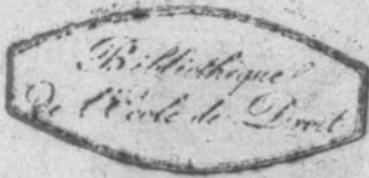


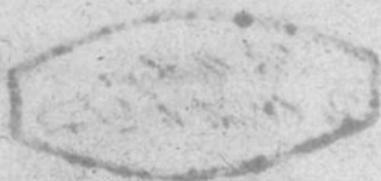
ESPRIT

DU

CODE DE COMMERCE.



DE L'IMPRIMERIE DE MAME FRÈRES.



ESPRIT  
DU  
CODE DE COMMERCE,  
OU

COMMENTAIRE puisé dans les Procès-verbaux du Conseil d'état, les Exposés de motifs et discours, les Observations du Tribunal, celles des Cours d'appel, Tribunaux et Chambre de Commerce, etc., etc.

ET

COMPLÉMENT du Code de commerce, par la conférence analytique et raisonnée avec ses dispositions, des articles du Code Napoléon, du Code de Procédure civile, et généralement des Lois, Réglemens et Décrets impériaux antérieurs qui s'y rapportent; ou auxquels il se réfère;

DÉDIÉ A S. M. L'EMPEREUR ET ROI ;

PAR J. G. LOCRÉ,

SÉCRÉTAIRE GÉNÉRAL DU CONSEIL D'ÉTAT, MEMBRE DE LA LÉGION D'HONNEUR.

TOME QUATRIÈME.



A PARIS,

CHEZ GARNERY, LIBRAIRE, RUE DE SEINE, N° 6.

M. DCCCXI.

LE DROIT DE COMMERCE

Les principes de droit de commerce sont exposés dans ce Traité, qui est divisé en deux parties. La première partie traite des principes généraux de droit de commerce, et la seconde partie traite des principes particuliers de droit de commerce.

Contenant le Code de Commerce, par le célèbre jurisconsulte et avocat au Parlement, M. GUYOT, et le célèbre avocat au Parlement, M. DE PONS.

PAR M. GUYOT

TOME QUATRIÈME



A PARIS

CHEZ GUYOT, Libraire, rue de la Harpe, n. 222.

M. DCCCLXXII

# ESPRIT

DU

# CODE DE COMMERCE.

---

## LIVRE II.

### DU COMMERCE MARITIME.

---

#### TITRE X.

#### DES ASSURANCES.

*C*E titre a été présenté au Conseil d'état par M. Corvetto, conseiller d'état ;

*Discuté et adopté dans les séances des 11 et 29 août 1807 ;*

*Communiqué officieusement au Tribunal ;*

*Relu au Conseil d'état ;*

*Présenté au Corps législatif ;*

*Décrété le même jour ;*

*Promulgué le 25.*

SECTION I<sup>re</sup>.DU CONTRAT D'ASSURANCE, DE SA FORME ET  
DE SON OBJET.

## ARTICLE 332.

LE CONTRAT D'ASSURANCE <sup>1</sup> EST RÉDIGÉ PAR ÉCRIT <sup>2</sup>.

IL EST DATÉ DU JOUR AUQUEL IL EST SOUSCRIT.

IL Y EST ÉNONCÉ SI C'EST AVANT OU APRÈS MIDI <sup>3</sup>.

IL PEUT ÊTRE FAIT SOUS SIGNATURE PRIVÉE <sup>4</sup>.

IL NE PEUT CONTENIR AUCUN BLANC <sup>5</sup>.

IL EXPRIME <sup>6</sup>

LE NOM ET LE DOMICILE DE CELUI QUI FAIT ASSURER <sup>7</sup>, SA QUALITÉ DE PROPRIÉTAIRE OU DE COMMISSIONNAIRE <sup>8</sup>,

LE NOM ET LA DÉSIGNATION DU NAVIRE <sup>9</sup>,

LE NOM DU CAPITAINE <sup>10</sup>,

LE LIEU OU LES MARCHANDISES ONT ÉTÉ OU DOIVENT ÊTRE CHARGÉES,

LE PORT D'OU CE NAVIRE A DU OU DOIT PARTIR,

LES PORTS OU RADES DANS LESQUELS IL DOIT CHARGER OU DÉCHARGER,

CEUX DANS LESQUELS IL DOIT ENTRER <sup>11</sup>,

LA NATURE ET LA VALEUR OU L'ESTIMATION DES MARCHANDISES OU OBJETS QUE L'ON FAIT ASSURER <sup>12</sup>,

LES TEMPS AUXQUELS LES RISQUES DOIVENT COMMENCER ET FINIR <sup>13</sup>,

LA SOMME ASSURÉE <sup>14</sup>,

LA PRIME OU LE COUT DE L'ASSURANCE <sup>15</sup>,

LA SOUMISSION DES PARTIES A DES ARBITRES, EN CAS DE CONTESTATION, SI ELLE A ÉTÉ CONVENUE <sup>16</sup>,

ET GÉNÉRALEMENT TOUTES LES AUTRES CONDITIONS DONT LES PARTIES SONT CONVENUES <sup>17</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 138);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° III);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 143, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos I et II, art. 332).*

I. LE CONTRAT D'ASSURANCE. Le contrat d'assurance en général est un contrat aléatoire (1), par lequel une ou plusieurs personnes qu'on nomme *assureurs* se chargent de garantir à d'autres qu'on appelle *assurés*, moyennant un prix qui est la *prime d'assurance*, certains risques et pertes que peuvent leur causer les cas fortuits auxquels ils sont exposés à raison de la situation particulière où ils se trouvent.

Un tel contrat peut nécessairement s'étendre à toutes les hypothèses où il y a des chances à courir.

Aussi voit-on des compagnies d'assurances ou des particuliers qui se constituent assureurs à l'effet de garantir les événemens d'incendie, les transports faits par terre, etc., etc.; mais il s'agit seulement ici des assurances qui ont pour objet les risques de la navigation, c'est-à-dire du *contrat d'assurance*

---

(1) Code Napoléon, art. 1964.

*maritime.* Les autres sont réglées par des lois étrangères à la matière du Code de commerce.

« Les dangers de la navigation entravoient le commerce maritime. Le système des assurances a paru ; il a consulté les saisons ; il a porté ses regards sur la mer ; il a interrogé ce terrible élément ; il en a jugé l'inconstance ; il en a pressenti les orages ; il a épié la politique ; il a reconnu les ports et les côtes des deux mondes ; il a tout soumis à des calculs savans , à des théories approximatives , et il a dit au commerçant habile , au navigateur intrépide : Certes , il y a des désastres sur lesquels l'humanité ne peut que gémir ; mais quant à votre fortune , allez , franchissez les mers , déployez votre activité et votre industrie : je me charge de vos risques. Alors , s'il est permis de le dire , les quatre parties du monde se sont rapprochées » (1).

Tel est le contrat d'assurance. En traçant les dispositions qui le concernent , avec combien de plaisir les auteurs du Code se sont renfermés dans le beau système de l'ordonnance ! Elle forme presque , sous ce rapport , le droit commun des nations » (2).

2. EST RÉDIGÉ PAR ÉCRIT. Ici se reproduisent les questions qui ont été traitées sur l'article 311. Je me

---

(1) M. *Corvetto* , Procès-verbal du 8 septembre 1807 , Exposé des motifs , n° XVII. — (2) *Ibid.* , n° XVI.

bornerai à renvoyer aux notes qui accompagnent ce dernier article.

J'ajouterai seulement que toutes les fois que, dans cette matière des assurances, le législateur a voulu impérativement ordonner ou défendre quelque chose, il a eu soin d'attacher expressément à ses dispositions une sanction pénale \*.

3. IL EST DATÉ DU JOUR AUQUEL IL EST SOUSCRIT. IL Y EST ÉNONCÉ SI C'EST AVANT OU APRÈS MIDI. Cette condition n'étoit pas exigée dans le premier projet \*\*.

Elle fut réclamée par la Cour de cassation, laquelle demanda même que l'heure fût exprimée dans le contrat (1).

La Commission admit cet amendement (2).

Le Conseil d'état l'a également adopté (3), mais en remplaçant l'énonciation trop précise de l'heure par celle de la date générale *avant ou après-midi* (4).

« Ces dispositions sont nouvelles, mais elles n'en sont pas moins nécessaires.

« Il est généralement senti combien il est utile de

(1) Observations de la Cour de cassation, *tome 1<sup>er</sup>, p. 26.* — (2) Projet de Code de commerce corrigé, *art. 138.* — (3) Décision, Procès-verbal du 11 août 1807, n<sup>o</sup> III. — (4) Procès-verbal du 11 août 1807, n<sup>o</sup> IV.

