d'arrêt d'une puissance étrangère,
En cas de perte ou détérioration des choses assurées, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts.

Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du Gouvernement, après le voyage commencé.

ART. 53 (570).

Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

ART. 54 (571).

Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts.

ART. 55 (572).

Le délaissement des choses assurées ne peut être partiel ni conditionnel.
Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

ART. 56 (573).

Le délaissement doit être fait aux assureurs, dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes d'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique dans la Méditerranée.

Dans le délai d'un an, après la réception de la nouvelle de la perte arrivée en Afrique en deçà du cap de Bonne-Espérance ou en Amérique en deçà du cap Horn;

Dans le délai de dix-huit mois, après la nouvelle des pertes arrivées dans les autres parties du monde ;

Et ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.

En cas de prise et d'arrêt de puissance, les délais prémentionnés ne courent qu'à partir de l'expiration de ceux fixés par l'article 55 ci-après.

ART. 57 (575)

Sans attendre l'expiration des délais ci-dessus, l'assureur peut sommer l'assuré de faire le délaissement. Si l'assuré ne le fait pas dans le délai d'un mois, il n'est plus recevable à le faire.

ART. 58 (575).

Dans le cas de réassurance, les réassurés doivent dénoncer le délaissement au réassureur dans le délai fixé par l'article 57 de la loi du 20 mai 1872, relative à la lettre de charge.

Ce délai commence à courir du jour de la notification du délaissement fait par les assurés primitifs.

ART. 39 (374).

Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus, sous peine de dommages-intérêts.

La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

ART. 40 (375).

Si, après six mois expirés, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires,

Après un an, pour les voyages de long cours.

L'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur, et demander le paiement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte.

Après l'expiration des six mois ou de l'an, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 36.

ART. 41 (376).

Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis, comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

ART. 42 (377).

Sont réputés voyages de long cours, ceux qui se font au delà des limites ci-après déterminées :

Au sud, le 30^e degré de latitude nord ;

Au nord, le 72^e degré de latitude nord ;

A l'ouest, le 15^e degré de longitude du méridien de Paris ;

A l'est, le 44^e degré de longitude du méridien de Paris.

ART. 43 (378).

L'assuré peut, pour la signification mentionnée en l'article 39, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi.

ART. 44 (379).

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire sur les choses assurées, même celles qu'il a ordonnées, et celles qui, à sa connaissance, auraient été faites par d'autres sur les mêmes choses, faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

ART. 45 (380).

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance.

ART. 46 (382)

Si l'époque du paiement n'est point fixé par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement

ART. 47 (383).

Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.

ART. 48 (384).

L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations.

L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après deux années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

ART. 49 (385).

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du délaissement.

L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée.

ART. 50.

L'assureur du profit espéré ne peut, en cas de délaissement, rien demander sur la chose à celui qui l'a fait assurer.

ART. 51 (586).

En cas du délaissement du fret, le fret de la partie du chargement sauvée ou débarquée aux ports d'échelle, et le prix de passage dû au moment du sinistre, quand même il aurait été payé d'avance ou en cours de voyage, appartient à l'assureur du fret, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer et leur repatriement et des frais et dépenses pendant le voyage.

ART. 52 (586).

Dans le même cas, l'assureur du fret peut déduire de la somme assurée tout ce que l'assuré est dispensé de payer pour gages de l'équipage ou pour toutes autres dépenses comprises dans l'assurance et dont, par l'événement, il est déchargé.

La prime sur le montant déduit sera intégralement restituée.

ART. 55 (587).

En cas de prise par corsaires ou ennemis ou d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le délaissement des choses assurées ne peut être fait :

Qu'après un délai de six mois de la signification, si la prise ou l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, et dans celles qui séparent l'Europe de l'Asie et de l'Afrique;

Qu'après le délai d'un an, si la capture ou l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné.

Dans le cas où les marchandises capturées ou arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas.

Si la chose assurée a été jugée de bonne prise, ou si elle a été confisquée avant l'expiration de ces délais, le délaissement peut être fait par la signification de cette nouvelle aux assureurs.

ART. 54 (588).

Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la libération et la mainlevée des choses capturées ou arrêtées.

Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés, ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

ART. 55 (589).

Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

ART. 56 (390).

Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

ART. 57 (391).

Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

ART. 58 (392).

L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

ART. 59 (393).

L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédant du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

ART. 60 (394).

Si, dans les délais prescrits par l'article 509, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

NOTES EXPLICATIVES.

TITRE VII.

DES ASSURANCES MARITIMES.

Un premier rapport a été déposé par nous sur cette matière le 12 mai 1870 ⁽¹⁾.

Il concluait à l'adoption des dispositions renfermées dans le projet de révision de 1864, en y apportant seulement quelques modifications de rédaction.

Après la dissolution de 1870, le nouveau projet de révision a reproduit les propositions antérieurement formulées par la commission parlementaire.

Mais selon le système adopté par les deux projets de révision, les dispositions sur les assurances en général n'étaient applicables aux assurances maritimes, qu'à la condition d'être rappelées dans le titre consacré à ces dernières.

Un changement de rédaction, voté depuis par la Chambre, sur la proposition du Gouvernement, a placé au contraire les assurances maritimes sous le régime des dispositions générales, toutes les fois qu'aucune dérogation n'y est apportée par les textes qui les concernent spécialement. Cet amendement est devenu l'article 3 de la loi du 11 juin 1874 ⁽²⁾.

Cette modification amène la suppression des articles du présent titre consacrés à rappeler les dispositions de la loi générale qui doivent être étendues à la matière des assurances maritimes.

Le Gouvernement a proposé la suppression de quelques autres dispositions regardées par lui comme inutiles.

Il vous soumet aussi diverses modifications qui n'entraient point dans les projets de révision primitifs et que votre commission appuie.

Nous n'expliquerons pas les suppressions qui sont uniquement la conséquence de l'article 3 de la loi du 11 juin 1874; nous motiverons les autres à mesure que l'examen des articles actuellement proposés nous en fournira l'occasion; nous exposerons les raisons des nouvelles modifications adoptées par votre Commission et nous refondrons, dans le présent rapport, les parties encore utiles à consulter de notre travail du 12 mai 1870.

⁽¹⁾ Document, n° 202, session de 1869-1870.

⁽²⁾ Document, n° 91, session de 1872-1875.

SECTION I. — Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet.

ART. supprimé (332).

Les énonciations de l'article 332 ancien n'avaient, on s'accorde à le reconnaître, rien de substantiel. Cela est évident, surtout lorsqu'on admet que l'acte n'est point solennel et que la preuve testimoniale elle-même peut être admise, pourvu qu'il existe un commencement de preuve par écrit. D'autre part, les énonciations qui ont pour objet les conditions constitutives du contrat s'imposent d'elles-mêmes et par la nature des choses. Nous croyons donc que l'on peut, sans danger, abandonner aux parties le soin de déterminer quelles énonciations comporte l'assurance qu'ils contractent. La disposition de l'article 26 de la loi du 11 juin 1874 est à cet égard simplement énonciative, comme l'article 332 du Code lui-même.

Le projet français se borne à poser le principe que : « *Le contrat d'assurance est rédigé par écrit.* » Il semble faire de l'assurance un contrat solennel et cependant il supprime l'énumération de l'article 332 du Code. « Les parties » rédigeront leur contrat comme elles l'entendront, dit le Rapport de la » commission; elles y introduiront les énonciations exigées par les circonstances ou par les conditions de leur convention. La loi ne leur donnera » plus de modèles à suivre, parce que ces modèles, rédigés à priori, presque » toujours incomplets ou défectueux en présence des faits, ne servent qu'à » engendrer des difficultés, soit qu'on les suive, soit qu'on s'en écarte (1). » Pour ceux qui n'admettent point que l'acte soit solennel, ces conclusions sont plus facilement admissibles encore.

ART. 1 (334).

S'occupant de déterminer quelles choses l'assurance peut avoir pour objet, le Code de commerce mentionne d'abord le navire; cette expression générique, employée sans restriction, comprend le corps et la quille, les agrès et apparaux, l'armement et les victuailles. Mais chacun de ces divers objets peut être excepté formellement de l'assurance, comme aussi chacun d'eux peut être assuré séparément et limitativement.

Le législateur de 1808 permet encore à celui qui a prêté des deniers à la grosse, de se faire assurer ce capital par un tiers; le prêteur, en effet, est en risque de perdre un gage qui lui est spécialement affecté.

La loi existante déclare ensuite que les marchandises du chargement et autres objets placés dans le navire sont aussi susceptibles d'être assurés contre

(1) Rapport de la Commission française, p. 103.

les risques de mer; elle applique enfin la règle d'une manière générale à toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent et soumises au danger de périr ou de se détériorer par les accidents de la navigation (1).

Nous croyons ainsi avoir résumé exactement ce que veut aujourd'hui l'article 334.

Des changements y sont proposés.

Au premier paragraphe, le projet de révision retranche les mots *vide ou chargé, etc.* La seule utilité de ces énonciations, dit-on, était de lever des doutes qui ne peuvent plus exister aujourd'hui, et qui provenaient de ce que, sous l'empire d'anciens règlements, l'assurance d'un vaisseau vide n'était pas autorisée (2).

Le projet ajoute à la nomenclature du Code les objets suivants :

Le fret,

Le prix de passage,

Le profit maritime,

Le profit espéré des marchandises,

Le bénéfice d'affrètement,

Le courtage et les commissions d'achat, de ventes et de consignations, les sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage.

L'assurance du *fret* était jusqu'ici prohibée (art. 347). Deux raisons étaient données de cette prohibition : 1° le fret est un profit incertain; on est exposé à ne pas le gagner, mais point à le perdre; 2° le capitaine sûr du fret sera porté à négliger les précautions nécessaires en cas de danger pour sauver le navire et le chargement (3).

En général, on ne peut faire assurer les bénéfices qu'on a la chance de recueillir, mais qui dépendent encore d'un événement douteux. Seulement, la loi peut consacrer une exception à ce principe en vue des cas, où le profit non encore réalisé est assez certain, assez défini pour pouvoir être assimilé à une valeur réelle (4). Le projet considère le fret comme ayant ce caractère: il ne s'arrête pas au second motif sur lequel se fondait la prohibition, parce qu'il semble évident que le capitaine exposé aux dangers d'un naufrage, avant de se demander si le fret est garanti ou non, s'occupera de sa conservation personnelle et, dans l'intérêt de celle-ci, ne négligera aucune des mesures dont doivent profiter les marchandises et le vaisseau (5).

Le *prix de passage* figure aussi dans la nomenclature nouvelle. L'assurance de cet objet devient de jour en jour plus fréquente; elle est surtout utile pour les transports d'émigrants. Celui qui affrète un navire à cet effet traite à for-

(1) PARDESSUS, nos 758, 759, 762. — VALIN. *Commentaire sur l'ordonnance de la marine de 1681* (édition de la Rochelle, 1756), t. II, pp. 50 à 52.

(2) Exposé des Motifs, p. 398. (*Document*, n° 29, session de 1864-1865.)

(3) Exposé des Motifs, p. 400, et *infra* sur l'article 347 du Code.

(4) Mon Rapport sur le titre IX du livre I, p. 10.

(5) Exposé des Motifs, p. 400.

fait : il s'engage à effectuer le transport moyennant telle somme déterminée ; il prend sur lui tous les frais de nourriture et autres, quels qu'ils soient, à faire pendant la traversée. Le bénéfice, que l'affréteur se propose de faire sur le prix stipulé du passage, sera diminué, si par suite d'événements de mer le navire est obligé de faire échelle, et que cette éventualité mette à la charge de l'assuré des frais de débarquement d'abord, ensuite de logement et de nourriture dans le port de débarquement. L'assurance a pour objet de garantir l'affréteur contre ces frais extraordinaires qui peuvent lui incomber⁽¹⁾.

Le projet admet également l'assurance du profit maritime, défendue sous le Code. On a cru rationnel de mettre la loi d'accord avec la pratique, qui n'observait point une prohibition inconnue dans les législations d'autres pays. Ici encore le Code craignait d'autoriser l'assurance du gain qu'on aurait manqué de faire ; mais, comme pour le fret, le projet de révision croit pouvoir assimiler le profit maritime à une valeur acquise, que le négociant doit pouvoir se faire garantir en prévision d'un sinistre qui aurait pour résultat de l'en priver⁽²⁾.

Une autre innovation du projet c'est d'autoriser l'assurance, non permise aujourd'hui, du profit espéré des marchandises. En fait, cette assurance prohibée se contracte journellement ; d'après l'usage suivi, le négociant qui veut se faire assurer le profit espéré, détermine au moment du contrat le montant du bénéfice à faire sur la marchandise, et c'est la somme ainsi déterminée qui sert de base à la fixation de l'indemnité en cas de sinistre. Ce bénéfice peut être mis au rang d'une valeur que le négociant est exposé à perdre. La fixation qui en est faite de commun accord par les parties forme loi entre elles et dispense de toute justification ultérieure. S'il n'y a pas de convention à cet égard, ce sera au juge qu'il faudra recourir en cas de difficultés pour déterminer la somme due à l'assuré⁽³⁾.

Les raisons qui déterminent le projet à admettre l'assurance du fret doivent également faire admettre celle du bénéfice d'affrètement⁽⁴⁾.

On range encore au nombre des choses qui peuvent faire l'objet de l'assurance, le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations⁽⁵⁾, enfin les sommes employées au besoin du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage⁽⁶⁾.

Ces dernières assurances, quand il s'agit de créances non privilégiées sur le navire ou sur les marchandises, ne sont guère conformes aux principes généraux⁽⁷⁾. Hors le cas de privilège, le créancier qui a avancé des sommes pour les besoins du navire ou l'expédition des marchandises, n'a aucun droit spé-

(1) Exposé des Motifs, p. 402.