\* Voyez ci-après les articles 347, 348, 365 et 367. — \*\* Voyez article 259.

dater le contrat. Les assurances qui, en couvrant tout le risque, se trouvent antérieures à d'autres, qu'on auroit fait sur le même risque dans la suite, annulent ces dernières. L'époque du contrat, le point fixe, l'heure même de cette époque seroient d'ailleurs nécessaires à établir pour régler les cas où il pourroit y avoir présomption de la nouvelle de l'arrivée ou de la perte du navire au temps de l'assurance; et en général, pour régler les droits de tous les créanciers qui pourroient avoir intérêt dans le bâtiment ou dans l'objet assuré.

« Il faut convenir que ce raisonnement conduisoit à imposer le devoir de l'indication de l'heure précise où le contrat seroit souscrit. Mais ici, la stricte sévérité des principes a dû s'accommoder aux formes larges et faciles du commerce. On ne sauroit, dans la pratique, exiger sans beaucoup d'inconvéniens une précision plus grande que celle que le Code établit » (1).

Mais quel sera l'effet de l'omission, soit de la date, soit de l'énonciation que l'acte a été fait avant ou après-midi ?

— La Cour de cassation proposoit de décider ¶ que le contrat qui ne porte pas de date est nul ; (2).

(1) M. *Corvetto*, Procès-verbal du 8 septembre 1807, Exposé des motifs, n° xvii. — (2) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 23.

Le principe est vrai en soi, mais il n'est pas possible de l'admettre sans distinction.

D'abord, le contrat peut bien être annulé comme instrument et en tant qu'il étoit destiné à faire preuve; mais la convention doit demeurer et survivre au titre, puisqu'il n'est pas nécessaire pour sa validité qu'elle soit rédigée par écrit\*.

Ensuite, même comme instrument, l'acte ne sauroit être nul vis-à-vis des parties qui l'ont souscrit, puisqu'à leur égard il fait nécessairement preuve de leur convention: néanmoins le défaut de date fortifieroit la présomption de la fraude que réprime l'article 365, si l'on se trouvoit dans l'espèce de cet article.

Mais point de doute que l'acte sans date ne pourroit être opposé à des tiers, soit pour annuler des assurances que les parties prétendroient avoir été postérieurement faites, soit pour maintenir le privilège de celui que le contrat constitueroit assureur, car c'est pour empêcher toute fraude à cet égard que l'énonciation de la date est prescrite.

Cependant, cela même n'est vrai qu'à l'égard des tiers qui ont acquis date avant les signataires du contrat d'assurance. Si par l'enregistrement ou

---

\* Voyez note précédente.

de toute autre manière, l'acte avoit reçu une date authentique depuis sa confection, il feroit preuve contre les tiers qui viendroient ensuite. Les motifs qui ont fait recommander de dater le contrat montrent que tel est l'esprit de la loi.

On peut appliquer aussi ce qui vient d'être dit à l'omission du temps précis où l'acte a été passé. Il n'y a pas de difficulté que lorsque, de deux actes faits le même jour, l'un relate s'il a été signé avant ou après-midi, et que l'autre ne contient pas cette énonciation, les assureurs qui ont souscrit le premier méritent la faveur de la loi, à laquelle ils se sont conformés, et doivent en conséquence primer les autres.

4. IL FEUT ÊTRE FAIT SOUS SIGNATURE PRIVÉE. Les Tribunaux et Conseils de commerce de Bordeaux et de Nantes demandoient qu'on ajoutât : *Et dans ce cas il sera fait en double* (1).

Cette addition étoit inutile. *Emérigon* et *Valin* observent que la signature de l'assuré n'est jamais nécessaire, parce que l'acte est remis entre ses mains, et que s'il refusoit de payer la prime, le livre du cour-

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Bordeaux, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 181 ; — du Tribunal et Conseil de commerce de Nantes, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 141.

tiér serviroit de titre aux assureurs (1). Cette décision a été consacrée par le Code \*.

Il est néanmoins un cas où la rédaction en double devient indispensable, c'est celui où les parties ont traité sans l'entremise d'un courtier, ce qui leur est certainement permis \*\*. Mais l'addition réclamée par le commerce de Bordeaux et de Nantes n'étoit pas nécessaire même pour cette hypothèse : le droit commun suffit alors. Voici les règles qu'il établit :

*Les actes sous seing-privé, qui contiennent des conventions synallagmatiques, ne sont valables qu'autant qu'ils ont été faits en autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct.*

*Il suffit d'un original pour toutes les personnes ayant le même intérêt.*

*Chaque original doit contenir la mention du nombre des originaux qui en ont été faits (2).*

*Néanmoins le défaut de mention que les originaux ont été faits doubles, triples, etc., ne peut être opposé par celui qui a exécuté de sa part la convention portée dans l'acte (3).*

#### 5. IL NE PEUT CONTENIR AUCUN BLANC. On con-

(1) *Emérigon, des assurances, chap. 2, sect. 4, §. 7; — Valin, sur les art. 68 et 69, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. —*

(2) *Code Napoléon, art. 1325. — (3) Ibidem.*

\* *Voyez art. 192, n° 8. — \*\* Tome 1<sup>er</sup>, p. 423 et 424.*

çoit sans peine le motif de cette disposition. « C'est au moyen des blancs, comme l'observoient le Tribunal et le Conseil de commerce de Bordeaux, que s'introduisent la plupart des fraudes et des erreurs dont le commerce a été souvent la victime » (1).

Mais qu'arrivera-t-il si l'on ne se conforme pas à la disposition ?

Le Tribunal et le Conseil de commerce de Bordeaux proposoient d'imposer la peine des dommages-intérêts aux courtiers (2).

Cette peine avoit été établie par l'ordonnance (3). Le Code de commerce n'en parle pas ; mais elle n'en subsiste pas moins, attendu que *tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer* (4).

Je ne sais même si l'on ne pourroit pas appliquer aux courtiers la peine de l'amende que l'article 13 de la loi du 25 ventôse an 11 inflige en pareil cas aux notaires, auxquels l'article 79 du Code de commerce les assimile, et contre lesquels elle auroit certainement lieu si l'acte avoit été reçu par eux, comme le même article 79 les y autorise.

Il est entendu que c'est aux parties contractantes

(1) Observations du Tribunal de commerce de Bordeaux, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 182. — (2) *Ibidem*. — (3) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 68. — (4) Code Napoléon, art. 132.

que les dommages-intérêts sont dus , et de là résulte que les polices d'assurances faites sous seing privé n'y donnent jamais ouverture ; car il ne peut s'y trouver des blancs , sans que ce ne soit la faute de toutes les parties.

Mais cet effet des blancs n'est pas celui qui mérite le plus d'attention. Il faut voir si , comment et jusqu'à quel point les blancs influent , soit sur la validité , soit sur la preuve de la convention.

En soi ils ne nuisent à l'acte ni sous l'un , ni sous l'autre rapport , puisque la loi ne prononce pas la peine de nullité , et que d'ailleurs , si , comme il a été dit \* , le défaut d'acte non seulement ne détruit pas la convention , mais n'en renverse pas toujours la preuve , à plus forte raison en sera-t-il ainsi , lorsque l'acte n'est qu'irrégulier et qu'il forme même un commencement de preuve par écrit.

Ce ne sera donc point par cela seul qu'il se trouve des blancs dans une police qu'elle devra être rejetée ; mais il faudra examiner si le blanc porte sur une clause ou sur une énonciation qu'on n'ait pu omettre , laisser en suspens ou abandonner à la discrétion de l'une des parties , sans ruiner , soit la convention , soit la preuve que l'acte doit fournir. Lorsque le blanc ne peut avoir aucune de ces conséquences, il

---

\* Voyez notes sur les art. 311 et 332.

ne préjudicie à rien. Dans le cas contraire il pourra, suivant les circonstances, anéantir la convention, ou empêcher l'acte de faire preuve complète.

Un blanc, tant qu'il n'est pas rempli, ne constituant qu'une omission, tout ce qui est dit de l'effet des omissions dans les notes sur l'article 311 doit ici servir de règle.

6. IL EXPRIME. La Cour de cassation avoit demandé que l'effet des contraventions et des omissions fût déterminé, et elle présentoit sur ce sujet une longue série de dispositions (1).