(2) Exposé des Motifs, p. 398.

(3) Exposé des Motifs, pp. 399, 409.

(4) Exposé des Motifs, pp. 400, 476.

(5) Exposé des Motifs, pp. 400, 403.

(6) Exposé des Motifs, pp. 403 et suiv., 476.

(7) Mon Rapport sur le titre IX du livre I, p. 13.

cial sur ce navire et ces marchandises, dont d'autres créances privilégiées peuvent même absorber la valeur, de telle sorte que, même en l'absence de sinistre, le créancier en question ne pourrait élever aucune prétention sur ces objets, et ne devrait point, par conséquent, être admis à se faire garantir contre les suites d'un événement qui ne peut lui causer aucun préjudice. Des raisons d'utilité amènent cependant le projet à consacrer cette dérogation aux règles générales. Les assurances, qu'il consacre par une disposition expresse, sont d'un usage universellement admis, n'ont jamais provoqué de difficultés dans la pratique, et sont tellement indispensables aux intérêts du commerce maritime, qu'elles continueraient à être mises en pratique alors même que la loi ne les sanctionnerait point (1).

Le projet reproduit la disposition finale de l'article 334 du Code, permettant d'assurer, en général, toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent et sujettes aux risques de la navigation. Il ajoute : « *Sans préjudice des dispositions du livre I^{er} relatives aux assurances sur la vie.* » Voici le but de cette addition : dans le système du Code de 1808, en matière d'assurances maritimes, on ne peut faire assurer sa vie, ni celle de tiers exposés aux fortunes de mer. Le projet de révision entend lever cette prohibition et s'en explique en renvoyant, par une disposition expresse, aux articles nouveaux relatifs à cet objet et insérés dans le livre premier (2).

ART. supprimé (333).

On proposait la suppression du premier paragraphe de l'article 333 comme inutile « parce qu'il va de soi que, si l'on peut assurer le tout, on peut aussi » n'assurer qu'une partie. »

Les autres paragraphes ne présentent guère d'utilité plus grande. Aucune loi n'interdit l'assurance, dans les divers cas mentionnés par l'article.

L'article a entièrement disparu du projet français.

ART. 2 (336).

La nature et l'estimation des choses, qui forment l'objet du contrat, sont fournies par l'assuré. Mais l'assureur, en signant la police qui contient ces indications, ne certifie pas qu'elles soient vraies. S'il reconnaît qu'il y a fraude dans l'estimation, supposition ou falsification, il peut exiger qu'on procède à une vérification, qui peut être demandée non-seulement pour la fraude personnelle, mais aussi pour le *dolus ex re ipsa*, qualification assez impropre du cas, où il n'y a point mauvaise foi, mais seulement disproportion entre la valeur réelle des objets et les prix portés au contrat. En cas

(1) Exposé des Motifs, pp. 403 et 404.

(2) Exposé des Motifs, p. 403.

d'existence d'un dol personnel. la nullité prononcée ne préjudicie pas à d'autres poursuites, soit civiles, soit criminelles. Mais ce dol personnel ne se présume pas; l'assureur doit le prouver; suivant qu'il fera ou non cette preuve, le fait d'un chargement inférieur au montant de l'assurance aura sur la validité de celle-ci une influence différente; nous aurons à examiner cette distinction en un autre endroit ⁽¹⁾

La disposition actuelle est conservée par le projet ⁽²⁾.

ART. 5 (358).

D'après quelles bases doit être évalué un effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère ?

L'évaluation doit se faire aujourd'hui au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie nationale, suivant le cours à l'époque de la signature de la police. Sous l'ordonnance de 1681, on convenait fréquemment que les effets, dont le prix était stipulé en monnaie étrangère, seraient estimés, d'accord commun, à telle somme argent de France, quoiqu'ils fussent de valeur moindre. Mais semblable clause violait ouvertement la défense de faire assurer des effets au-dessus de leur valeur. Aussi fut-elle prohibée par une déclaration du 17 août 1779, comme elle continue à l'être par l'article 558 du Code de 1808, dont la disposition est générale et n'admet aucune exception.

Ce texte n'est pas modifié ⁽³⁾.

ART. 4 (359).

Il arrive que le contrat d'assurance ne fixe pas la valeur des marchandises; elle peut alors être justifiée par les factures et par les livres. A défaut, une estimation est faite; pour l'opérer, on doit s'arrêter à la valeur, au temps et au lieu du chargement, dans laquelle on comprend le prix courant aux mêmes temps et lieu, ainsi que tous les droits payés et généralement tous les frais faits jusqu'à bord. Ce n'est que jusqu'à concurrence de cette valeur que l'assuré peut être présumé avoir voulu se garantir des risques; dès qu'il est indemnisé sur ce pied, le dommage réel qu'il souffre se trouve réparé, son intérêt légitime est sauvegardé. Le Code ne veut pas qu'on excède ce taux, de crainte que l'assuré ne réalise un bénéfice aux dépens des assureurs ⁽⁴⁾.

Telle est l'analyse de la doctrine du Code de commerce.

Le projet renferme des modifications à cette disposition.

Il estime qu'il n'y a pas lieu de déterminer ni pour les marchandises, ainsi

⁽¹⁾ BOULAY-PATY SUR EMERIGON, chapitre IX, section II. — QUENAULT, n° 299.

⁽²⁾ Exposé des Motifs, p. 410.

⁽³⁾ Exposé des Motifs, p. 410. — EMERIGON, chap. IX, section VIII, et les observations de BOULAY-PATY.

⁽⁴⁾ EMERIGON, chap. IX, section 1^{re}. — VALIN, pp. 146, 147.

que le faisait l'article 539, ni pour le navire, de quelle manière et à l'aide de quels documents cette valeur pourra être établie. Les tribunaux pourront recourir à tous les moyens ordinaires de preuve. Une entière latitude doit leur être laissée à cet égard ⁽¹⁾.

Il ne dit pas non plus ici, suivant le prix de quels temps et de quels lieux l'estimation doit se faire. Mais, à cet égard, nous trouverons une disposition dans la section II à laquelle on renvoie ⁽²⁾.

ART. 5 (341).

Au lieu de renvoyer, comme le projet primitif, aux dispositions relatives au contrat à la grosse, pour déterminer l'époque à laquelle commencent et finissent les risques, à défaut de convention, nous proposons de transporter au titre des assurances l'article 528 du Code. La suppression du contrat à la grosse volontaire, conséquence nécessaire de l'introduction de l'hypothèque maritime et la nécessité de viser, comme le fait l'article que nous proposons, les choses que le contrat d'assurances peut avoir pour objet, indépendamment du navire et des marchandises, nous font penser que cette manière de procéder doit être préférée.

Un troisième alinéa, emprunté au projet français, vise les objets du contrat autres que le navire, les marchandises ou le fret. Cette addition proposée au sein de la commission de révision ne fut pas accueillie; nous la croyons nécessaire pour compléter l'article ⁽³⁾.

ART. supprimé (342).

En présence des articles 15 et 24 de la loi du 11 juin 1874, il était inutile de reproduire les deux premiers alinéas de l'article 342 actuel.

Le troisième portant : « *La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance* », n'est qu'une application du principe de la liberté des conventions. Il n'a pas besoin d'être ici exprimé à nouveau.

ART. 6 (343).

Si la convention est faite pendant la paix, on peut stipuler qu'en cas de guerre la peine sera augmentée. Si le taux de cette augmentation n'a pas été fixé, elle est réglée par les tribunaux qui auront égard aux risques, aux circonstances et à l'intention des parties, telle qu'elle résultera des stipulations de chaque police ⁽⁴⁾.

(1) Exposé des Motifs, pp. 425, 426.

(2) Voir *infra* sur l'art. 20 du présent titre.

(3) Exposé des Motifs, p. 411.

(4) PARDESSUS, n° 787.

Cet article figure dans le projet sans aucune modification. Le mot *tribunaux* comprend le tribunal arbitral, qu'on a cru superflu de mentionner expressément (1).

ART. 7 (344).

Quand le capitaine fait charger et assurer des marchandises pour son compte sur le vaisseau qu'il commande, il ne peut s'en donner de connaissance à lui-même; le Code veut qu'il se le fasse alors fournir par deux des principaux de l'équipage et que ceux-ci le signent. Mais ces personnes sont sous sa dépendance et peuvent être facilement soupçonnées de collusion; aussi exige-t-on que, nonobstant le connaissance produit, il justifie aux assureurs l'achat de ces marchandises (2).

Cet article ne subit point de changement (3).

ART. 8 (345).

Lorsque des marchandises sont chargées sur un navire en pays étranger par des hommes de l'équipage ou des passagers, et que ceux-ci les font assurer en Belgique par correspondants, ils sont tenus d'en laisser un connaissance au lieu où le chargement se fait. En règle générale, c'est aux mains du consul belge que cette pièce doit être remise; à défaut, elle peut l'être aux mains d'un Belge, négociant notable, ou du magistrat du lieu. On a voulu empêcher qu'il ne pût s'établir aisément entre les chargeurs et le capitaine une collusion coupable en vue de tromper les assureurs en exagérant l'importance du chargement (4).

Cet article est conservé purement et simplement (5).

ART. 9 (347).

Dans une énumération de causes de nullité de l'assurance, l'article 347 du Code fait figurer le fret des marchandises existantes à bord du navire, le profit espéré de ces marchandises, les loyers des gens de mer, les sommes empruntées à la grosse, les profits maritimes desdites sommes.

Lors de l'élaboration du Code, le désir fut exprimé de voir donner une plus grande extension à la liberté des assurances, de permettre, à l'exemple des Anglais, de laisser assurer fret acquis et fret à faire, et d'admettre toutes

(1) Exposé des Motifs, p. 411.

(2) POTIER, n° 146, et l'observation d'ESTRANGIN. — VALIN, p. 145.

(3) Exposé des Motifs, p. 411.

(4) POTIER, n° 145. — DALLOZ, v° cit., n° 1767. — VALIN, p. 146.

(5) Exposé des Motifs, p. 411.

les évaluations qui seraient proposées. Il aurait suffi, en cas d'événement, de prouver que la quantité et la qualité de la marchandise désignée avaient été chargées. Le tribunal fit l'observation qu'on était dans l'usage d'assurer le profit espéré des marchandises, les deniers empruntés à la grosse, les profits maritimes, nonobstant les prohibitions de l'ordonnance; il lui semblait qu'il eût fallu éviter d'ériger en infractions des faits que l'habitude faisait pardonner ⁽¹⁾.

On écarta ces observations pour rester dans les traditions de l'ordonnance.

La charte-partie est le contrat de louage en entier ou en partie d'un navire : nul louage sans loyer; le fret est le loyer du navire ou le prix du transport par mer des marchandises d'un lieu à un autre. Le Code croit devoir, au point de vue de l'assurance et d'après les idées adoptées jusqu'ici dans la législation, distinguer entre le fret à faire et le fret acquis. Le premier est le prix de la navigation heureuse, le fruit civil du navire; c'est un profit incertain. On n'a pas voulu qu'il pût être l'objet d'une assurance, de crainte que le contrat, au lieu d'être une garantie pour une perte réelle, ne devint une espèce de gage favorable à la fraude. Mais le fret acquis peut aujourd'hui déjà être assuré; c'est une créance, c'est-à-dire un droit certain, et il est en outre exposé à des risques et fortunes de mer. Un échange d'observations entre MM. Berlier et Corvetto, dans la séance du 14 août 1807, ne permet point de douter que cette distinction, admise par l'ordonnance et les usages, ne soit dans l'esprit de la loi actuelle; aux yeux de ses rédacteurs, le fret acquis est au fret à faire, au fret proprement dit, comme l'effet à la cause; il est susceptible d'assurance ⁽²⁾.

D'après les idées qui ont passé dans le Code, un autre puissant motif encore devait faire prohiber l'assurance du fret à faire. Au moyen de cette assurance, le capitaine deviendrait sûr du fret, quelque événement qui arrivât; il ne serait plus autant intéressé à veiller à la conservation du navire et du chargement ⁽³⁾.

Le profit espéré des marchandises étant, aux yeux des rédacteurs du Code, aussi incertain que le fret à faire, ils ne pouvaient pas consentir davantage à ce qu'il fût l'objet du contrat d'assurance ⁽⁴⁾.

Ils étendaient la même prohibition aux loyers des gens de mer; cette créance conditionnelle est un profit subordonné aux chances de la navigation. Si le vaisseau périt, les gens de mer auront manqué de faire un gain; ils n'auront point subi de perte; il semblait d'ailleurs dangereux, en leur garantissant cette récompense, de les rendre moins attentifs à la conservation du navire, à laquelle ils n'auraient plus eu d'intérêt ⁽⁵⁾.

L'emprunteur à la grosse, en cas de sinistre, est déchargé de toute obligation envers le prêteur; lui permettre de faire assurer cette somme, e'eût été,

⁽¹⁾ LOCRÉ, t. XI, p. 458. — BOULAY-PATY SUR EMERIGON, chap. VIII, sect. VIII.

⁽²⁾ EMERIGON, chap. VIII, sect. VIII, et les observations de BOULAY-PATY. — LOCRÉ, t. XI, p. 434.

⁽³⁾ BOULAY-PATY SUR EMERIGON, chap. VIII, sect. X.

⁽⁴⁾ EMERIGON, chap. VIII, sect. IX.

⁽⁵⁾ EMERIGON, chap. VIII, sect. X.

disait-on, l'autoriser, pour le même cas, à la recevoir des assureurs et à se procurer ainsi un bénéfice inconciliable avec la nature du contrat ⁽¹⁾. Enfin la règle déjà souvent invoquée, d'après laquelle on ne peut faire assurer que ce qu'on risque de perdre et non le gain qu'on manquera de faire, s'oppose, dans le système de 1808, à ce que le prêteur à la grosse fasse assurer les profits maritimes ⁽²⁾.

Telle est l'analyse des idées auxquelles s'arrête le Code de commerce.

Les principes sur lesquels reposait l'article 347 ancien ont subi des modifications profondes par suite de nos décisions prises à propos de l'article 334 (1^{er} de ce titre). Aussi le projet se borne-t-il à maintenir la prohibition : 1^o de l'assurance des loyers des gens de mer, afin de ne pas s'exposer à rendre l'équipage peu attentif à la conservation du navire ; 2^o de l'assurance des sommes empruntées à la grosse, parce que celui qui a ainsi emprunté, n'ayant rien à payer en cas de sinistre, n'est exposé en réalité à aucun risque et ne peut prétendre conclure une assurance qui aurait pour résultat de lui assurer un bénéfice éventuel ⁽³⁾.

SECTION II. — Des obligations de l'assureur et de l'assuré.

ART. 10 (349).

Simple changement de rédaction. L'article stipule l'indemnité de demi pour cent pour annulation de l'assurance, dans le cas prévu par les articles 9 et 10 de la loi du 11 juin 1874.

ART. 11, 12, 13, 14 (350).

L'article 19 de la loi du 11 juin 1874 porte : « L'assurance ne comprend » ni les risques de guerre, ni les pertes ou dommages occasionnés par » émeutes, sauf convention contraire. »

Le projet primitif rangeait les pertes et dommages occasionnés par les faits de guerre au nombre des conséquences naturelles et ordinaires du contrat d'assurances maritimes. Cette dérogation au principe général pourrait se justifier si l'usage généralement reçu était de comprendre les risques de guerre dans les assurances maritimes. Mais bien loin qu'il en soit ainsi, « d'après toutes les polices, dit le Rapport de la commission française, les » risques de guerre ne sont à la charge de l'assureur qu'en vertu d'une con- » vention spéciale et expresse. »

Dès lors il était plus logique de diviser, à l'exemple du projet français, les

(1) EMERIGON, chap. VIII, sect. XI.

(2) VALIN, p. 61.

(3) Exposé des Motifs, pp. 398, 411.

deux catégories de risques et de ne prévoir les fortunes de guerre que pour le cas où les assureurs les ont prises à leur charge.

Nous proposons de modifier en ce sens les deux premiers des quatre articles qui remplacent, d'après le projet, l'article 330 actuel.

ART. 15 (331).

En principe, la prime est acquise en entier et irrévocablement aux assureurs aussitôt qu'ils ont commencé à courir les risques, ces derniers n'eussent-ils duré qu'un instant. Mais, quoique la prime soit due, l'assureur peut se trouver affranchi de la responsabilité; c'est ce qui arrive en cas de pertes et dommages provenant du fait de l'assuré, en cas de changement volontaire et non autorisé de route, de voyage ou de vaisseau.

Les principes de la matière veulent, en effet : 1^o que l'assuré ne soit pas indemnisé d'une perte qui, directement ou indirectement, serait son propre ouvrage; 2^o que l'assureur ne soit pas tenu des risques, lorsque, en transformant complètement ceux-ci, on s'est placé en dehors de la police, à moins que le changement ne se soit opéré du consentement de l'assureur même ou ne soit justifié par la nécessité (1).

Un changement est apporté par le projet à cet article. On a voulu mieux déterminer l'hypothèse qui s'y trouve prévue, celle où le changement de route, de voyage ou de vaisseau a été provoqué par les ordres de l'assuré; l'article ne s'occupe point du cas où ce changement est le fait du capitaine, ce qui, dans le système du Code, aurait constitué une baraterie de patron, régie par l'article 333. Afin de lever tout doute, le projet propose de dire : *tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, ordonné par l'assuré, et toutes pertes et dommages provenant de son fait, etc.* (2).

ART. 16 (332).

Suppression du premier paragraphe de l'article 466 du projet, qui ne fait que renvoyer à l'article 18 de la loi du 11 juin 1874.

ART. 17 (333).

La règle générale qui rejette sur les assureurs les accidents arrivés par fortune de mer, est modifiée par celle qui les décharge des pertes arrivées par le fait de l'assuré ou de ses agents. C'est pourquoi les assureurs, sous le Code, ne répondent point des accidents causés par les prévarications et fautes du capitaine. La même considération s'applique aux fautes de l'équipage. Mais

(1) BOULAY-PATY SUR EMERIGON, chap. III, sect. 1^{re}. — ESTRANGIN SUR le n^o 49 de POTHIER. — POTHIER, n^o 68. — Mon Rapport sur le titre IX du livre 1^{er}, pp. 19 et 31. — VALIN, pp. 78 à 79.

(2) Exposé des Motifs, p. 421.

s'il n'est pas permis de déroger à la règle générale par un pacte contraire, lorsqu'il s'agit de la faute de l'assuré lui-même, il en est autrement pour les fautes des préposés de l'assuré. Dans la réalité, une faute de ces agents est pour l'assuré le fait d'autrui, c'est-à-dire un cas fortuit : une fiction légale seule y donne un autre caractère. En renonçant à cette fiction, on ne blesse en rien les conditions du contrat d'assurance⁽¹⁾.

C'est sur cette théorie que s'appuie l'article 353 ancien.

Le projet modifie complètement la doctrine du Code sur cet article. Si l'assureur veut s'affranchir de la baraterie de patron, il devra désormais le stipuler; sinon, il en sera tenu. C'est encore pour mettre la loi d'accord avec la pratique que ce changement est proposé. La loi voulait que dans le silence des contrats, la baraterie de patron n'engageât pas la responsabilité des assureurs; mais les parties restaient toujours libres, lorsqu'elles le jugeaient utile à leurs intérêts, de déroger à ce prescrit par des conventions particulières. Les usages de la navigation, commandés par les besoins et les exigences du commerce, ont généralisé ces conventions particulières à tel point, qu'en fait l'assureur est rendu toujours responsable de la baraterie de patron. Mieux vaut donc suppléer dans le contrat d'assurance maritime la clause qui y est d'usage, quoique elle n'y soit pas exprimée (art. 1160, Code civil), que de présumer chez les parties, à raison de leur silence, l'intention de se placer sous un régime tout à fait exceptionnel. Le principe, qu'on propose de consacrer dans la législation belge, a été admis par le Code hollandais.

Toutefois le projet y apporte une restriction pour le cas où le capitaine a été choisi par l'armateur et se rend coupable de prévarication, c'est-à-dire d'un fait dolo. L'armateur doit s'imputer alors d'avoir fait un choix imprudent. Une solution contraire favoriserait d'ailleurs les fraudes qui pourraient résulter d'une entente coupable entre l'armateur et le capitaine⁽²⁾.

ART. supprimé (354).

La commission de révision instituée en France propose également cette suppression. « Si ces frais ou droits, dit-elle, sont la conséquence d'une fortune de mer, ils sont incontestablement à la charge de l'assureur et l'article est inexact; si, au contraire, ce sont des frais ordinaires de navigation, l'article est vraiment inutile⁽³⁾. »

ART. 18 (355).

Il est de l'essence du contrat que l'assureur connaisse toute l'étendue des risques dont il se charge. Or, ces risques augmentent en raison de ce que l'objet assuré, par sa nature, est plus sujet qu'un autre à être détérioré ou

(1) PARDESSUS, n° 771. — BOULAY-PATY SUR EMERIGON, chap. XII, sect. III. — Mon Rapport sur le titre IX du livre I^{er}, p. 29. — VALIN, pp. 79, 80.

(2) Exposé des Motifs, p. 449.

(3) Rapport français, p. 110.

détruit par des accidents de mer : l'assureur, il est vrai, n'est pas tenu des diminutions et pertes ordinaires arrivées par le vice propre de la chose, mais il est tenu des détériorations extraordinaires occasionnées par les accidents de mer, et sa responsabilité n'est pas alors moins grande, parce que les choses peuvent s'endommager plus facilement. C'est pourquoi il faut désigner soigneusement dans la police les marchandises sujettes à des détériorations particulières ou à des diminutions, comme les blés et les sels, ainsi que les marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages et pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées.

Il y a toutefois exception à cette règle, lorsque l'assuré ignore, au moment de la signature de la police, la nature du chargement (1).

La disposition ancienne passe textuellement dans le projet.

ART. 19 (556).

Nous avons énoncé le principe que la prime est due aux assureurs en entier et irrévocablement dès qu'ils ont commencé à courir les risques, n'y eussent-ils été exposés qu'un instant; cette règle reçoit exception, pour une assurance de marchandises, lorsqu'on est convenu d'une seule prime pour l'aller et le retour. Dans ce cas, le vaisseau étant parvenu à sa première destination, s'il ne se fait point de chargement en retour, l'assureur est tenu de rendre le tiers de la prime, s'il n'y a stipulation contraire. La prime convenue en comprenait deux, l'une pour l'aller, l'autre pour le retour; c'est pourquoi on l'appelle *prime liée*; or, les assureurs n'ayant pas commencé à courir les risques du retour, le paiement de ces risques ne leur est point dû. Cependant la prime du retour semblerait devoir être évaluée à la moitié de la prime liée; aussi se demande-t-on pourquoi on n'ordonne la restitution que du tiers? Voici la raison qu'on en donne : ce que les assureurs retiennent au delà de la moitié leur est attribué comme indemnité et remplace le demi pour cent, que la loi leur alloue dans le cas où le voyage est rompu avant le départ du vaisseau. Ainsi, s'il ne fait point de chargement en retour, l'assureur touche comme prix des risques de l'aller, la moitié ou trois sixièmes de la prime liée, puis un sixième à titre d'indemnité, ce qui fait en tout quatre sixièmes ou deux tiers (2).

Le Code prévoit aussi le cas où il se fait un retour, mais incomplet. L'assureur reçoit alors les deux tiers proportionnels de la prime convenue. Voici comment la proportion s'établit : on prend la somme représentative du chargement incomplet du retour; sur cette somme on attribue à l'assureur la prime entière au taux convenu; sur l'excédant de la cargaison d'aller, on lui donne les deux tiers de la prime liée (3).

(1) PARDESSUS, n° 813. — BOULAY-PATY, *Cours de droit maritime*, t. IV, p. 89.

(2) POTHIER, nos 186 à 189.

(3) BOULAY-PATY, *Cours de droit maritime*, t. IV, p. 101. — DALLOZ, v° *Droit maritime*, n° 1798.

Supposons donc une prime liée calculée 10 p. % sur un chargement de 90,000 francs, tandis qu'on ne charge en retour que 45,000 francs.

Les 10 p. % sont dus en entier sur ces derniers 45,000 francs,	
soit fr.	4,500 »
Sur les 45,000 francs, qui n'existaient qu'à aller, les deux tiers de la prime seulement sont dus, soit fr.	3,000 »
	<hr/>
Ainsi, il revient aux assureurs fr.	7,500 »
	<hr/>

Répétons encore que la disposition n'est applicable que *si l'assurance a pour objet des marchandises*; si elle avait pour objet *le navire*, on reviendrait aux principes généraux : la prime entière serait due dès que le voyage serait commencé.

La rédaction de la loi ancienne est ici conservée.

ART. 20, 21 (559, 557).

L'assurance ne pouvant être une source de bénéfice, le montant de la somme assurée ne peut être supérieur à la valeur réelle des objets sur lesquels porte l'assurance.

Lorsque le contrat est consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés, s'il est établi qu'il y a eu dol ou fraude de la part de l'assuré, l'assureur a le droit de se faire payer la prime, comme si véritablement les effets chargés avaient la valeur qu'on leur a attribuée; l'assurance sera nulle à l'égard de l'assuré seulement, qui ne pourra, en cas de sinistre, réclamer le dédommagement de la perte subie.

C'est l'assureur qui doit prouver la mauvaise foi de l'assuré, le dol ne se présument jamais (1).

Voilà ce que prescrit le législateur de 1808. Voyons quelles modifications y sont demandées.

Nous avons vu que l'article 4 de ce titre, remplaçant l'article 539 du Code de 1808, s'occupe du cas où la valeur des marchandises n'est pas fixée par le contrat d'assurance, sans préciser suivant le prix de quel temps et de quel lieu l'estimation devra alors être faite. Il renvoie à cet égard aux dispositions de la section que nous examinons en ce moment.

Un article nouveau comble ici la lacune que nous venons de signaler.

Tandis que l'article 559 ancien ne s'occupait que des assurances de marchandises, l'article 20 de notre titre prévoit successivement les trois cas où l'assurance aurait pour objet : 1° des marchandises; 2° le corps, la quille, les agrès ou les appareils d'un navire; 3° les victuailles, l'armement ou toutes autres choses estimables à prix d'argent.

Dans le premier cas, l'estimation des marchandises est faite sur la valeur

(1) BOULAY-PATY SUR EMERIGON, chap. XVI, sect. IV. — VALIN, p. 71.

qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord. C'est la reproduction de la règle adoptée par l'ancien article 359, règle que nous avons expliquée.

Pour le corps, la quille, les agrès et apparaux d'un navire, l'estimation s'établit sur la valeur de ces objets au jour où les risques ont commencé.

La même règle est suivie dans le troisième cas prévu par le projet, celui où l'assurance porte sur les victuailles, armements ou autres choses estimables à prix d'argent ⁽¹⁾.

La règle générale en matière d'assurances restera donc que la valeur doit s'entendre *en égard au temps où les risques ont commencé à courir* ⁽²⁾.