La Commission ne crut pas devoir les insérer dans son projet. Voici les raisons qu'elle en a données. « Il nous a paru, a-t-elle dit, que toutes ces conséquences dérhoient naturellement du texte même de la loi, et sur-tout de l'article 138 (259 du Code). L'ordonnance n'étoit point entrée dans ces détails; et nous ne croyons pas que la jurisprudence des Tribunaux ait beaucoup varié sur ces points, qui nous paroissent de droit.

« Nous avons pensé que la loi ne devoit énoncer que des principes absolus et des exceptions générales; qu'il étoit peut-être dangereux qu'elle descendît dans les détails de chaque exception particulière,

---

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 26, 27 et 28.

parce qu'alors elle ne doit rien omettre : *Inclusio unius est exclusio alterius*. On en pourroit conclure que ce qui n'est pas expressément défendu est permis.

« La chicane, qui aime les détails, parce qu'elle y trouve toujours plus d'alimens, s'y attache avec une grande complaisance ; et toute cette prévoyance du législateur devient souvent plus funeste qu'une sage retenue » (1).

Je rappellerai les articles de la Cour de cassation à mesure qu'ils pourront servir à éclaircir le texte, et je suivrai en général la même marche que sur l'article 311 \*.

7. LE NOM ET LE DOMICILE DE CELUI QUI FAIT ASSURER. Il faut bien, comme je l'ai dit ailleurs \*\*, que l'on connoisse à l'inspection de l'acte quelles sont les personnes qu'il engage.

On ne peut pas ignorer le nom de l'assureur, la signature du moins le fait connoître : aussi l'article ne s'est-il pas occupé de lui ; mais il seroit possible que la police n'indiquât que le navire, la prime, etc., et n'indiquât pas suffisamment l'assuré. Dans cette hypothèse, il pourroit, suivant les circonstances,

---

(1) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 92 et 95.

\* Voyez notes sur l'art. 311. — \*\* Voyez la note 2 sur l'art. 273.

s'élever des doutes. En effet, l'assurance peut être valablement contractée, non seulement au profit du propriétaire, mais au profit de tous ceux qui supportent les risques de la chose (et voilà pourquoi la réassurance est permise). Si donc plusieurs personnes avoient droit de faire assurer la même chose et que le nom de celui avec lequel l'assureur a contracté ne fût pas exprimé dans l'acte, la désignation de l'objet assuré du navire, etc., n'apprendroit pas toujours d'une manière certaine envers qui l'assureur s'est obligé.

Au reste, hors ce cas et même dans ce cas, lorsque, par l'effet d'autres circonstances, il n'y a pas d'incertitude, l'omission du nom et du domicile de l'assuré ne préjudicie ni à la convention ni à la preuve que l'acte doit opérer.

Mais il importe de s'élever à des vues plus générales et d'examiner quelles personnes ne peuvent faire usage du contrat d'assurance.

Distinguons d'abord entre la faculté de faire assurer et celle de se rendre assureur. J'appellerai l'usage de la première *assurance passive*; et la seconde *assurance active*.

La première ne constitue pas un commerce : l'assuré n'est qu'un propriétaire qui pourvoit à la conservation de sa chose, et dès-lors il ne fait qu'exer-

cer le droit d'administrer son bien , droit qui est une des suites du droit de propriété.

Cela est évident lorsque l'assurance porte sur des effets dont il ne trafique point ; quand, par exemple, il est propriétaire d'une habitation dans les Colonies, et qu'il fait assurer les produits qu'on lui envoie tous les ans.

Mais cela est également vrai quand l'assurance porte sur des effets dont l'assuré trafique ; car relativement à lui l'assurance n'est qu'un contrat accessoire à son négoce , et n'est pas son négoce même : son commerce est tout entier dans l'achat qu'il a fait des marchandises assurées avec l'intention de les revendre , et dans la revente de ces mêmes marchandises.

L'assurance active au contraire est essentiellement un commerce ; car l'assureur se livre à une spéculation dans la vue de bénéficier.

De là résulte,

Que l'assurance passive est permise à quiconque est capable de contracter et d'administrer son patrimoine ;

Que l'assurance active ne l'est qu'à ceux qui peuvent faire , soit le commerce en général , soit le commerce particulier d'assurance.

Appliquons ce dernier principe aux diverses per-

sonnes qu'il régit, ou de la capacité desquelles il peut faire douter.

Ces personnes doivent être divisées en deux classes.

Les unes sont frappées d'incapacité.

Les autres seulement d'une prohibition.

J'ai dit ailleurs quel est l'objet de cette distinction \*. Elle est nécessaire, parce que les incapacités opèrent la nullité du contrat, tandis que l'infraction aux prohibitions laisse subsister l'acte, et soumet seulement le contrevenant à une peine.

Je parlerai d'abord des incapables.

Il est hors de doute que les personnes incapables de contracter le sont aussi de se rendre assureurs; qu'il en est donc ainsi des mineurs, des interdits, des femmes en puissance de mari.

Mais la question sera de savoir si ces incapacités cessent dans le mineur commerçant et dans la femme marchande publique.

*Pothier* décide qu'ils peuvent se constituer assureurs s'ils font le commerce d'assurance (1).

*Emérigon* réfute *Pothier* et lui oppose que les assureurs ne sont pas dans la classe des négocians, à moins qu'ils ne fassent habituellement l'assurance.

(1) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 91.

\* Voyez tome 2, notes sur les art. 113 et 114.

Il estime néanmoins que le contrat d'assurance étant, comme la lettre de change, du nombre des actes qui rendent justiciables des Tribunaux de commerce quiconque les souscrit, et ces Tribunaux ne distinguant point entre les mineurs et les femmes mariées et les autres signataires, le contrat d'assurance auroit ses effets, (1).

Cet auteur, comme on voit, ne fait même aucune différence entre les mineurs commerçans ou les femmes marchandes publiques et les autres femmes ou mineurs.

Cependant cette distinction a existé dans tous les temps. La jurisprudence qui défendoit, soit à la femme non marchande publique de s'obliger sans l'autorisation de son mari, soit au mineur non commerçant de contracter sans le consentement de son tuteur, a toujours eu ses effets relativement aux affaires de commerce comme relativement aux autres affaires. Dans le droit actuel elle est formellement établie par la loi \*, et le législateur en a fait textuellement l'application à une matière très-grave, à celle des lettres de change, papiers qu'il importe tant de ne pas affoiblir, si l'on veut maintenir le crédit dans le commerce \*\*.

---

(1) *Emérigon*, de l'assurance, chap. 4, sect. 1<sup>re</sup>.

\* *Voyez les art. 2, 3, 4 et 5, et les notes sur ces art. — \*\* Voyez les art. 113 et 114, et les notes sur ces articles.*

La question doit donc être réduite aux mineurs commerçans et aux femmes marchandes publiques : les autres ne peuvent certainement pas se rendre assureurs sans autorisation.

Je n'examinerai pas si la solution que donne *Emérigon* est bien conforme aux principes du temps où cet auteur écrivoit ; c'est d'après notre droit actuel qu'il faut prononcer : or, ce droit ne laisse aucun doute.

D'un côté, la capacité du mineur commerçant, ni celle de la femme marchande publique, n'est pas restreinte à une branche particulière de commerce, mais étendue à toutes les opérations de commerce quelconques ;

De l'autre, le Code met positivement les assurances au rang des actes de commerce \*.

Il est donc indubitable que les personnes dont il s'agit peuvent se constituer valablement assureurs.

Au-delà il ne peut plus y avoir de doute que relativement aux assurances faites par des Français au profit d'étrangers.

L'ordonnance (1) permettoit aux étrangers d'assurer et de faire assurer en France.

---

(1) Ordonnance de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 1<sup>er</sup>.

\* Voyez art. 632.

La Commission avoit répété cette disposition (1).

Le Conseil d'état l'a retranchée, non qu'il ait entendu en rejeter la doctrine; mais parce qu'elle étoit inutile : de droit commun les sujets des différentes puissances peuvent lier entre eux des affaires de commerce, et même faire des conventions de toute nature : les articles 14, 15 et 16 du Code Napoléon le supposent évidemment.

Cependant la faculté d'assurer cesseroit dans les Français à l'égard de la nation avec laquelle le commerce viendroit à être interdit.

A ces incapacités, qui toutes dérivent de la qualité permanente des personnes, il faut en ajouter une autre qui ne naît que d'une qualité accidentelle et momentanée, c'est celle dont est frappé le commissionnaire de l'assuré.

*Emérigon* décide qu'il ne peut pas se rendre assureur. Les raisons sur lesquelles il se fonde ne me paroissent pas susceptibles de réplique. « Le commissionnaire, dit cet auteur, ayant accepté la qualité de mandataire, il ne peut rien faire qui soit incompatible avec son propre titre. Il doit non-seulement agir avec droiture et pureté, mais éviter encore toute démarche suspecte.

» En cas d'heureuse arrivée, il ne pourroit de-

---

(1) Projet du Code de commerce, art. 256.

mander ou retenir aucune prime pour une assurance nulle en elle-même. En cas de perte, il seroit responsable du sinistre, non comme assureur, mais comme commissionnaire peu exact. Toute la grace qu'on pourroit lui faire seroit de lui bonifier la valeur de la prime qui eût été payée à tout autre assureur ; et je crois que cette prime devoit être réglée au taux le plus bas de la place.

» Un commissionnaire assureur est-il bien propre à marchander sur le taux de la prime dont il profite lui-même ? Sera-t-il aussi désintéressé pour vaincre les difficultés que les cas de perte ou d'avarie n'occasionnent que trop souvent ? Si de son chef il ne suscite ni délai, ni obstacle, sera-t-il attentif à franchir les doutes que les autres assureurs élèveront ? Quelle confiance puis-je avoir en celui qui devient ma partie adverse, et qui, mieux que tout autre, est à même d'abuser de mon secret » (1) ?

Mais comme cette incapacité n'est établie que dans l'intérêt de l'assuré, elle n'a d'effets que lorsqu'il plaît à l'assuré de la faire valoir.

S'il désavoue le commissionnaire comme ayant contrevenu aux règles du mandat, le contrat sera nul, et cette nullité soumettra le mandataire à des dommages-intérêts envers le commettant.

---

(1) *Emérigon*, *Traité des assurances*, chap. 5, sect. 9.

Si l'assuré ratifie le contrat, fût-ce tacitement, c'est-à-dire en en réclamant l'exécution, le commissionnaire ne pourra s'y refuser, car personne n'est admis à se faire un titre de ses fautes.

Voilà pour les incapacités ; je passe aux prohibitions.

Nous avons d'abord la défense faite aux courtiers de se mêler pour leur compte d'opérations de banque et de commerce\*.

On prétendrait vainement que cette défense ne concerne que les courtiers de marchandises et non les courtiers d'assurance :

1<sup>o</sup> La loi ne fait pas de distinction : elle parle des courtiers en général ;

2<sup>o</sup> Les motifs qui ont fait établir la prohibition ont la même force à l'égard des courtiers d'assurance qu'à l'égard des autres\*\*.

Au reste, le Code de commerce est plus sévère que l'ordonnance, car cette loi ne défendoit aux courtiers de prendre intérêt que dans les assurances faites par leur entremise (1), ce qui leur laissoit la faculté de s'intéresser dans celles où ils n'avoient pas prêté leur ministère. Mais cette indulgence a entraîné des abus si graves qu'il a fallu que la jurispru-

---

(1) Ordonnance de 1681, livre 3, titre 6, art. 68.

\* Voyez les art. 85, 86, 87 et les notes sur ces articles. — \*\* Voyez ces motifs dans les notes sur l'art. 85.

dence et l'autorité y apportassent remède, en rendant la prohibition absolue (1). Le Code a conservé ce système.

Cependant l'ordonnance, comme l'observe *Pothier* (2), ne prononçant pas la nullité du contrat, l'assurance avoit ses effets. Il en est encore de même aujourd'hui, parce que, ainsi que je l'ai observé ailleurs, la violation des prohibitions expose bien le contrevenant à des peines, mais ne vicie pas le contrat.

Ce que je viens de dire des courtiers me semble également convenir aux notaires, le Code de commerce leur donnant concurremment avec les courtiers le droit de recevoir les polices d'assurance \*. A la vérité, il ne leur attribue que la confection de l'acte et ne les admet pas à faire la négociation; mais il est difficile de se persuader que, dans le fait, les notaires ne franchissent pas ces limites. C'est par ce motif que l'ordonnance leur appliquoit textuellement la prohibition (3). *Pothier* limitoit cette disposition aux notaires établis dans les villes où il y a des chambres d'assurance (4). Je ne vois pas sur

(1) *Emérigon*, Traité des assurances, chap. 5, sect. 9. — (2) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 94. — (3) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 68. — (4) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 94.

\* Voyez art. 79.

quoi cette distinction seroit fondée, car tout notaire qui reçoit un contrat d'assurance est justement suspect, en quelque lieu qu'il réside.

Le commerce, et par conséquent l'assurance active, sont encore défendus aux ecclésiastiques, sinon par les lois civiles, du moins par les canons. On peut se référer à ce qui a été dit sur ce sujet en traitant du contrat de change \*.

La même prohibition a été également faite aux magistrats sous peine de privation de leurs offices par l'ordonnance de 1355, par celle de François I<sup>er</sup> du mois d'octobre 1535, et par l'ordonnance d'Orléans, art. 109.

L'ordonnance de 1681 avoit spécialement défendu le commerce maritime et toutes les opérations qui s'y rapportent aux officiers des amirautés (1).

Cette dernière défense ne peut plus subsister pour les juges actuels des affaires d'assurance, puisque ces affaires sont portées devant les Tribunaux de commerce \*\*, Tribunaux essentiellement composés de négocians \*\*\*. Mais je pense que la prohibition doit toujours son effet relativement aux autres juges

(1) Ordonnance de 1681, liv. 1<sup>er</sup>, tit. 3, art. 10; liv. 3, tit. 9, art. 34; et liv. 4, tit. 9, art. 16.

\* Voyez tome 2, notes sur les art. 113 et 114. — \*\* Voyez art. 631 et 633. — \*\*\* Voyez art. 620.

et magistrats, les lois qui l'ont établie n'ayant pas été rapportées \*.

A l'égard des nobles, dans des temps très-reculés, toute espèce de commerce leur étoit défendu sous peine de dérogeance. Depuis, l'ordonnance de 1629, art. 452, les édits des mois de mai et d'août 1664, portant établissement de compagnies des Indes orientales et occidentales, l'édit du mois d'août 1669, enfin l'ordonnance de 1681, livre 2, titre 8, art. 1<sup>er</sup>, ont permis aux nobles le commerce maritime, et les édits du mois de décembre 1701, et du mois de mars 1765, les ont autorisés à faire le commerce de terre en gros. La dérogeance n'étoit donc plus attachée qu'au commerce de détail.

La loi du 3 septembre 1791, en abolissant la noblesse, a sans doute aussi abrogé toutes les lois accessoires à cette institution. D'un autre côté, les statuts du 1<sup>er</sup> mars 1808, qui instituent les titres, ni aucune disposition subséquente ne contiennent rien qui puisse faire supposer que le commerce maritime, la banque ni le commerce de terre en gros soient incompatibles avec un titre. Nous avons

---

\* *Nota.* Il n'en est pas du commerce en général comme des lettres de change dont l'usage n'étoit interdit aux magistrats que par les mœurs et la discipline des corps (voyez les notes sur l'article 1<sup>er</sup>. Ici la prohibition est légale.

même sous les yeux des exemples qui attestent que ces deux choses se concilient.

8. SA QUALITÉ DE PROPRIÉTAIRE OU DE COMMISSIONNAIRE. Le contrat d'assurance peut, comme tous les autres contrats, être formé ou directement entre les parties ou entre des fondés de pouvoir, soit d'une seule, soit de toutes les deux. Ce dernier mode est celui qu'on appelle *pour compte*.

Il y a même cela de particulier dans ce contrat, que le commissionnaire n'est pas obligé de nommer d'abord son commettant; qu'il peut se réserver de l'indiquer en assurant ou en faisant assurer *pour lui ou pour le compte de qui il appartiendra*; et que la nomination postérieure a le même effet que si elle avoit été faite par la police d'assurance.

*Valin* ne dissimule pas que ce mode entraîne des inconvéniens, et peut donner lieu à des friponneries; mais, appliqué à l'assuré, il est commode en temps de guerre pour masquer l'origine du chargement et lui donner au besoin le caractère de propriété de neutres ou d'alliés de l'ennemi <sup>(1)</sup>.

Cependant il étoit très-nécessaire d'avertir que

---

(1) *Valin*, sur l'art. 3 du tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

l'acte doit énoncer si chacune des parties qui contracté agit pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, afin de prévenir des fraudes, dont je ne citerai qu'un seul exemple. Supposons que deux négocians aient chargé chacun pour 60,000 fr. sur un navire, sans qu'il y ait de société entre eux; que l'un des deux veuille faire assurer son chargement et que l'autre n'ait pas le même dessein; que le premier donne commission à l'autre de stipuler pour lui l'assurance; que celui-ci ne fasse mettre que son nom dans la police sans exprimer qu'il contracte comme commissionnaire. Si le chargement vient à périr, ce commissionnaire demeure le maître de s'appliquer le bénéfice du contrat, en payant la prime ou en ne la réclamant pas de son commettant: si au contraire la cargaison arrive à bon port, il lui est libre de rejeter la prime sur le véritable assuré, en exhibant le mandat qu'il en a reçu.