Après ces dispositions, qui complètent la rédaction substituée à l'article 359 ancien, le projet reproduit l'article 357 du Code de 1808. sauf remplacement de : *effets chargés par choses assurées*. Les mots : *effets chargés*, seraient inexacts dans le système nouveau, parce qu'ils ne pourraient s'appliquer au fret, au bénéfice espéré, etc., toutes choses que l'assurance pourra désormais avoir pour objet ⁽³⁾.

ART. 22, 23, 24. 25 et 26 (558).

Après avoir admis qu'au cas de dol et fraude dans l'estimation des choses assurées, le contrat est nul à l'égard de l'assuré, le Code examine l'hypothèse où l'assurance se serait faite par un chiffre excédant la valeur des effets chargés, sans qu'un dol ou une fraude soit signalé. Il veut que le contrat soit alors valable jusqu'à concurrence de ce qui a été effectivement chargé, d'après estimation qui en sera faite ou convenue.

Mais souvent il y a plusieurs assureurs, soit par police commune, soit par polices distinctes.

N'envisageant ici que le premier cas et réservant l'autre pour l'article suivant. le législateur de 1808 veut que la réduction de la garantie profite également aux divers assureurs, qui sont parties dans la même police; il décide en conséquence que toutes les assurances seront diminuées proportionnellement, et les assureurs tenus de contribuer aux pertes sur pied de cette réduction proportionnelle

Pour l'excédant de la valeur des objets chargés, l'assurance était absolument nulle, à défaut d'une chose en risques: cette nullité pouvait être invoquée par les deux parties; mais il serait injuste que l'assureur souffrit de l'erreur de l'assuré; c'est pourquoi on alloue à l'assureur sur cet excédant une indemnité du demi pour cent de la somme assurée. comme dans le cas de rupture de voyage ⁽⁴⁾.

Le projet reproduit le premier paragraphe de l'article 558 du Code avec

(1) Exposé des Motifs, pp. 425, 429.

(2) BOULAY-PATY, *Cours*, t. III, p. 420.

(3) Exposé des Motifs, p. 424, et *supra* sur l'art. 4 du présent titre.

(4) ÉMERIGON, chap. XVI, sect. IV. — BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, p. 114 et suiv. — VALIN, p. 72.

deux changements : il ajoute au commencement les mots : *dans le même cas*, et plus loin il remplace : *effets chargés* par *choses assurées*. Nous avons donné sur l'article précédent le motif de ce dernier changement. Voici la raison du premier. L'article 338 du Code avait en vue la même hypothèse que l'article 337, celle d'une exagération par le contrat de la valeur des choses assurées, à cette seule différence près que, dans le cas de l'article 337, l'exagération a été le résultat d'un dol, tandis que l'article 338 s'occupe d'une exagération faite sans fraude aucune. Quelques doutes s'étaient manifestés à cet égard dans la commission chargée par le Gouvernement de préparer la révision du Code. C'est pour les écarter complètement qu'on propose de commencer l'article nouveau par les mots : *dans le même cas*, qui renvoient à la disposition précédente (1).

Les deux derniers paragraphes de l'article 338 sont supprimés comme formant double emploi avec l'article 15 de la loi du 11 juin 1874 (2).

Après avoir ainsi modifié l'article 338 ancien, nous le faisons suivre de quatre dispositions spéciales à de nouvelles assurances autorisées par le projet : assurance du profit espéré des marchandises, — du profit maritime, — du fret, — du prix de passage.

La pratique de l'assurance sur le profit espéré des marchandises est réglée d'après le principe suivant : lorsque le profit espéré a été évalué par les parties, leur convention à cet égard forme loi; s'il n'a pas été évalué, c'est au juge qu'il appartient de décider. Dès lors, les cas prévus par les articles 337 et 338 du Code, et par les dispositions qu'y substitue le projet, ne peuvent pas se présenter pour cette sorte d'assurance. Il est, par conséquent, régulier de faire figurer ici une disposition spéciale qui y soit relative (3).

S'inspirant du désir de mettre la loi d'accord avec la pratique, de ne point maintenir une prohibition, qui n'était ni observée dans le pays, ni reproduite par la plupart des législations étrangères, le projet admet l'assurance du profit maritime défendue sous le Code. Mais les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime, étant choses distinctes, ne peuvent être réputées comprises sous la même dénomination. Il faut donc considérer comme juste et utile, une disposition du projet portant que l'assurance des sommes prêtées à la grosse n'implique pas l'assurance du profit maritime (4).

On a également cru convenable de prévoir le cas où celui qui fait assurer des marchandises, fait aussi assurer le fret de celles-ci. On veut que dans le cas d'assurance du fret de choses assurées, le remboursement, fait sur ces choses du chef d'avaries particulières, ait lieu sur le fret dans la même proportion. Si, en effet, une partie des objets assurés est perdue, l'assuré ne sera complètement indemnisé qu'en tant que le fret soit remboursé dans la proportion du remboursement sur les marchandises.

(1) Exposé des Motifs, p. 426.

(2) *Idem*, p. 477; mon Rapport sur le titre IX, liv. I, p. 16.

(3) Exposé des Motifs, pp. 409, 427.

(4) Exposé des Motifs, pp. 428, 429.

Enfin, une dernière disposition est introduite dans le but de déterminer les pertes dont est tenu l'assureur du prix de passage : ce sont celles que l'assuré éprouve sur ce prix par l'effet de risques de mer, dont l'article donne quelques exemples (1).

ART. 27 (361).

Le risque prévu ne peut être transformé. Lorsque l'assurance se rapporte à des marchandises qui doivent être chargées sur un navire nommé désigné, l'assuré ne peut charger sur un autre. Le risque annoncé à l'assureur n'aurait pas commencé, le lieu des risques ne serait pas tel qu'il était convenu.

L'assurance faite divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, contient plusieurs contrats différents ; dans chacun d'eux les risques sont distincts comme les navires, dans chacun un lieu spécial des risques est convenu.

Qu'arrive-t-il alors si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau ou sur un nombre moindre qu'il n'en est désigné dans le contrat ?

Pour toutes les marchandises qui ne sont pas mises sur le vaisseau désigné pour les recevoir, il y a transformation des risques et changement du lieu convenu pour eux-ci. C'est donc seulement des sommes assurées sur le vaisseau ou les vaisseaux, qui ont reçu le chargement, que l'assureur sera tenu (2).

Le Code maintient cette décision, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés. C'est la contravention qui entraîne la nullité des contrats, dont les stipulations ont été enfreintes du moment que l'assuré s'en est écarté ; la conséquence subsiste et les événements qui arrivent ensuite ne peuvent l'effacer.

On veut enfin que l'assureur reçoive demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annulées. C'est une indemnité destinée à le dédommager de la perte que lui fait subir le fait de l'assuré (3).

Pour mettre l'article 361 du Code en rapport avec les principes déjà consacrés, on a remplacé la phrase finale : *et il recevra néanmoins 1/2 p. o/o des sommes, etc*, par : *il recevra néanmoins l'indemnité prévue à l'article 10 du présent titre* (4).

ART. supprimé (362).

Il a été entendu au sein de la commission de révision que le mot : *à bord*, de l'article 362, doit comprendre les allèges et que cet article n'est que l'appli-

(1) Exposé des Motifs, p. 429.

(2) Mon Rapport sur le titre IX du livre I^{er}, p. 34. — VALIN, p. 84.

(3) BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, pp. 430 à 436.

(4) Exposé des Motifs, p. 478.

cation du principe que les risques ne cessent que lorsque la marchandise est à terre, et commencent dès qu'elle est chargée sur la gabare. C'est pour mieux marquer cette portée de l'article 362 que le projet primitif renvoie expressément à une disposition du titre *des contrats à la grosse* (328, C. de comm. — art. 5 du présent titre).

Bedarride enseigne que l'article 362 du Code de commerce déroge à l'article 328. « Se réserver la faculté d'échelle, dit-il, c'est se donner le droit de » charger, décharger, échanger la marchandise partout où le navire touchera; » c'est donc multiplier indéfiniment les risques de gabare et d'allége. La loi » présume que les assureurs n'ont pas consenti à cette aggravation des ris- » ques. Elle n'admet le contraire que lorsque les assureurs en sont expressé- » ment convenus. La légalité d'une convention de ce genre ne pouvait faire » l'objet d'un doute. Aussi, si elle est rappelée dans l'article 362, c'est uni- » quement pour indiquer que son existence n'est admise que si elle est établie » par écrit. »

Nous croyons pouvoir faire observer que dès l'instant où il est admis que, même dans le cas où la faculté d'échelle est stipulée, le temps des risques est le même qu'au port de chargement et de déchargement, toute disposition est inutile. Il suffit pour que la règle commune reçoive son application qu'il n'y soit point dérogé.

ART. supprimé (363).

Le projet français ne reproduit pas cette disposition. Nous proposons de la supprimer également. Elle ne constitue qu'une évidente application du droit commun.

ART. 28 (364).

L'assuré peut abréger la durée des risques; il suffit que l'assureur y soit exposé un instant pour que la prime lui soit acquise; peu importe donc que le voyage soit raccourci, l'assurance n'en a pas moins son entier effet.

Mais il n'est pas libre à l'assuré d'augmenter les risques acceptés par l'assureur⁽¹⁾; ceux-ci ne courent que jusqu'à la hauteur déterminée par la police; si, après que le navire est arrivé à cette hauteur par la route convenue, l'assuré l'envoie dans un port plus éloigné, quoique sur la même route, l'assuré est déchargé des risques et la prime lui est acquise⁽²⁾.

Nous croyons avoir bien formulé ainsi la pensée dont s'inspire l'article 364 du Code.

Cet article est maintenu par le projet avec les deux modifications suivantes :

1^o Ajouter au deuxième paragraphe ces mots : « *pourvu que le capitaine s'arrête dans un port d'échelle.* »

(1) ESTRANGIN SUR POTHIER, Supplément, chap. V.

(2) DALLOZ, v^o *Droit marit.*, n^o 1889. — VALIN, pp. 87 à 92.

2° Terminer l'article par une disposition additionnelle ainsi conçue :
 « Toutefois l'assureur est tenu des pertes, dommages et dépenses antérieurs
 » à la prolongation ou au changement de voyage. »

La première modification s'explique aisément. Tout en raccourcissant le voyage, si l'on s'arrête dans un port autre que les ports d'échelle, on peut exposer le navire à des dangers qui ne sont pas entrés dans les prévisions des assureurs. Les risques ne sont plus alors simplement abrégés, mais transformés, de telle sorte qu'on se trouve en dehors de la police.

Le deuxième changement a paru nécessaire en présence des termes généraux de l'article. On ne voit aucun motif pour dégager l'assureur de la responsabilité, qu'il peut déjà avoir encourue du chef des événements de mer antérieurs à la prolongation ou au changement du voyage (1).

Art. 29 (365, 366, 367).

En principe général, lorsque, à l'insu des contractants, la chose assurée a péri ou se trouve hors de risques au moment de la convention, l'assurance ne peut produire ses effets. Mais le droit maritime en vigueur aujourd'hui admet une exception à cette règle. La bonne foi de celui qui a contracté, sans connaître ou sans avoir pu connaître l'événement, fait valider la convention à son égard. Pour que l'assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés soit nulle, il doit y avoir présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés (2).

C'est une exception aux principes que de subordonner à l'existence d'une fraude l'annulation d'une assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés. Mais l'exception se serait, dans l'application, étendue outre mesure, si l'on avait exigé la preuve précise de la fraude; il y aurait toujours eu une extrême difficulté à fournir pareille démonstration dans cette matière. Aussi le Code a-t-il établi une présomption légale absolue de nullité de l'assurance, toutes les fois qu'il est possible que, lors de la signature d'une police, l'une ou l'autre partie ait été instruite, soit de l'heureuse arrivée, soit de la perte (3).

Pour établir que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat, on compte trois quarts de myriamètre (7,500 mètres ou une lieue et demie) par heure. Cette présomption, quand elle est acquise, est exclusive de toute preuve contraire. Mais lorsqu'elle ne se rencontre pas, la partie qui a intérêt à faire annuler l'assurance est recevable à prouver, tant par titres que par témoins et autres présomptions non légales, que l'autre partie connaissait l'événement au

(1) Exposé des Motifs, p. 450.

(2) PARDESSUS, n° 782. — Mon Rapport sur le titre IX, livre 1^{er}, p. 25.

(3) PARDESSUS, n° 785.

moment du contrat. L'article n'établit en effet la présomption légale que sans préjudice des autres preuves (1).

L'assureur peut renoncer à la présomption établie par l'article 366 en vue d'une augmentation de prime, comme l'assuré peut y renoncer en vue d'une diminution. Cela s'appelle dans l'usage : assurer sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Mais, nonobstant cette clause, la bonne foi qui doit régner dans le contrat oblige chacun des contractants de ne rien dissimuler à l'autre de ce qu'il sait sur les choses qui font la matière du contrat ; pareille dissimulation est une fraude, qui doit être inexorablement condamnée. C'est pourquoi l'une des parties peut toujours être admise à prouver, de la manière la plus large, mais autrement que par la présomption de la lieue et demie par heure, que son contractant connaissait l'événement et n'a amené la conclusion de l'assurance que par suite d'une surprise, qui est un véritable dol. Sur cette preuve, le contrat doit être annulé (2).

Telle est l'analyse des dispositions qui forment les articles 365, 366 et 367 du Code.

À ces trois articles le projet substitue une disposition unique.

Les nouvelles voies de communication, ouvertes depuis la mise en vigueur du Code de commerce, ont rendu tout à fait incertaine la présomption de l'article 366. Elles ont fait introduire dans toutes les polices la clause sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Celle-ci est devenue tellement usuelle, qu'en fait, la validité de l'assurance ne peut plus être critiquée aujourd'hui que sur la preuve que l'assuré savait ou devait nécessairement savoir la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire. La sécurité des transactions ne peut que gagner à ce qu'ici encore la loi se mette d'accord avec les conditions nouvelles du commerce et de la navigation (3).

ART. 30 (368).

S'il est prouvé que l'assuré avait appris la perte ou que l'assureur connaissait l'arrivée avant la signature du contrat, la partie convaincue de fraude doit, d'après le législateur de 1808, être condamnée à une réparation envers la partie lésée, et même à des peines correctionnelles qu'on ne spécifie pas.

La réparation envers la partie est fixée :

1° Au paiement d'une double prime, si la preuve est faite contre l'assuré ;

2° Au paiement d'une somme double de la prime convenue, en cas de preuve contre l'assureur.

L'article ne s'applique pas au cas où le contrat n'est annulé que par l'effet de la présomption légale tirée de la lieue et demie par heure. Il faut une

(1) EMERIGON, chap. XV, sect. III et IV, et les observations de BOULAY-PATY.

(2) PANDUSSUS, n° 785 ; EMERIGON, chap. XV, sect. VI, et les observations de BOULAY-PATY. — VALIN, pp. 95 à 95.

(3) Exposé des Motifs, pp. 431, 432. — Cpr. *supra* sur l'article 353 du Code.

preuve positive de la mauvaise foi; cette preuve peut d'ailleurs être faite par tous les moyens susceptibles d'éclairer la conscience des magistrats ⁽¹⁾.

Le projet supprime le dernier paragraphe de cet article. Le Code pénal ne prévoit aucun délit de ce chef ⁽²⁾.

ART. 31 (409).

Le projet retranche du titre *des avaries* pour le reporter au titre *des assurances maritimes*, 2^{me} section, l'article 409 du Code de 1808. Cet article a, en effet, pour but de régler les rapports entre assureur et assuré ⁽³⁾.

Les risques peuvent être diminués en faveur de l'assureur, soit par telles conventions particulières que les parties jugeront à propos, soit par la stipulation générale que les avaries ne seront, dans aucun cas, à sa charge. C'est cette dernière clause qu'on appelle la *clause franc d'avaries*.

Le sens de cette clause est que les assureurs ne se chargent que des accidents qui ont pour conséquence une perte entière ou presque entière des choses assurées et qui donnent lieu au délaissement. Ils sont affranchis de toutes avaries soit communes, soit particulières, qui ne rentrent point dans ces cas.

Lorsqu'il y a ouverture au délaissement, les assurés ont l'option entre cette action et l'action d'avarie. La clause a pour but de décharger l'assureur des dommages qui ne vont pas à une perte totale ou presque totale; on ne s'écarte pas de ce but, on ne soumet l'assureur à aucune responsabilité non prévue. Mais dès qu'il y a ouverture au délaissement, si l'assuré demande les avaries au lieu de la somme assurée, il exige moins qu'il ne lui serait rigoureusement dû; l'assureur ne peut se plaindre de ce qu'on permette à l'assuré d'agir ainsi ⁽⁴⁾.

SECTION III. — Du délaissement.

ART. 32, 33, 34, 35 (369, 370, 371, 372).

L'action en délaissement compète à l'assuré lorsque les choses qui sont l'objet du contrat subissent un sinistre majeur, c'est-à-dire lorsqu'elles sont totalement ou presque totalement perdues. Le but de cette action tend à obtenir le paiement de toute la somme convenue pour l'assurance, en abandonnant à l'assureur la propriété de ce qui reste des objets assurés.

En général, l'assuré ne peut que réclamer une indemnité proportionnée au dommage éprouvé par la chose, en gardant ce qui en reste. Ce droit s'appelle l'*action d'avarie*. Il forme la règle.

(1) POTHIER, n° 24. — DALLOZ, v° *citato*, n°s 1813, 1814. — BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, pp. 207 et suiv. — VALIN, p. 96.

(2) Exposé des Motifs, p. 451.

(3) Exposé des Motifs, p. 464.

(4) DALLOZ, n°s 1940, 1942. — BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, p. 512. — POTHIER, n° 166.

L'action en délaissement, au contraire, est exceptionnelle et beaucoup plus onéreuse pour l'assureur; elle ne peut être admise que dans les cas prévus par la loi et qui ne doivent recevoir aucune extension. Ces cas sont soigneusement déterminés par les dispositions limitatives des articles 369, 375 et 376 du Code de commerce ⁽¹⁾.

Le premier seul nous occupe ici.

Il autorise d'abord le délaissement dans le cas de prise, auquel il attache une présomption de perte totale et qui suffit, dès lors, indépendamment de ses suites, pour fonder l'action en délaissement ⁽²⁾.

L'article permet ensuite le délaissement en cas de naufrage et d'échouement avec bris; ces faits ont ordinairement pour suite inévitable la perte totale ou presque totale du navire et de la cargaison; mais il suffit qu'ils se soient produits pour qu'ils donnent lieu au délaissement; il n'est pas nécessaire qu'ils aient été suivis d'une perte effective.

Cette observation est générale: elle s'applique au cas d'innavigabilité par fortune de mer, d'arrêt d'une puissance étrangère et d'arrêt de la part du Gouvernement, après le voyage commencé. Dans tous ces cas, il y a perte entière légale, dès l'instant de l'événement, en vertu d'une présomption *juris et de jure*.

Mais, dans un septième cas spécifié par l'avant-dernier paragraphe de l'article, il faut qu'il y ait perte ou détérioration *effective* au moins des trois quarts, pour que l'assuré puisse exercer l'action en délaissement ⁽³⁾.

Faisons remarquer que, parmi les cas énumérés, il y en a qui ne donnent lieu à délaissement qu'après certains termes, ou à la charge de certaines formalités, ou selon le résultat d'un examen des circonstances. Nous arriverons plus tard à ces règles spéciales.

L'arrêt, après le voyage commencé, a le plus souvent lieu de la part d'une puissance étrangère; l'article 369 semble même croire que l'arrêt d'une puissance étrangère ne peut avoir lieu avant le voyage commencé.

Au contraire, il admet que les arrêts, avant le voyage assuré commencé, ont lieu plus ordinairement dans le pays auquel le navire appartient et sont opérés par son propre Gouvernement. C'est pourquoi il distingue à l'égard des arrêts émanant de cette autorité et n'en fait une cause de délaissement que s'ils ont eu lieu *après* le voyage commencé.

L'article 370, par ses termes généraux, imprime d'ailleurs à la règle fondamentale de notre matière une évidence palpable. De quelque part que vienne l'arrêt, s'il a été mis avant le voyage commencé, l'assureur n'en est pas responsable, pas plus qu'il ne le serait d'un autre cas fortuit survenu avant la même époque.

En effet, les assureurs ne sont alors encore chargés de rien; le contrat n'a

(1) BRAVARD-VEYRIÈRES, *Manuel de droit commercial*, n° 480. — DALLOZ, v° *Droit maritime*, n° 1980 et 1984. — Voy. *infra* sur les articles 375 et 376 du Code. — Cpr. VALIN, pp. 99 à 113, et aussi p. 154.

(2) DE VILLENEUVE et MASSÉ, *Dictionnaire*, v° *Délaissement*, n° 6.

(3) DE VILLENEUVE et MASSÉ, v° *citato*, n° 7. — DALLOZ, v° *citato*, n° 1986. — ESTRANCIN sur le n° 119 de POTIER. — EMERIGON, chap. XVII, sect. II, et observations de BOULAY-PATY.

encore reçu aucune exécution, le navire n'a pas fait voile, les risques n'ont pas couru (1).

Ceci cependant n'est absolument vrai que pour le navire, les risques peuvent avoir couru pour les marchandises. Mais, dans ce cas, les assureurs subiront la responsabilité ordinaire et non l'exception rigoureuse du délaissement. Cette conséquence de l'article est parfaitement admissible.

En dehors des cas limitativement déterminés par la loi, l'assuré ne peut faire le délaissement, mais seulement exercer l'action d'avarie contre l'assureur, à l'effet d'être indemnisé de tous les dommages arrivés par force majeure aux objets assurés. L'article 571 précise cette règle, en insistant sur ce que les cas fixés ne peuvent être étendus par analogie et sont exclusifs de tous autres (2).

L'assureur contraint de payer la somme convenue pour l'assurance doit devenir propriétaire de tout ce qui reste des objets assurés; ce que l'assuré retiendrait de ceux-ci serait pour lui un bénéfice. Aussi la loi prohibe-t-elle le délaissement partiel.

Le délaissement ne peut pas non plus être conditionnel. Il est juste, afin de compenser un peu la rigueur du délaissement pour l'assureur, d'exiger que le transfert de propriété soit immédiat, que les droits des parties soient fixés instantanément, et qu'ainsi chacune puisse les faire valoir sans retard dans son intérêt.

Si, d'une part, le délaissement doit comprendre toutes choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque, de l'autre, il ne doit s'étendre qu'à ces choses seules (3). Les conséquences du contrat ne peuvent s'appliquer, en effet, à des choses sur lesquelles le contrat n'a point porté.

Ces observations résument les dispositions consignées par le législateur, en 1808, dans les articles 369 à 372.

Le projet maintient ces quatre articles, en se bornant, dans le premier et dans le dernier, à remplacer les mots *effets* ou *objets assurés* par les mots *choses assurées* (4).

ART. 56, 57, 58 (373).

Le délaissement doit être fait dans les délais fixés par la loi.

On ne pouvait contraindre l'assuré à faire le délaissement aussitôt après la réception de la nouvelle du sinistre; mais le moment où cette nouvelle lui parvient est le point de départ des délais qui lui sont accordés pour qu'il puisse s'entourer de renseignements et apprécier, en connaissance de cause, s'il lui sera plus avantageux de délaisser que de former simplement l'action d'avarie. Ces délais sont plus ou moins longs, suivant le plus ou moins de distance du lieu où la perte est arrivée (5). Ils sont d'après le Code :

(1) BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, p. 239, et *supra* sur l'article 541 du Code de 1808.

(2) DALLOZ, *v° citato*, n° 1985.

(3) BRAVARD-VEYRIÈRES, n° 180. — DE VILLENEUVE ET MASSÉ, *v° citato*, n° 84.

(4) Exposé des Motifs, p. 454.

(5) BRAVARD-VEYRIÈRES, n° 180. — DALLOZ, n°s 2155, 2156. — VALIN, pp. 117 à 119.

1° De six mois, en cas de perte arrivée ou de prise conduite aux ports ou côtes de l'Europe ou sur celles d'Afrique dans la Méditerranée;

2° D'un an, en cas de perte arrivée ou de prise conduite aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique;

3° De deux ans, en cas de perte arrivée ou de prise conduite dans toutes les autres parties du monde.

Après ces délais, le délaissement ne peut être valablement effectué.

Cet article a été modifié en France. On y a cru imprudent de toucher aux délais de *six mois* et d'*un an* réglés par les deux premiers paragraphes; mais on a pensé pouvoir réduire à *dix-huit mois*, sans dommage pour personne, le délai de *deux ans* fixé par le paragraphe avant-dernier.

Les délais de la loi française du 5 mai 1862 sont adoptés par le projet.

Mais celui-ci, par une disposition que nous verrons plus loin et qui modifie l'article 387 ancien, ne permet plus le délaissement immédiat en cas de prise; il assimile le délaissement résultant de ce fait à celui qui peut avoir lieu par suite de l'arrêt de puissance.

C'est pourquoi le projet retranche, dans les quatre paragraphes de l'article 373 ancien, toutes les expressions relatives au cas de prise; mais il ajoute un paragraphe final renvoyant, pour les cas de prise et d'arrêt de puissance, à la disposition spéciale de l'article 387 ancien (422 du projet) (1).

Le projet fait suivre l'article 373 modifié de deux articles nouveaux. Le premier, emprunté au projet français, permet à l'assureur d'abrèger les délais en adhérant au délaissement qui pourrait être fait; « l'assureur, en effet, dit » le rapport français, a un sérieux intérêt à ne pas attendre que le temps, » continuant l'œuvre de la fortune de mer, achève de détruire l'objet qui » peut être délaissé. »

Le deuxième article règle la position des réassureurs en cas de délaissement.

L'assureur qui a fait réassurer la chose délaissée doit pouvoir, à son tour, effectuer un deuxième délaissement à son réassureur. Il ne peut user de cette faculté qu'après que le premier délaissement lui a été fait à lui-même, ce qui peut n'être effectué que le dernier jour du délai accordé à l'assuré. Il faut nécessairement alors accorder un nouveau délai à l'assureur réassuré. On peut prétendre qu'à partir de ce moment il jouit vis-à-vis du réassureur, pour opérer le deuxième délaissement, des mêmes délais que la loi donne pour le premier à l'assuré. Mais, en supposant même cette opinion incontestable, les auteurs du projet croient nécessaire, dans l'intérêt du commerce, tout en maintenant le droit de l'assureur réassuré à un certain délai, prenant cours à dater du premier délaissement, d'abrèger le temps endéans lequel le deuxième devra être effectué. Ils appliquent à ce cas les délais accordés au porteur d'un effet de commerce pour agir contre son cédant (2).

(1) DALLOZ, *Rec. pér.*, 1862, 4^e partie, pp. 45 et 47. — Exposé des Motifs, pp. 435, 446 et 447.

(2) Exposé des Motifs, pp. 447, 448.

ART. 59 (374).

Tous les avis que l'assuré peut recevoir non-seulement d'un cas qui donne ouverture au délaissement, mais de tout autre accident qui soit à la charge de l'assureur, doit être signifié par lui à ce dernier. Il en est ainsi même si l'assuré doute de la certitude des avis. La raison de cette disposition du Code est dans l'intérêt de l'assureur à connaître l'état de la navigation afin de pouvoir, en cas de sinistre, aviser aux moyens d'y remédier ou du moins de diminuer ses pertes. C'est dans les trois jours de la réception que ces avis doivent être signifiés. Mais le défaut de signification ne crée aucune fin de non-recevoir contre l'assuré; seulement, l'assureur pourra réclamer de lui des dommages-intérêts s'il prouve que l'omission lui a été préjudiciable.