A la vérité, dans la première de ces hypothèses l'autre aura des dommages-intérêts à répéter, parce que son mandat n'aura pas été exécuté (1), et ces dommages-intérêts seront dans la proportion de toute la perte qu'il aura éprouvée (2), de manière que la fraude semble devenir infructueuse; mais combien de subterfuges le commissionnaire n'a-t-il pas

---

(1) Code Napoléon, art. 1991. — (2) *Ibid.*, art. 1149.

pour échapper à cette peine ! Si, par exemple, il a l'art de ménager tellement sa correspondance qu'il n'en résulte pas de sa part acceptation du mandat, il n'est plus chargé de rien (1).

Ces sortes de fraudes et d'autres semblables deviennent impossibles quand le commissionnaire a énoncé sa qualité, car alors il y a de sa part acceptation tacite du mandat (2), et ce qu'il a fait, il est censé l'avoir fait pour le compte de son mandant, toutes les fois qu'il n'a pas exprimé dans la police qu'il traitoit pour son propre compte.

C'est donc afin de prévenir les contestations entre le commissionnaire et le commettant, que la loi avertit les parties d'exprimer la qualité dans laquelle elles contractent, sans cependant prononcer la nullité du contrat quand elles ont négligé cette précaution. Une telle sévérité auroit été trop défavorable au commerce ; une omission qui peut se glisser très-facilement, sur-tout dans un acte sous seing privé, eût donné la facilité à celui contre lequel l'événement auroit tourné, de contester la validité de la convention.

Ainsi, lorsque la qualité dans laquelle l'une des parties a contracté ne se trouvera pas exprimée, on jugera par les circonstances si elle a traité pour elle-même ou pour le compte d'un commettant.

---

(1) Code Napoléon, art. 1984. — (2) *Ibid.*, art. 1985.

Au reste, la contestation ne s'élèvera qu'entre le commissionnaire et le commettant, et sera parfaitement étrangère à l'autre partie, parce que, dans tous les cas, son intérêt est à couvert, comme je le prouverai dans un moment.

Voilà pour la disposition en elle-même.

Mais puisque j'ai eu occasion de parler des commissionnaires en matière d'assurance, et que je n'aurai plus celle d'y revenir, je dois expliquer les règles qui les concernent.

L'article 92 du Code de commerce renvoie au Code Napoléon sur la fixation des droits et des devoirs des commissionnaires en général.

Les principes du Code Napoléon suffisent sans doute pour la commission, qui se rapporte à toutes les autres matières de commerce, puisque là il ne s'agit que de décider comment se forme le mandat, comment il finit, quelles sont les obligations du mandant, quelles sont les obligations du mandataire, et sur tous ces points le droit commercial n'a rien à changer au droit commun.

Les mêmes règles conviennent très-bien aussi au contrat d'assurance, quand il ne faut que déterminer les rapports entre le commissionnaire et le commettant.

Mais lorsqu'on arrive aux rapports qui se forment

entre le commissionnaire et la personne avec laquelle il a traité, les principes du Code Napoléon sur le mandat ne peuvent plus servir de guide, attendu qu'à cet égard l'usage du commerce change la qualité du commissionnaire.

En effet, que le commissionnaire agisse pour l'assuré ou pour l'assureur, il devient unique obligé, vis-à-vis de celui avec lequel il contracte, tant qu'il n'a pas nommé son commettant, et il devient coobligé solidaire lorsqu'il l'a nommé; en sorte que, comme le dit *Emérigon*, et comme il le prouve par la jurisprudence, « Ces mots *se fait assurer pour le compte de N...*, est un terme technique qui signifie parmi nous que le dénommé dans la police se rend le contrat personnel, et aussi personnel que s'il avoit dit qu'il faisoit assurer tant pour lui-même que pour le compte de son commettant » (1). Ce que dit *Emérigon* du commissionnaire de l'assuré, il l'applique également à celui de l'assureur (2).

Ce n'est donc que vis-à-vis de son commettant que le commissionnaire conserve la qualité de mandataire.

Cette règle, au surplus, est fort raisonnable. Elle

(1) *Emérigon*, Traité des assurances, chap. 5, sect. 4; — *Valin*, sur l'art. 3, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681; — (2) *Emérigon*, Traité des assurances, chap. 5, sect. 5.

est nécessaire pour faciliter les assurances : très-souvent celui qui traite ne connoit pas le commettant, lequel est même quelquefois étranger à la place où se fait le marché; il ne connoit que le commissionnaire; il ne contracte que par la confiance qu'il accorde à ce dernier, et il ne traiteroit pas si ce dernier n'étoit pas obligé.

La règle n'a rien de dur pour le commissionnaire, car s'il ne veut pas s'y soumettre, il lui est permis de stipuler qu'il ne sera pas personnellement obligé, et alors il rentre sous les principes communs du mandat. Les usages du commerce ne s'opposent pas à cette stipulation : ils se bornent à établir que l'expression de la qualité de commissionnaire, et même la nomination du commettant, ne suffisent pas pour soustraire le commissionnaire à l'obligation personnelle. Mais comme ce droit n'est établi qu'en faveur de l'autre partie, il est nécessairement libre à celle-ci d'y déroger. Le commissionnaire ne se trouve donc personnellement obligé que lorsqu'il le veut et parce qu'il le veut. Si ensuite il éprouve quelques dommages, il ne peut imputer qu'à lui-même de n'avoir pas pris ses sûretés et ses mesures avec son commettant.

Cependant le commissionnaire doit-il déclarer, par la police même, qu'il n'entend pas s'obliger per-

sonnellement, ou est-il encore à temps de le faire après que la police est signée ?

Certainement la déclaration doit être insérée dans la police, lorsque le commettant s'y trouve dénommé : alors en effet les qualités et les droits respectifs des parties sont irrévocablement fixés, et ils ne peuvent plus changer que par l'effet d'une volonté contraire et mutuelle.

Le doute ne peut exister que dans le cas où le commissionnaire s'est réservé de nommer le commettant. *Valin* pense qu'alors il faut distinguer : « Ou la personne a été nommée, dit-il, avant tous risques commencés, ou elle ne l'a été que depuis. Au premier cas, si l'assureur ne veut pas accepter la nomination de la personne, en libérant celui qui a stipulé l'assurance, il faut qu'il en fasse une signification en règle, avec déclaration qu'il se désiste de l'assurance ; et alors l'assurance sera nulle, si celui qui l'a stipulée ne se rend caution solidaire de la prime. Au second cas, l'assureur n'aura besoin d'aucune espèce de formalité pour conserver son action directe pour la prime, contre celui avec qui il aura passé la police d'assurance » (1).

Il me semble que cette distinction doit être ré-

---

(1) *Valin*, sur l'art. 3 du tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

duite à l'hypothèse ou dans la police, le commissionnaire a stipulé qu'il ne demeurerait personnellement obligé que dans le cas où la personne qu'il nommera ne conviendrait pas à celui avec lequel il a traité, car sans cette réserve le commissionnaire se trouve d'abord soumis au droit commun, et est censé avoir contracté en son propre nom. Il ne lui est donc plus permis de changer la nature de son engagement, à moins que l'autre partie n'y consente.

Tirons maintenant les conséquences des principes qui viennent d'être posés.

On conçoit qu'elles se divisent en trois séries :

La première sera de celles qui règlent les rapports entre le commissionnaire et celui avec lequel il a traité;

La seconde, de celles qui règlent les rapports entre le commettant, l'assureur ou l'assuré;

La troisième, de celles qui règlent les rapports entre le commissionnaire et son commettant.

Les rapports entre le commissionnaire et celui avec lequel il a traité sont déterminés ainsi qu'il suit :

1° L'assureur a directement action contre le commissionnaire de l'assuré pour le paiement de

la prime (1), et ainsi que pour le compte des effets sauvés en cas de délaissement (2), et l'assuré contre le commissionnaire de l'assureur pour le paiement de la perte ou des avaries (3).

2<sup>o</sup> Le commissionnaire de l'assureur a également action contre l'assuré pour répéter la prime, l'assuré étant coobligé solidaire.