Le principe général, sur lequel se fonde cette disposition, est inscrit dans la loi du 11 juin 1874 (1).

L'article 374 est maintenu avec un changement, qui a pour but d'en sanctionner la prescription, en ajoutant au § 1^{er} : *sous peine de dommages-intérêts*. Bien que cela soit de principe et de jurisprudence, il a paru convenable de le dire expressément, afin de prévenir le retour de contestations qui ont parfois surgi à ce sujet (2).

ART. 40, 41 (375, 376).

Comme nous l'avons vu, le Code de 1808 spécifie d'abord par l'article 369 sept cas où le délaissement peut être fait. Deux autres cas sont spécifiés dans les articles 375 et 376 : le défaut de nouvelles du navire dans les assurances pour le voyage entier, c'est-à-dire pour un temps illimité, et le défaut de nouvelles dans les assurances pour un temps limité. Le Code fixe ici une présomption légale, dont on ne peut contester la nécessité, si l'on songe que la perte d'un navire reste quelquefois toujours incertaine à défaut de la possibilité d'en donner une preuve convaincante. Le lieu de la perte présumée étant inconnu, c'est à partir des dernières nouvelles qu'on compte le délai sur lequel la présomption est fondée; il est d'un an pour les voyages ordinaires, de deux ans pour les voyages de long cours. Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après expiration de l'un de ces délais, suivant la nature du voyage, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

Le défaut de nouvelles se constate par la simple déclaration de l'assuré; l'assureur est toutefois recevable à la combattre (3).

Le projet remplace les délais indiqués dans le texte de l'article 375 du Code par ceux de la loi française du 3 mai 1862. Dans le cas de défaut de nouvelles, le terme des délais réglés par l'article 375 du Code n'était qu'un point

(1) BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, pp. 291, 293. — DALLOZ, n° 2175. — Mon Rapport sur le titre IX du livre I^{er}, p. 49.

(2) Exposé des Motifs, p. 457.

(3) BOULAY-PATY SUR EMERIGON, chap. XVII, sect. III. — VALIN, pp. 141, 142.

de départ pour faire courir les délais établis dans l'article 375. Aussi a-t-on cru pouvoir ici, sans inconvénient, admettre une réduction de moitié, c'est-à-dire à six mois et à un an ⁽¹⁾.

Aucun changement n'est apporté à l'article 376 ancien.

ART. 42 (377).

Les articles précédents ayant fait une distinction entre les voyages ordinaires et les voyages de long cours, la loi devait préciser la signification de ces termes. Le Code emprunte à une ordonnance du 18 octobre 1740 une définition des voyages de long cours. Tous voyages qui ne rentrent pas dans les termes de cette définition sont au nombre des voyages ordinaires dont parlent les articles 375 et 376 ⁽²⁾.

Le projet substitue au texte du Code celui d'une loi française du 14 juin 1854, dont la rédaction, d'après l'Exposé des Motifs fait par le Gouvernement impérial, « assure au vaste champ des voyages de long cours une circonscription mieux définie et plus géographique ⁽³⁾. »

ART. 43 (378).

Comme nous l'avons dit à propos de l'article 374, l'assuré est tenu de signifier dans les trois jours à l'assureur tout avis qu'il reçoit d'événements au risque de ce dernier. Par cette signification, il peut, ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le terme fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi. C'est ce que porte l'article 378. L'alternative accordée à l'assuré par cet article s'explique facilement. Si l'assuré, par l'avis reçu, se juge suffisamment instruit de l'état des choses, il doit pouvoir faire sur-le-champ le délaissement afin d'accélérer le paiement de l'assurance. Si, au contraire, pour pouvoir prendre un parti, il a besoin d'informations plus amples, il doit lui être loisible de différer le délaissement ⁽⁴⁾.

Ce texte n'est pas modifié, sauf en ce qui concerne la mention de l'article 374 devenu 29.

ART. 44 (379).

Par l'acte de délaissement, l'assuré doit faire déclaration :

- 1° Des assurances qu'il a faites ou fait faire;
- 2° Des assurances même qu'il a ordonnées;
- 3° De l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises.

⁽¹⁾ DALLOZ, *Rec. pér.*, et l'Exposé des Motifs aux endroits cités pour l'article 374.

⁽²⁾ BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, p. 248.

⁽³⁾ DALLOZ, *Rec. pér.*, 1854, 4^e part., p. 113. — Exposé des Motifs, p. 457.

⁽⁴⁾ DALLOZ, n° 2173.

Ainsi dispose l'article 379 du Code.

La première déclaration doit permettre à l'assureur de vérifier si le contrat, en vertu duquel on lui demande paiement, a été légitimement contracté, si des contrats antérieurs n'ont pas absorbé la valeur entière des choses assurées, ou si son contrat à lui n'a pas excédé le découvert.

Si l'on ne se contente pas de la déclaration des assurances, que le délaissant a faites ou fait faire, si on lui prescrit de déclarer aussi celles qu'il a ordonnées, sans qu'il sache si elles ont été effectuées, c'est afin que l'assureur puisse faire porter ses investigations sur ce dernier point et acquérir ainsi de la situation une connaissance complète.

Enfin, si l'on veut que le délaissant déclare les deniers qu'il a pris à la grosse, c'est que, jusqu'à concurrence des sommes ainsi empruntées, les objets assurés n'étaient plus en risque pour ce qui le concerne et ne pouvaient faire de sa part l'objet d'une assurance valable.

D'après ces vérifications, il est possible que l'assureur se trouve dans le cas d'invoquer, s'il y a fraude, l'article 357 ou, s'il n'y pas fraude, les articles 358 ou 359 (1).

L'article 379 veut que l'assuré fasse la déclaration imposée dans l'acte de délaissement. Toutefois il eût été trop rigoureux de faire perdre à l'assuré le montant de son assurance à cause d'une omission réparable, d'un simple retard. La loi veut seulement que le délai du paiement, fixé à trois mois par l'article 382, soit suspendu et ne commence à courir que du jour où, depuis l'acte de délaissement, il aura été fait une déclaration complémentaire relative aux assurances et aux prêts à la grosse: Mais cette solution équitable aurait entraîné un abus, si, en donnant à l'assuré la faculté de différer sa déclaration, elle lui avait fourni le moyen de prolonger, à son gré, le délai dans lequel l'article 373 l'oblige à faire le délaissement, sous peine de déchéance. Aussi l'article 379 termine-t-il en spécifiant qu'il n'en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

Le projet primitif de révision supprime les mots : *soit sur le navire, soit sur les marchandises*. Ces termes avaient leur raison d'être dans un Code qui limitait les choses susceptibles de faire l'objet de l'assurance. Ils doivent disparaître en présence d'un système plus large, qui admet l'assurance sur beaucoup d'autres objets (2).

A cette modification, nos propositions actuelles en ajoutent deux autres :

1° Suppression dans l'article 499 du projet (379 du Code de commerce) des mots : « *et de l'argent qu'il a pris à la grosse.* »

« Il est entendu, dit le rapport de la commission de révision (séance du 21 août 1865), que les emprunts faits par le capitaine en cours de voyage ne rentrent pas sous l'application de cet article, et que l'assuré qui fait le délaissement n'est point tenu de les déclarer. »

Or, si les Chambres admettent l'hypothèque maritime, les emprunts dont parle la commission existeront seuls désormais.

(1) POTHIER, n° 139, 140. — DALLOZ, n° 2175 et 2182. — BOULAY-PATY, t. IV, pp. 302 à 304. — VALIN, pp. 155, 156.

(2) Exposé des Motifs, p. 437.

2^o Addition des mots : « *et celles qui, à sa connaissance, auraient été faites par d'autres sur les mêmes choses.* »

Aux termes de la loi relative aux assurances en général, en effet, l'assurance peut être contractée pour compte d'autrui même sans mandat. D'autre part, les créanciers privilégiés ou hypothécaires peuvent faire assurer en leur nom personnel les biens affectés au paiement de leurs créances. L'assurance peut être contractée encore à raison de la responsabilité à laquelle celui qui prend l'assurance se trouve engagé relativement à la chose assurée (loi du 11 juin 1874, articles 4, 5 et 6).

ART. 45 (380).

Suppression de la partie finale : « *il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du navire.* »

Mêmes motifs que pour la suppression des mots : « *et de l'argent qu'il a pris à la grosse,* » dans l'article précédent.

ART. supprimé (381).

L'article 17 de la loi du 17 juin 1874 peut, sans inconvénient, être appliqué aux assurances maritimes; dès lors l'article 381 du Code est sans utilité.

ART. 46, 47 (382, 383).

L'assureur a un délai de trois mois pour le paiement de la somme assurée.

Les parties peuvent, par la police, convenir d'un terme plus long ou plus court.

Il ne suffit pas, pour faire courir le terme de trois mois, que l'assuré ait fait signifier à l'assureur l'avis qu'il a reçu d'un sinistre majeur (art. 374); le délai prend son point de départ au jour seulement où l'assuré a fait signifier son délaissement (art. 373) ⁽¹⁾. Rien n'est plus naturel : c'est uniquement le délaissement effectué qui rend l'assureur propriétaire de ce qui reste des objets assurés et débiteur de la somme convenue par l'assurance ⁽²⁾.

Avant de pouvoir exiger le montant de l'assurance, l'assuré doit prouver que les objets assurés ont réellement été à bord et qu'ils ont péri par un événement qui donne lieu à les délaisser.

La première preuve se fait d'ordinaire par le connaissement; à défaut, elle peut s'établir par tous autres actes que les juges apprécient, et notamment par les livres, les factures, les pièces de bord.

La seconde preuve s'obtient de diverses manières suivant la nature du sinistre; elle n'est pas soumise à une forme nécessaire et de rigueur. Généra-

(1) POTHIER, n^o 162.

(2) BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, p. 324.

lement elle sera fournie par le registre du capitaine, par le rapport que l'article 246 du Code lui impose⁽¹⁾; mais il peut être suffisamment suppléé à l'irrégularité ou à l'absence de ces documents par des attestations de témoins du sinistre et même, au besoin, par d'autres pièces.

La loi exige la signification à l'assureur de ces deux catégories d'actes justificatifs. Avant cette signification, l'assuré peut bien faire le délaissement, mais l'assureur ne peut être poursuivi pour le paiement de la somme convenue⁽²⁾.

ART. 48 (384).

Comme il est juste de laisser au demandeur et au défendeur un avantage égal, on a voulu admettre les assureurs à faire une preuve contraire aux attestations produites par l'assuré, à établir que la perte des effets assurés n'est pas suffisamment justifiée par ces attestations, ou que l'accident qui a amené cette perte n'est pas une force majeure dont les assureurs soient garants. Mais on n'a pas entendu que l'assureur pût trouver dans l'exercice de cette faculté un moyen de retarder indéfiniment l'exécution de ses engagements, en prolongeant sans utilité la procédure : le paiement doit donc être fait provisoirement à l'assuré. Seulement, celui-ci, en le recevant, est tenu de donner caution à l'assureur, qui obtient ainsi quelque garantie de restitution pour le cas où il parviendrait à faire la preuve contraire. Du reste, un délai de quatre ans devant amplement suffire à l'assureur pour fournir cette preuve, l'engagement de la caution est éteint après ce temps, s'il n'y pas eu de poursuites⁽³⁾.

Ces observations résument la théorie de la loi existante.

C'est seulement au dernier paragraphe de l'article que le projet apporte une modification : il réduit à deux années la durée de l'engagement de la caution. La rapidité des communications, la facilité d'obtenir aujourd'hui les justifications et les renseignements nécessaires ont fait considérer ce délai comme suffisamment long⁽⁴⁾.

ART. 49, 50 (385).

Le délaissement signifié par l'assuré doit être accepté ou jugé valable. L'acceptation forme contrat entre les parties et couvre, au besoin, le défaut des conditions; le jugement décide que les conditions existent. Une fois accepté ou jugé valable, le délaissement opère translation de propriété envers l'assureur avec effet rétroactif, de telle sorte que l'assureur est présumé avoir eu la

(1) Cet article devient l'article 29 du titre II.

(2) DE VILLENEUVE ET MASSÉ, v° *Délaissement*, n° 72. — DALLOZ, n°s 2057, 2061, 2187. — EMERIGON, chap. XVII, sect. V, et les observations de BOULAY-PATY. — Cpr. sur les art. 381 à 383 : VALIN, pp. 98, 99, 137 à 140.

(3) DE VILLENEUVE ET MASSÉ, v° cit. n° 75. — BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, pp. 367, 371. — POTIER, n° 158. — VALIN, pp. 144, 145.

(4) Exposé des Motifs, p. 438.

propriété des choses assurées dès le moment où le délaissement lui a été signifié. Ce transfert est absolument irrévocable : l'assuré ne pourrait plus reprendre les objets délaissés sous aucun prétexte ; l'assureur ne pourrait plus éviter de payer la somme, même s'il avait recouvré en entier les choses délaissées et s'il offrait de les rendre à l'assuré, même encore si le navire revenait avant le paiement ⁽¹⁾.

L'article 585 du Code est maintenu sauf remplacement des mots : *effets assurés* par *choses assurées*.

Le projet le fait suivre d'un article nouveau réglementant les effets du délaissement sur l'assurance du profit espéré. L'assureur, dans cette sorte d'assurance, ne peut, en cas de délaissement, rien réclamer sur la chose à celui qui a assuré celle-ci. Le délaissement opère une transmission de la propriété, qui confère désormais un droit exclusif sur la chose à celui qui en a assuré la valeur. L'assureur du profit espéré n'a rien à prétendre de ce chef ⁽²⁾.