3<sup>o</sup> Le commissionnaire de l'assuré peut, de son côté, faire directement abandon et demander la perte ou l'avarie (4). S'il demande la perte, il doit rendre compte des effets sauvés, et car il seroit injuste, comme l'observe *Emerigon*, qu'il ne fût pas permis à l'assureur de lui opposer la qualité de commissionnaire, et que lui cependant pût opposer cette qualité à l'assureur pour se soustraire à la condition sous laquelle la perte est due. L'assureur a nécessairement l'action contraire quand on intente contre lui l'action directe (5).

#### A l'égard des rapports entre l'assuré ou l'assureur

---

(1) *Valin*, sur l'art. 3, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681; — *Emerigon*, des assurances, chap. 5, sect. 4, §. 1<sup>er</sup>; — *Pothier*, du contrat d'assurance, n<sup>o</sup> 98. — (2) *Emerigon*, des assurances, chap. 5, sect. 4, §. 2. — (3) *Ibid.*, §. 3; — *Valin*, sur l'art. 3, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (4) *Emerigon*, des assurances, chap. 5, sect. 4, §. 2; — *Valin*, sur l'art. 3, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (5) *Emerigon*, des assurances, chap. 5, sect. 4, §. 3.

et le commettant, ce sont évidemment ceux qui existent entre les créanciers et les codébiteurs solidaires; ce qui conduit à l'application des règles établies par le Code Napoléon, autant néanmoins qu'elles peuvent convenir à la matière.

En conséquence,

1° L'assureur se libère de la perte et l'assuré de la prime, soit qu'il paie au commissionnaire, soit qu'il paie au commettant (1).

2° L'assureur ou l'assuré peut diriger son action, soit contre le commettant, soit contre le commissionnaire (2), ou même contre les deux à la fois (3).

C'est l'opinion de *Casaregis* (4), lequel ne fait aucune distinction.

*Emérigon*, au contraire, veut qu'on distingue : « Si le commettant doit encore la prime, dit-il, l'assureur aura l'action utile contre lui; mais si le commettant avoit payé la prime à son commissionnaire, l'assureur seroit borné à l'action directe contre celui-ci, parce que le commettant a payé de bonne foi, et que l'assureur ne devoit pas faire crédit au commissionnaire » (5).

Il me semble que l'opinion de *Casaregis* est celle

(1) Code Napoléon, art. 1197. — (2) *Ibid.*, art. 1203. — (3) *Ibid.*, art. 1204. — (4) *Discours* 5, n° 26. — (5) *Emérigon*, des assurances, chap. 5, sect. 4, §. 1<sup>er</sup>.

qu'il faut suivre, car il ne pourroit être question d'action utile, qu'autant que le commissionnaire seroit l'unique obligé et que le commettant ne seroit point du tout engagé : mais puisqu'ils sont codébiteurs solidaires, l'action directe est ouverte contre l'un et contre l'autre.

On n'a parlé ici que de l'assuré; mais ce qu'on vient de dire s'appliqueroit également à l'assureur, si, depuis la perte ou l'avarie, il prétendoit en avoir remis le montant à son commissionnaire. Cette exception seroit même absurde dans le cas où il n'y a qu'avarie, puisqu'alors le montant du dommage doit être liquidé contradictoirement avec l'assuré ou son commissionnaire.

Restent les rapports que le contrat d'assurance établit entre le commissionnaire et le commettant.

C'est à ceux-là que s'applique la disposition de l'article 92, le porteur de la commission n'étant, à l'égard de son commettant, qu'un simple mandataire. Il faut donc, pour les connoître, se reporter au Code Napoléon.

Voici les dispositions de ce Code qui conviennent à la matière,

1<sup>o</sup> La commission peut être valablement donnée par une simple lettre (1).

---

(1) Code Napoléon, art. 1185.

2° Le commissionnaire n'est lié que par son acceptation expresse ou tacite (1). L'acceptation expresse peut être donnée par lettre. L'acceptation tacite résulte de l'exécution du mandat par le commissionnaire (2).

3° Le commissionnaire qui accepte est tenu d'accomplir le mandat sous peine de dommages-intérêts envers le commettant (3).

Les dommages-intérêts étant de la perte que la partie lésée par l'inexécution du contrat a faite et du gain dont elle a été privée (4), le commissionnaire de l'assuré qui, après avoir accepté la commission, ne fait pas faire l'assurance, doit indemniser son commettant de tout le dommage que celui-ci en reçoit.

Mais d'abord cela suppose qu'il y aura dommage, car le mandataire ne doit pas d'indemnité lorsque sa faute n'a pas causé préjudice au mandant. Ici, par exemple, si le vaisseau ou le chargement non assurés étoient arrivés à bon port, la négligence du commissionnaire, loin de nuire au propriétaire ou au chargeur, leur auroit au contraire épargné le paiement de la prime.

Ensuite, y eût-il du préjudice, le commissionnaire

(1) Code Napoléon, art. 1184. — (2) *Ibid.*, art. 1185. — (3) *Ibid.*, art. 1991. — (4) *Ibid.*, art. 1149.

n'en seroit pas responsable s'il n'avoit pas pu trouver d'assureurs, ou si ceux qu'il a trouvés n'avoient voulu traiter qu'à des conditions qu'il ne lui fût pas permis d'accepter.

Mais que décider relativement au commissionnaire de l'assureur ? Sera-t-il tenu de payer, à son commettant, la prime au cours de la place lorsqu'il a laissé échapper l'occasion de faire l'assurance ?

Il me semble que, dans tous les cas, on seroit obligé d'attendre l'événement, car la négligence du commissionnaire n'auroit que servi l'intérêt de l'assureur, si le chargement ou le vaisseau avoient péri ou souffert des avaries considérables.

Supposons maintenant que l'événement soit favorable à l'assureur, que le vaisseau arrive à bon port.

Je pense qu'alors tout dépend de la nature de la commission.

Si elle ne chargeoit le commissionnaire qui l'a acceptée que de passer la police avec une personne déterminée, et à des conditions dont cette personne et l'assureur fussent déjà convenus, ou qui ne pussent pas être refusées, il n'y a pas de doute que le commissionnaire doit la prime que sa négligence a fait perdre à son commettant.

Si la commission étoit générale et qu'elle chargeât

seulement le commissionnaire de chercher une personne à assurer, il seroit bien difficile de le soumettre à une responsabilité : puisqu'il demeure libre de traiter quand et avec qui il lui plaît, il est toujours à temps d'exécuter le mandat, de sorte qu'à aucune époque on ne peut le poursuivre pour inexécution.

Si la commission étoit habituelle, comme est, par exemple, celle du directeur d'une compagnie d'assurance, il n'y auroit plus de commissionnaire, du moins relativement à la compagnie, mais un administrateur ou un employé, et dès-lors il faudroit se régler par les principes de la société si le gérant étoit associé, et, s'il ne l'étoit pas, par les principes relatifs aux facteurs qui, à l'égard de leur commettant, doivent être considérés comme des personnes qui louent leur travail et leur industrie, quoique, vis-à-vis des tiers, ils soient mandataires dans la mesure des pouvoirs qu'ils ont reçus.

4° Le commissionnaire répond, non-seulement du dol, mais encore des fautes qu'il commet (1).

S'ensuit-il que le commissionnaire de l'assuré soit responsable de l'insolvabilité de l'assureur, et que celui de l'assureur, lorsqu'il a fait crédit de la prime, réponde de l'insolvabilité de l'assuré ?

Parlons d'abord du premier.

---

(1) Code Napoléon, art. 1992.

¶ On est généralement d'accord que s'il admettoit des assureurs notoirement insolubles, ou s'il y avoit preuve que le dérangement de leurs affaires étoit connu de lui, quoiqu'ignoré du public, il seroit réputé les avoir choisis frauduleusement, et qu'en conséquence il deviendroit responsable; que si au contraire, au moment de la signature du contrat, les assureurs jouissoient de tout leur crédit, et que lui-même partageât l'opinion commune, il ne répondroit pas de l'insolvabilité qui survient ensuite, à moins qu'il ne les ait formellement cautionnés vis-à-vis de son commettant, (1).

¶ Cependant, il doit avertir celui-ci de l'accident arrivé aux assureurs, et faire résilier la police d'assurance, si les choses sont encore entières, c'est-à-dire si les risques sont censés durer encore, (2).

*Emérigon* prétend que ¶ si l'insolvabilité ne survient qu'après que la perte est due, le commissionnaire est obligé de la payer lorsqu'il n'a pas fait, en temps convenable, les diligences nécessaires pour la recouvrer, (3).

Je pense qu'il faut se régler ici sur l'étendue de la commission :

Lorsque le commissionnaire s'est chargé, non-

— (1) *Valin*, sur l'art. 3, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681; — *Emérigon*, Traité du contrat d'assurance, chap. 5, sect. 7.

— (2) *Ibidem.* — (3) *Ibidem.*

seulement de faire assurer, mais encore de suivre l'exécution du contrat, point de doute qu'il ne soit responsable comme il l'est dans tous les cas où il n'a pas rempli son mandat ;

Lorsque le mandat ne le charge que de faire assurer, son rôle de commissionnaire finit aussitôt que la police est signée, sauf ce qui vient d'être dit, pour le cas d'insolvabilité survenu avant la cessation des risques.

La question considérée relativement au commissionnaire de l'assureur doit aussi être décidée d'après les distinctions et les principes qui viennent d'être exposés : il y a parité de raisons.

5° Le commissionnaire ne peut rien faire au-delà de ce qui est porté dans son mandat (1).

Cependant le contrat est-il nul lorsque le commissionnaire a violé cette règle ?

Non : seulement le commettant ne se trouve engagé que dans l'étendue des pouvoirs qu'il a donnés.

Rien n'est plus juste, rien n'est plus conforme aux principes. Toutefois il ne faut pas, pour faire justice au commettant, faire injustice à l'autre partie. Celle-ci ne doit pas souffrir de cette réduction : peut-être qu'elle n'eût pas traité si elle l'eût prévue ; et, en tout cas, les conventions doivent rester telles

---

(1) Code Napoléon, art. 1989.

qu'on a consenti à les faire : aussi n'est-ce pas ce qui arrive ; « Tout commissionnaire, dit *Emérigon* (1), qui excède ou ne remplit pas la forme de son mandat au sujet des assureurs, des chargemens et des assurances, se rend les événemens propres et répond des cas fortuits ». Cette règle cependant doit être tempérée par l'équité, suivant que le commissionnaire, en le supposant de bonne foi, a été forcé par les circonstances et a fait ce qui, dans la situation des choses, pouvoit être le plus utile au commettant.

D'ailleurs il y a ici des distinctions à faire.

Plaçons-nous dans l'hypothèse où le commissionnaire accorde une prime plus élevée que celle qui étoit prescrite par son mandat.

*Emérigon* et *Valin* enseignent que l'excédant doit toujours retomber sur lui (2).

Cela est indubitable quand le commissionnaire n'a pas donné connoissance de son mandat à l'assureur, et qu'il n'a pas stipulé qu'il ne seroit pas réputé obligé solidaire avec l'assuré.

Mais quand, en s'affranchissant de la solidarité par une clause expresse, il s'est mis dans la classe de tous les autres mandataires qui ne garantissent pas

---

(1) *Emérigon*, des assurances, chap. 5, sect. 6, §. 1<sup>er</sup>. — (2) *Valin*, sur l'art. 3, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681 ; — *Emérigon*, des assurances, chap. 5, sect. 6, §. 1<sup>er</sup>.

le fait de leur mandant ; quand ensuite il a donné connoissance de sa commission à l'assureur, ce dernier n'a plus rien à répéter contre lui. Il est évident en effet que le commissionnaire ne peut plus être attaqué comme obligé solidaire ; et il ne l'est pas moins qu'il ne peut pas l'être comme ayant trompé l'assureur, car il est à couvert par l'article 1997 du Code Napoléon, lequel porte : « *Le mandataire qui a donné à la partie avec laquelle il contracte en cette qualité, une suffisante connoissance de ses pouvoirs, n'est tenu d'aucune garantie pour ce qui a été fait au-delà, s'il ne s'y est personnellement soumis* (1).

Au reste, le commissionnaire n'excède jamais son mandat, lorsqu'à défaut d'instruction particulière de la part de son commettant, il suit l'usage du lieu où il traite.

Par exemple, lorsque le commettant n'a pas fixé le taux de la prime qu'il vouloit donner, il ne peut désavouer son commissionnaire, si celui-ci a traité au cours de la place quelque élevé qu'il fût.

Par exemple encore, à Marseille, où la clause *franc d'avarie* est usitée, le commissionnaire pourra la laisser insérer dans la police toutes les fois que l'ordre ne portera pas qu'il fera assurer à tout évé-

---

(1) Code Napoléon, art. 1997.

nement <sup>1</sup> (1). Le désaveu du commettant ne seroit pas même admis ailleurs, le commissionnaire n'ayant fait qu'user de la latitude que son mandat lui donnoit.

Le commissionnaire excède-t-il son mandat, lorsqu'ayant fait annuler, à cause de l'insolvabilité des assureurs, une première assurance, il fait ensuite assurer par d'autres ?

*Valin* dit, « que pour contracter une nouvelle assurance, il lui faut un nouveau mandat » (2), et cette décision est fondée, puisque le mandat finit par la consommation de l'affaire pour laquelle il a été donné (3).

*Emérigon*, en l'adoptant, ajoute, et avec raison, que néanmoins le commissionnaire n'a pas besoin d'un nouveau mandat pour faire réassurer aux frais des assureurs faillis, le risque pendant : cette faculté est une suite nécessaire de l'obligation où est le commissionnaire de pourvoir à ce que la faillite des assureurs qu'il a choisis ne tourne pas contre son commettant.

6<sup>o</sup> *Le commissionnaire doit l'intérêt des sommes qu'il a employées à son usage, à dater de cet em-*

(1) *Emérigon*, des assurances, chap. 5. sect. 6, §. 1<sup>er</sup>. — (2) *Valin*, sur l'art. 3, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. —

(3) Code Napoléon, art. 2003.

*ploi ; et de celles dont il est reliquataire , à compter du jour qu'il est mis en demeure (1).*

Si donc le commissionnaire de l'assureur avoit employé, à son usage, la prime qu'il a reçue pour son commettant ou, celui de l'assuré, la somme à lui payée pour la perte ou si l'un ou l'autre avoit été mis en demeure de les payer à son commettant, ils en devroient l'intérêt à ce dernier.

7° *Le commettant est tenu d'exécuter les engagements contractés par le commissionnaire conformément au pouvoir qui lui a été donné.*

*Il n'est tenu de ce qui a pu être fait au-delà, qu'autant qu'il l'a ratifié expressément ou tacitement (2).*

La ratification est réputée donnée lorsque le commettant ne répond pas à la lettre par laquelle le commissionnaire lui explique ce qu'il a fait. Le silence du premier est regardé comme une approbation de la conduite du second, quoique celui-ci ait excédé son mandat. C'est la faveur du commerce qui a fait introduire cette présomption, laquelle n'est admise que suivant les circonstances dans les affaires purement civiles. La réception de la lettre non contredite est, parmi les négocians, un acte positif

---

(1) *Codé Napoléon*, art. 1996. — (2) *Ibid.*, art. 1998.

d'approbation, non-seulement à l'égard du contrat d'assurance, mais encore à l'égard de toutes les affaires commerciales qui ont été traitées par commissionnaires (1).

8<sup>o</sup> *Le commettant doit rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat, et lui payer ses salaires lorsqu'il en a été promis.*

*S'il n'y a aucune faute imputable au mandataire, le mandant ne peut se dispenser de faire ces remboursements et paiements, lors même que l'affaire n'auroit pas réussi, ni faire réduire le montant des frais et avances sous le prétexte qu'ils pouvoient être moindres (2).*

Néanmoins, le commissionnaire pour assurance ne peut pas avoir le privilège dont parle l'article 93. Cet article ne peut même, par la nature des choses, s'appliquer qu'au commissionnaire qui a été chargé de faire vendre des marchandises\*.

9<sup>o</sup> *Le commettant doit aussi indemniser le mandataire des pertes que celui-ci a essuyées à l'occasion de sa gestion, sans imprudence qui lui soit imputable (3).*

---

(1) Émérigon, des assurances, chap. 5, sect. 6, §. 2. — (2) Code Napoléon, art. 1999. — (3) *Ibid.*, art. 2000.

\* Voyez la note 2 sur l'art. 93.

Ainsi le commettant doit garantir le commissionnaire de toutes les condamnations qui sont prononcées contre lui à raison de la solidarité.

Il est encore soumis à la même garantie par l'article 1216 du Code Napoléon, lequel porte : « Si l'affaire pour laquelle la dette a été contractée solidairement ne concernoit que l'un des coobligés solidaires, celui-ci seroit tenu de toute la dette vis-à-vis des autres codébiteurs, qui ne seroient considérés par rapport à lui que comme ses cautions (1).

10° *L'intérêt des avances faites par le mandataire lui est dû par le mandant, à dater du jour des avances constatées* » (2).

De là résulte que le commissionnaire peut répéter l'intérêt de la prime ou de la perte qu'il a payée pour son commettant.