ART. 51, 52 (586).

D'après la législation antérieure au Code ⁽³⁾, le fret acquis pouvait être assuré et ne pouvait faire partie du délaissement, s'il n'était expressément compris dans la police d'assurance ; le fret à faire devait toujours faire partie du délaissement aux assureurs, s'il n'y avait clause contraire dans la police.

Il importe de préciser ce qu'on entendait dans cette disposition par les mots : *fret acquis*, *fret à faire*. L'acception vraie des mots *fret acquis* est celle-ci : fret de marchandises déchargées soit dans le voyage d'aller, soit dans les escales, lorsqu'elles sont autorisées. Les mots *fret à faire* sont synonymes des mots *fret des marchandises sauvées* ; cette dernière expression, plus juste, plus correcte, avait déjà été employée par Valin et a passé dans l'article 586 du Code de commerce ; elle ne peut raisonnablement s'appliquer, en parlant du sinistre, qu'aux marchandises qui étaient dans le navire à l'époque de l'événement.

L'article 586, en obligeant les assurés à comprendre dans leur délaissement le *fret des marchandises sauvées*, a exclu tout autre fret. En n'autorisant plus formellement, comme la législation antérieure, les stipulations qui exceptent du délaissement le *fret des marchandises sauvées*, il a clairement manifesté l'intention de ne pas les admettre. Le fret des marchandises sauvées doit être compris dans le délaissement, alors même qu'il a été payé d'avance. Toutefois, le délaissement ne nuit point à ceux qui ont un privilège antérieur sur le fret délaissé ; aussi se fait-il sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer et des frais et dépenses pendant le voyage ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, pp. 375 à 377. — BRAVARD-VEYRIÈRES, n° 181. — POTHIER, n° 138. — EMERIGON, chap. XVII, sect. VI. — VALIN, pp. 143, 144.

⁽²⁾ Exposé des Motifs, pp. 439, 440.

⁽³⁾ Déclaration du roi de 1779, art. 6.

⁽⁴⁾ BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, pp. 394 à 419. — Le même sur EMERIGON, chap. IX, sect. V, et chap. XVII, sect. IX. — DALLOZ, n° 2141 à 2146, 2150. — Cpr. art. 520 et 271 du Code.

En présence des dispositions nouvelles qui autorisent l'assurance du fret, il ne paraît plus possible d'attribuer le fret, en cas de délaissement, à l'assureur sur corps : le fret de la partie sauvée du chargement doit appartenir à l'assureur du fret qui est tenu de payer le fret entier à l'assuré. Ainsi dispose la nouvelle rédaction proposée.

Cette obligation de payer le fret entier détermine aussi le projet à allouer à l'assureur sur fret, le fret acquis aux ports d'échelle lorsqu'il s'agit d'un voyage avec faculté de faire échelle. En pareil cas, il n'y a en réalité qu'un seul voyage jusqu'au lieu de la destination définitive. L'assureur doit munir son navire de tout ce qui est nécessaire pour atteindre cette destination finale, et toutes ses dépenses, effectuées à cet effet, sont représentées par le fret. Aussi, en pratique, l'assurance du fret se contracte-t-elle sur une somme qui en représente le montant pour le voyage entier. C'est la totalité de cette somme que l'assuré doit recevoir en cas de délaissement, à quelque moment que se soit produit le sinistre. Le laisser de plus en possession des frets payés en cours du voyage, ce serait lui conférer un avantage en cas de sinistre en obligeant l'assureur à indemniser l'assuré d'une perte qu'il n'a pas subie.

Cette nécessité de réduire l'indemnité de l'assuré dans les limites de la perte réelle qu'il éprouve fait aussi placer, à la suite de l'article 386 modifié, un article nouveau, d'après lequel, dans le cas de délaissement du fret, l'assureur doit tenir compte à l'assuré de toutes les dépenses dont le sinistre a eu pour effet de décharger ce dernier, par exemple, les gages de l'équipage : l'assureur du fret peut alors déduire de la somme assurée ces sortes de dépenses dont, par l'événement, l'assureur est déchargé ⁽¹⁾.

ART. 53 et 54 (387 et 388).

L'assuré est tenu de signifier, dans les trois jours, tout avis qui lui parvient d'accidents aux risques de l'assureur. Lorsque la signification porte sur un fait qui donne ouverture au délaissement, celui-ci peut, en général, être fait sur-le-champ et dans la signification même de l'avis reçu ; mais l'assuré peut aussi le différer en se réservant seulement de le faire dans les délais fixés par la loi. Ces règles des articles 374 et 378 du Code reçoivent exception dans l'article 387, qui traite spécialement du cas d'arrêt de la part d'une puissance. On y maintient l'obligation de signifier l'événement à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle. Mais le délaissement *ne peut être fait que six mois après la signification*, si l'événement est arrivé dans les mers d'Europe, la Baltique ou la Méditerranée, et un an après le même acte, si le fait s'est produit dans d'autres mers. Si cet arrêt n'était que momentané, ne constituait qu'un obstacle temporaire à la navigation, il ne devrait pas, selon le Code, autoriser le délaissement. La loi ne le

(1) Exposé des Motifs, pp. 441 à 445.

permet qu'après un certain temps accordé aux parties pour faire relâcher le navire.

C'est une faculté favorable laissée à l'assureur que de pouvoir, pendant ce délai, faire toutes les diligences pour obtenir mainlevée de l'arrêt. Pour l'assuré, c'est un devoir impérieux de ne pas les négliger : un principe général lui impose l'obligation de chercher, par tous les moyens, à prévenir ou à atténuer le dommage (art. 388 du Code) ⁽¹⁾.

Après l'expiration du temps fixé par l'article 387, commence à courir le délai accordé à l'assuré pour faire le délaissement, conformément à l'article 375.

Disons cependant que la loi, dans l'intérêt des assurés, permet un délaissement plus prompt des objets périssables; les délais, à cet égard, sont justement abrégés ⁽²⁾.

Le projet propose d'étendre l'article 387 ancien *au cas de prise par corsaires ou ennemis*. Sous l'empire des principes qui régissent aujourd'hui les relations internationales, il y a les mêmes motifs de suspendre la faculté de délaissement dans ce cas que dans celui d'arrêt de puissance. Si on limite l'extension à la prise *par corsaires ou ennemis*, c'est qu'en cas de capture par pirates, il est certain que les marchandises sont perdues pour l'assuré qui doit pouvoir faire immédiatement le délaissement.

Le projet ajoute un nouveau paragraphe, pour autoriser le délaissement immédiat, lorsque la chose assurée a été confisquée ou jugée de bonne prise, avant l'expiration des délais; alors, en effet, la perte éprouvée est certaine ⁽³⁾.

L'article 388 ancien est maintenu par le projet. Seulement, pour le mettre en harmonie avec les modifications apportées par l'article précédent, le paragraphe premier se termine par les mots : « à l'effet d'obtenir la libération et » *la mainlevée des choses capturées ou arrêtées.* »

ART. 55 à 60 (389 à 394).

L'article 369 du Code actuel, comme nous l'avons vu, range au nombre des sinistres qui donnent lieu au délaissement, l'échouement avec bris et l'innavigabilité par fortune de mer. Le concours du bris et de l'échouement donne toujours lieu au délaissement; c'est une présomption de perte totale ou presque totale. L'échouement sans bris, au contraire, ne donne jamais lieu au délaissement par lui-même. Cet échouement a lieu, lorsque le navire donne ou passe sur un banc de sable où il touche et est arrêté faute d'eau pour le soutenir à flot. Le plus souvent il est purement casuel, et le fait de l'homme n'y est pour rien : si les dommages alors ne vont pas jusqu'à créer l'innavigabilité, ils sont avaries particulières. Quelquefois l'échouement est

⁽¹⁾ Mon Rapport sur le titre IX du livre 1^{er}, p. 19.

⁽²⁾ BRAVARD-VENIERES, n° 180. — POTIER, n° 136. — BOULAY-PATY SUR EMERIGON, chap. XII, sect. XXIII; chap. XVII, sect. II et sect. V. — PANDISSUS, n° 848. — VALIN, pp. 127 à 155.

⁽³⁾ Exposé des Motifs, pp. 445, 446.

volontaire et s'opère pour sauver le tout : c'est lorsque, pour éviter le naufrage ou se dérober à l'ennemi, le capitaine est obligé de faire échouer le navire; les dommages alors sont grosses avaries.

Mais si l'innavigabilité en est le résultat, à cause de cette circonstance, l'action en délaissement sera ouverte. L'échouement sans bris est en effet une fortune de mer, et l'innavigabilité qu'il engendre rentre dans les termes de l'article 369.

Toutefois l'innavigabilité, en cas d'échouement sans bris, n'existe que si le navire ne peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination. Si ces circonstances font défaut, l'assuré conserve seulement l'action d'avarie; l'assureur demeure alors chargé des frais et travaux faits pour relever le navire et le mettre en état⁽¹⁾.

Si l'assuré sur le chargement veut exercer l'action en délaissement à titre de l'innavigabilité, il doit d'abord la faire déclarer; dans les trois jours de la réception de la nouvelle de cette déclaration, il doit en faire la notification aux assureurs.

La nécessité d'une constatation de l'innavigabilité se trouvait déjà dans la législation antérieure au Code. Celui-ci n'a point dit dans quelle forme et par qui devait avoir lieu cette constatation; c'est aux tribunaux à apprécier les pièces produites et à décider, selon les circonstances, si elles méritent foi.

Le Code prescrit une prompte notification de la réception de la nouvelle, d'abord en vertu de la règle générale formulée dans l'article 374, mais spécialement aussi afin que les assureurs puissent prendre des mesures pour le radoub du navire ou pour le transbordement de la cargaison⁽²⁾.

La disposition de l'article 390, conforme aux principes généraux, entend mettre l'assureur à même d'aviser aux moyens de remédier au sinistre ou de diminuer ses pertes. Mais en attendant que l'assureur puisse veiller lui-même à ses intérêts, il a sur le lieu du sinistre un mandataire nécessaire dans la personne de l'assuré ou du représentant de ce dernier. L'innavigabilité du navire est une cause absolue de délaissement en ce qui concerne l'assurance sur le corps. Elle ne met pas toujours fin à l'assurance sur le chargement en autorisant le délaissement de ce dernier. L'article 391 charge, dans ce cas, le capitaine de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire afin de transporter les marchandises au lieu de leur destination. En effet, l'assurance sur le chargement garantit l'arrivée en lieu convenu des marchandises, et non celle du navire, qui ne figure ici que comme moyen de transport. Il peut y avoir des moyens de transporter ces mêmes marchandises par une autre voie, et il faut essayer de celle-ci avant d'assujettir l'assureur aux rigueurs d'un délaissement, qu'on peut encore chercher à lui éviter⁽³⁾.

(1) EMERIGON (et observations de BOULAY-PATY), chap. XII, sections XII, XIII et XXXVIII.

(2) ROLAND DE VILLARGUES, v^o Délaissement en cas d'assurance maritime, n^{os} 9 et 10. — BOULAY-PATY, Cours, t. IV, p. 258. — DE VILLENEUVE et MASSÉ, v^o citato, n^{os} 10 et 12.

(3) Voy. supra sur les articles 374 et 384 du Code. — BOULAY-PATY, Cours, t. IV, p. 269 — DE VILLENEUVE et MASSÉ, v^o cit., n^o 14. — EMERIGON (et observations de BOULAY-PATY), chap. XII, sect. XXXVIII.

Les pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par changement forcé de vaisseau sont aux risques des assureurs; pareil changement est une fortune de mer. Ce principe explique déjà pourquoi, dans le cas d'innavigabilité, l'assureur court le risque des marchandises chargées sur un autre navire, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement. On se convainc mieux encore de la justice de cette décision en analysant la situation à laquelle elle s'applique.

Les marchandises ne peuvent plus arriver à destination sur le navire délaissé; si on leur imposait le même sort qu'à ce dernier, les risques auraient cessé, mais une obligation des plus dures pèserait sur l'assureur. On tente de soustraire ce dernier à des conséquences trop rigoureuses : au moins faut-il qu'il réponde des dangers nouveaux auxquels les marchandises seront exposées par une tentative faite dans son intérêt ⁽¹⁾.

En matière d'innavigabilité, non-seulement l'assureur court le risque des marchandises chargées sur un autre navire, mais il est, en outre, tenu des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédant du fret et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver lesdites marchandises. Toutefois, cette obligation et celle que lui impose l'article précédent (592 du Code) ne doivent pas dépasser les sommes assurées. Il est de principe, en matière d'assurances maritimes, que l'assureur ne doit pas être responsable au delà du montant de l'assurance. Le Code n'a donc pu dire autre chose ici, sinon que l'assureur est tenu, tant que la somme assurée n'est pas absorbée en totalité, et aux risques postérieurs, et aux avaries et frais dont il est fait mention ⁽²⁾.

Après avoir imposé au capitaine du navire, déclaré innavigable, l'obligation de se procurer un autre vaisseau pour achever le transport des marchandises à destination, après avoir réglé les charges auxquelles l'assureur reste soumis relativement au chargement transbordé, la loi devait s'occuper aussi du cas où l'on ne trouverait point de navire pour recharger les marchandises et leur faire continuer leur route. Si ce cas se présente, la faculté du délaissement peut être exercée. Mais l'assuré devra prouver les recherches inutiles faites par lui ou son représentant, et l'insuccès de ses démarches devra s'être prolongé pendant un délai égal à celui que la loi impose dans le cas d'arrêt pour faire les diligences à l'effet d'obtenir la mainlevée ⁽³⁾.

Le projet reproduit sans modifications les articles 589 à 594 du Code.

⁽¹⁾ Voy. *supra* sur les articles 580 et 581 du Code. — BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, p. 276.

⁽²⁾ DE VILLENEUVE et MASSÉ, *v° cit.*, n° 15. — BOULAY-PATY, *Cours*, t. IV, p. 276. — Le même sur EMERIGON, chap. XII, sect. XXXVIII. — Comparez, sur l'obligation plus étendue du dédommagement dans les matières non maritimes, le n° 224 de DALLOZ, *v° Assurances terrestres*, et mon Rapport sur le titre IX du livre I, p. 19.

⁽³⁾ BOULAY-PATY sur EMERIGON, chap. XVII, sect. III, et chap. XIX, sect. VI.

TITRE SUPPRIMÉ.

DE L'ASSURANCE DES TRANSPORTS PAR TERRE OU PAR RIVIÈRES ET CANAUX.

Ce titre se composait d'un seul article, l'article 317 du projet de 1870, 196 du projet de 1864.

Le Gouvernement en propose et votre commission en a voté la suppression.

Le premier paragraphe de cet article se borne à stipuler pour le cas où les parties n'auraient pas déterminé par la police le commencement et la fin des risques. Il établit deux présomptions différentes, suivant qu'il s'agit de transports par terre ou de transports par rivières ou canaux.

Nous pensons que l'on peut sans aucun inconvénient abandonner ce point à la prévoyance des parties. Si elles ont négligé de s'en occuper, les tribunaux sauront bien à l'aide des principes généraux déterminer le moment où, dans chaque cas, les risques ont commencé et fini, d'après l'intention des parties.

Le deuxième paragraphe de l'article a été introduit à la suite d'une longue discussion sur un article de l'avant-projet ainsi conçu :

ART. 25, § 2. — L'assureur n'est pas tenu des dommages si le trajet a été effectué sans nécessité par des voies extraordinaires ou d'une manière qui n'est pas usuelle.

On fit remarquer notamment qu'en pratique les parties dérogeraient toujours à une disposition semblable, et qu'il était préférable de mettre la loi d'accord avec les usages, en décrétant en règle générale la responsabilité de l'assureur pour les faits du voiturier ou du batelier, sauf aux parties à déroger à cette règle par des dispositions particulières.

Si, en droit strict, disait un membre de la commission de révision, il peut être vrai de dire que l'assuré, libre dans le choix qu'il fait de la personne chargée du transport, doit supporter les dommages résultant du fait de cette personne; il est néanmoins certain que, dans le cours des transports qui s'effectuent souvent à des distances considérables, l'assuré ne possède aucun moyen quelconque de surveiller l'expédition des marchandises et d'empêcher que cette expédition ne soit faite par telle voie plutôt que par telle autre. Dès l'instant que l'assuré a remis la marchandise au batelier ou au voiturier, elle échappe entièrement à toute surveillance de sa part. Dès cet instant elle court des risques jusqu'au moment de son arrivée à destination, et c'est précisément en vue de ces risques que l'assurance a été contractée..... Il n'en serait autrement que si l'assuré effectuait par lui-même le transport des marchandises; mais s'il fait effectuer le transport par un tiers et que ce tiers, ayant suivi une autre voie que la voie ordinaire, des dommages se produisent, ces dommages ne peuvent retomber sur l'assuré puisqu'ils ne sont point le résultat de son fait ou de sa faute, et qu'il est rationnel d'admettre que l'intention des parties a été de garantir l'assuré de tout dommage quelconque que pourra avoir éprouvé la marchandise pendant le cours du transport.

C'est en conséquence de ces observations que la disposition citée ci-dessus disparut du projet pour faire place à celle que reproduit le § 2 de l'article 317.

Nous pensons qu'il suffisait de faire disparaître la disposition et qu'il était superflu de la remplacer, tant il nous paraît « rationnel d'admettre que l'intention des parties a été de garantir l'assuré de tout dommage quelconque que pourra avoir éprouvé la marchandise pendant le cours du transport, » — tant il nous paraît impossible de trouver, dans un cas semblable, un fait ou une faute de l'assuré qui puisse le faire déchoir de son droit à la garantie stipulée. (Art. 16. Loi du 11 juin 1874.)

Le troisième paragraphe soumet les assurances relatives aux transports par terre ou par rivières et canaux aux dispositions du titre des assurances maritimes. Il nous paraît bien difficile de faire cette application, notamment aux transports par terre. Mieux vaudrait, à notre avis, laisser cette matière soumise aux règles des assurances en général. Il sera toujours permis aux magistrats, lorsqu'ils auront à statuer sur une question relative à la navigation intérieure, de recourir par voie d'analogie aux dispositions du livre II du Code de commerce pour les questions d'assurances comme pour les autres.

TITRE VIII.

DE L'ABORDAGE.

L'examen de ce titre est confié à un autre rapporteur.

TEXTE.

TITRE IX.

DES FINS DE NON-RECEVOIR ET PRESCRIPTIONS ⁽¹⁾.

Art. 1 (435).

Sont non recevables :

Toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ;

⁽¹⁾ *Documents parlementaires*, session de 1864-65, n° 29, séance de la commission du 23 juin 1865. — *Id.*, session de 1869-70, n° 204. — *Id.*, session de 1870-71, n° 14.

Toutes actions contre l'affréteur, pour avarie, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté ;

Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation.

ART. 2 (436).

Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, les jours fériés non compris, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

Toutefois, dans le cas où l'abordage a causé la perte entière du navire, le délai de la signification est d'un mois, à partir du jour où les intéressés ont eu connaissance de l'événement.

ART. 3.

Sont non recevables toutes actions à fin de contribution de la part des réclamateurs de marchandises non livrées, si la demande n'est pas faite en justice, dans les trois mois de l'arrivée du navire au port de destination

ART. 4 (432).

Toutes actions dérivant d'un contrat de prêt à la grosse, d'un contrat d'hypothèque maritime ou d'une charte-partie, sont prescrites après trois ans, à compter :

Du jour où la créance est devenue exigible, s'il s'agit d'un contrat de prêt à la grosse ou d'hypothèque maritime ;

Du jour où le voyage s'est terminé, s'il s'agit d'une charte-partie.

ART. 5 (433).

Sont prescrites :

Toutes actions en payement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini ;

Pour nourriture fournie aux matelots, par l'ordre du capitaine, un an après la livraison ;

Pour fournitures de choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites ;

Pour salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages ;

Toute demande en délivrance de marchandises, un an après l'arrivée du navire.

NOTES EXPLICATIVES.

TITRE IX.

DES FINS DE NON-RECEVOIR ET PRESCRIPTIONS.

Le seul changement apporté aux articles 430-436 du Code actuel par le projet de révision, consistait à réduire de cinq à trois ans les prescriptions établies par l'article 452.

Le Gouvernement propose aujourd'hui, à l'exemple du projet français, de réunir en un titre unique les dispositions des titres XIII et XIV du Code de commerce. A part l'article 430 qui énonce un principe incontestable de droit commun et que l'on peut supprimer, le titre XIII ne s'occupe que de prescriptions libératoires. Or, la prescription pour se libérer n'est, d'après la définition de Pothier, qu'une fin de non-recevoir (V. Dalloz, v° *Prescription civile*, n° 1) et l'ordonnance de 1681 appelait *prescriptions* les déchéances prononcées par le titre des *Fins de non-recevoir* (L. I, t. XII).

De plus, suivant encore le même exemple, il croit devoir placer les règles du titre XIV avant celles du titre XIII. Le titre XIV attache la déchéance de toute action à certaines circonstances qui permettent de présumer que le demandeur a reconnu n'avoir aucun grief. Dans le cas du titre XIII, on peut supposer qu'au moins une dette a existé, mais qu'elle a été acquittée.

ART. 1 (435).

Comme au Code de 1808.

ART. 2 (436).

Nous proposons, avec le Gouvernement, de consacrer par le texte une règle admise par la jurisprudence, à savoir que les jours fériés ne sont pas comptés dans le délai de 24 heures accordé pour les protestations (1).

L'article 435 du Code de commerce déclare non recevables : « Toutes » actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu » où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation.

(1) L. MOREL, *op. cit.*, p. 377. — BEDARRIDE, *op. cit.*, n° 2023, où il cite : C. Aix, 24 novembre 1852.

L'article 436 exige que la réclamation soit faite et signifiée dans les vingt-quatre heures, à peine de nullité.

La question de savoir si ces dispositions doivent être appliquées, même au cas où l'abordage aurait occasionné la perte de l'un des navires, était controversée déjà sous l'empire de l'ordonnance.

Emerigon enseignait la négative. La Cour de cassation de France avait décidé l'affirmative le 3 messidor an XIII. Boulay-Paty adopte cette solution et Duvergier l'a soutenue contre Dalloz. La Cour de Florence a donné la préférence au système de ce dernier (1).

Il est impossible de ne pas reconnaître que la doctrine consacrée par la Cour de cassation était d'une rigueur excessive (2). Mais le projet français, partant de l'idée que les droits lésés par un abordage ne peuvent pas être sacrifiés par une négligence du capitaine, supprime complètement l'obligation de la protestation dans le cas d'abordage. Il déclare non recevables « toutes » actions en indemnité pour faits d'abordage, si la demande n'est pas faite « en justice dans le mois de la connaissance acquise de l'événement par les » intéressés (art. 431). »

C'est, à notre avis, dépasser le but. Le motif de la déchéance qui nous occupe, c'est que, pour nous servir des expressions de Valin, « les accidents » maritimes sont si fréquents, qu'il se pourrait qu'un navire, après avoir été « abordé par un autre, souffrit, dans un intervalle assez court, d'autres avaries dont on dissimulerait la cause pour les faire regarder comme une suite » naturelle, ou même comme un effet direct de l'abordage (3). »

Ce motif conserve toute sa force dans les cas ordinaires, qui ne prêtent guère d'ailleurs au soupçon d'une négligence ou d'une connivence de la part du capitaine. C'est ce qui nous a déterminés à introduire dans l'article 2 une distinction entre le cas où l'abordage a causé la perte entière du navire et les autres cas.

ART. 3.

Cet article est emprunté au projet français. « Enfin, dit le Rapport de la » commission, dans un article nouveau, le projet prévoit le cas où un réclamateur de marchandises, se les faisant délivrer longtemps après les autres. » voudrait recourir contre ceux qui ont déjà reçu leurs marchandises pour » les faire contribuer à des avaries. Ce recours existe assurément, mais il » troublerait toutes les relations s'il s'exerçait après un trop long délai; le » projet, comblant à cet égard une lacune du Code, fixe ce délai à trois mois » après l'arrivée du navire au port de destination. » (Projet, art. 450. Rapport, p. 158).

(1) DALLOZ, v° cit., n° 2294. — BEDARRIDE, *op. cit.*, n° 2027.

(2) DE COURCY, *op. cit.*, p. 199.

(3) DALLOZ, n° 2295.

ART. 4 (452).

La substitution du délai de trois ans au délai de cinq ans, pour les prescriptions établies par l'article 452 du Code de commerce, avait été proposée par la commission de révision ⁽¹⁾ et accueillie par la commission de la Chambre ⁽²⁾. Depuis lors la loi sur les assurances a réduit à trois ans, mais à compter du jour de l'événement qui y donne ouverture, toutes actions dérivant d'une police d'assurance. Nous ne connaissons aucun motif assez grave pour maintenir, en matière d'assurances maritimes, une dérogation à la loi générale et au droit commun en ce qui concerne le point de départ de la prescription.

Le projet français prend pour point de départ le jour où le voyage s'est terminé ou, si le navire a disparu sans que l'on ait de ses nouvelles, le jour des dernières nouvelles.

Il nous a paru logique d'étendre au contrat maritime nouveau, introduit par le projet, et à la charte-partie le délai de prescription admis pour le prêt à la grosse et pour l'assurance.

ART. 5 (453).

Cet article ne s'écarte de l'article 453 du Code qu'en un point. Il soustrait à la prescription d'un an, pour la soumettre ainsi à la loi commune, les actions du chef de fournitures faites pour la construction du navire. Leur importance et le moment auquel le contrat se forme nous semblent justifier cette modification.

Le Code néerlandais soumet ces fournitures à la prescription de trois ans (art. 742.)

ART. supprimés (450, 451, 454).

L'article 450 n'est que l'expression d'une règle élémentaire de droit commun, consacrée par l'article 2256 du Code civil.

Il en est de même de l'article 454. (Voir Code civil, art. 2244 et suivants.)

L'article 451 renvoie simplement à une règle spéciale établie au titre *des assurances en général*. Cette règle conservera tous ses effets soit que l'on y fasse renvoi au présent titre, soit que l'on s'en abstienne.

Ces trois articles ont également disparu du projet français.

(1) Projet, art. 450. — Rapport, p. 158. — Séance du 23 juin 1863 ; *Documents*, 1864-65, n° 29.

(2) Mon rapport. *Ann. parl.*, 1869-1870. *Doc.*, p. 65.

TEXTE.
—**DISPOSITION TRANSITOIRE.**

A dater de la mise en vigueur des dispositions du Code de commerce nouveau qui règlent le droit maritime, les articles 197 à 215 du Code de commerce de 1808 seront ajoutés au Code de procédure civile, pour y être observés jusqu'à la révision dudit Code.

NOTE EXPLICATIVE.
—**DISPOSITION TRANSITOIRE.**

Nous avons annoncé. pp. 1 et 16 de ce rapport, l'introduction de cet article ; nous en avons donné les motifs ; la rédaction est calquée sur l'article 734 du projet de révision de 1870, dans lequel la disposition pourra être refondue lors de la mise en vigueur du nouveau Code en son entier.

Le Président-Rapporteur,

P. VANHUMBÉÉCK.