11° *Le mandat finit,*  
*Par la révocation du mandataire,*  
*Par la renonciation de celui-ci au mandat,*  
*Par la mort naturelle ou civile, l'interdiction ou la déconfiture, soit du mandant, soit du mandataire* (3).

Le commettant peut révoquer le commissionnaire quand il veut (4), mais cette révocation ne le

---

(1) Code Napoléon, art. 1216. — (2) *Ibid.*, art. 2001. — (3) *Ibid.*, art. 2003. — (4) *Ibid.*, art. 2004.

dégageroit pas vis-à-vis de ceux avec lesquels le commissionnaire auroit traité si elle n'avoit pas été connue d'eux (1). Il auroit seulement son recours contre le commissionnaire (2).

Cependant, quel seroit l'effet de ce recours ?

Le commissionnaire changera de rôle ; au lieu d'être garanti par le commettant, il deviendra au contraire, vis-à-vis de celui-ci, garant des personnes avec lesquelles il aura traité. S'il est commissionnaire de l'assureur, il devra à son commettant la prime. S'il est commissionnaire de l'assuré, il devra la perte.

Le commissionnaire peut aussi, de son côté, renoncer au mandat, mais il n'est dégagé que sous deux conditions :

Il faut qu'il fasse connoître la renonciation à son commettant (3) ;

Il faut que le commettant ne reçoive pas de préjudice de ce changement de volonté, à moins que le commissionnaire ne se trouve dans l'impossibilité de continuer le mandat, sans en éprouver lui-même un préjudice considérable (4).

Hors ces cas, le commissionnaire sera exposé

---

(1) Code Napoléon, art. 2005. — (2) *Ibidem.* — (3) *Ibid.*, art. 2007.

(4) *Ibidem.*

malgré sa renonciation aux peines qu'encourt celui qui n'exécute pas le mandat qu'il a accepté.

Enfin, la mort et les autres causes qui mettent fin au mandat sans la volonté de l'une ou de l'autre partie, n'infirmement pas ce que le mandataire a fait de bonne foi et parce qu'il les ignoroit (1), et ne l'exposent lui-même à aucun recours de la part des ayans-cause du commettant (2).

Quand il les sauroit, il n'en seroit pas moins tenu d'achever s'il y avoit péril dans la demeure (3).

Ses héritiers, si c'est lui qui décède, sont obligés d'en avertir le commettant, et néanmoins de pourvoir à ce que les circonstances exigent pour l'intérêt de celui-ci (4).

9. LE NOM ET LA DÉSIGNATION DU NAVIRE. Cette double énonciation est certainement prescrite pour qu'il ne puisse pas s'élever de doute sur la chose assurée. L'intérêt de l'assuré, comme celui de l'assureur, demandoit également que le vaisseau, sur lequel porte l'assurance, soit bien indiqué; car si à l'aide de quelque équivoque on pouvoit appliquer la convention à un autre appartenant au propriétaire avec lequel la police est passée, et que ce vaisseau

---

(1) Code Napoléon, art. 2009. — (2) *Ibid.*, art. 2008. — (3) *Ibid.*, art. 1991. — (4) *Ibid.*, art. 2010.

vint à périr, l'assureur se trouveroit exposé à payer, lorsque l'heureuse arrivée du navire, qu'il avoit réellement assuré, le dégageoit de toute garantie. L'assuré, de son côté, pourroit perdre sa garantie si le vaisseau assuré étoit perdu et que l'autre arrivât à bon port.

On conçoit qu'en tant que l'énonciation a pour but de prévenir ces inconvéniens, elle peut être omise sans nuire à la validité du contrat, ni même à la preuve, lorsque le navire est d'ailleurs suffisamment indiqué pour qu'on ne puisse s'y méprendre.

Mais la *désignation* du navire, laquelle n'est pas prescrite pour le contrat à la grosse \*, a, relativement au contrat d'assurance, encore un autre objet qu'il faut expliquer.

La loi appelle *désignation* l'expression de la qualité du bâtiment, « c'est-à-dire qu'elle veut qu'on énonce dans la police si le bâtiment est un vaisseau, ou un navire \*\*, ou si c'est une pinque, une felouque, une polacre, une barque, etc.

Cette disposition est fondée sur ce que, moins le bâtiment est fort, plus les risques sont grands; que l'assureur doit être exactement instruit des risques dont il se charge, et que cependant il pourroit se

---

\* Voyez art. 311, et les notes sur l'art. 324. — \*\* Nota. Dans l'usage cette qualification n'appartient qu'aux bâtimens à trois mâts.

trouver engagé dans une chance plus désavantageuse que celle qu'il a voulu courir, si, croyant que l'assurance porte sur un vaisseau, elle se trouvoit appliquée à une polacre.

L'ordonnance ne mettoit pas la désignation du bâtiment au nombre des énonciations qui seroient insérées dans la police, elle ne parloit que de celle du nom (1). Mais la jurisprudence et l'usage y avoient suppléé. C'est ce qu'ont attesté les négocians et les capitaines de Marseille, à l'occasion d'un procès qui fut jugé en 1752, conformément à leur certificat. « L'usage constant et invariable sur cette place, disoient-ils, est que, dans les polices d'assurance qui y sont dressées par le ministère des courtiers ou des notaires, la qualité du bâtiment y est nécessairement expliquée, et plus précisément qu'aucune des autres conditions, attendu que c'est celle qui détermine le plus les assureurs à donner ou à refuser leurs signatures dans les polices qui leur sont présentées; car tels assurent sur un vaisseau, qui n'assureroient pas des bâtimens inférieurs, comme barques, pinques, brigantins, bateaux et tartanes, et sur-tout pour les voyages allant ou venant de l'Océan : certifions et attestons de plus, est-il dit, que nous ne recon-

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, *liv. 3, tit. 6, art. 3.*

noissons pour vaisseaux sur cette place que les bâtimens à trois mâts, portant voiles carrées, et que tous les autres bâtimens dénommés ci-dessus ont tous leur mâtures différentes qui les font distinguer les uns des autres; en sorte qu'on est obligé, en se faisant assurer, de donner une parfaite connoissance aux assureurs de la qualité du bâtiment sur lequel on veut se faire assurer, comme une des conditions la plus essentielle. Telle a été la pratique de tous les temps sur cette place » (1).

Maintenant, il faut voir quels sont les effets de la disposition dans les différentes espèces auxquelles elle est applicable.

La désignation du bâtiment est,

Ou omise,

Ou erronée,

Ou frauduleuse.

La loi ne prononce pas la nullité lorsqu'il n'y a qu'omission. Elle le pouvoit d'autant moins que la nullité ne seroit que dans l'intérêt de l'assureur, et qu'il y auroit renoncé par cela seul qu'il auroit signé la police, sans exiger que le navire fût désigné. Il est évident qu'alors il s'en est rapporté à l'assuré sur le choix du bâtiment. Cette décision est une de celles que la Cour de cassation proposoit d'insérer dans le

---

(1) *Emerigon*, des assurances, chap. 6, sect. 3, §. 2.

Code (1), et qui n'a été omise que parce qu'à raison de son évidence même, elle a été jugée inutile.

¶ A l'égard de l'erreur dans la désignation, pour juger si elle permet ou si elle ne permet pas à l'assureur de faire annuler la police, il faut voir quelles en sont les suites. Lorsqu'elle est de nature à diminuer l'idée des risques, elle vicie le contrat. Lorsqu'elle ne peut pas avoir cet effet, elle devient indifférente (2). ¶ Ainsi, quand l'assurance tombe sur un vaisseau plus fort que celui que la police désigne, cette erreur, qui ne blesse pas les intérêts de l'assureur, ne préjudicie pas au contrat. Par la raison inverse, le contrat peut être annulé, lorsque le bâtiment est d'une qualité plus foible que celle qui lui est attribuée par la police, en supposant néanmoins qu'il ne soit pas prouvé que l'assureur connoissoit la force du bâtiment, malgré la désignation vicieuse qui lui avoit été donnée dans l'acte (3), car alors il n'y a plus erreur.

¶ Dans tous les cas, on n'auroit pas égard à l'erreur si elle n'étoit que légère et n'ajoutoit que très-peu aux risques. Ces sortes de contestations, comme toutes celles qui concernent le commerce, doivent toujours être jugées *ex æquo et bono*. — Il faut donc

---

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 26. — (2) *Émérigon*, des assurances, chap. 6, sect. 3, §. 1<sup>er</sup>. — (3) *Ibidem*.

compter pour quelque chose la bonne foi de l'assuré (1).

Cette même bonne foi doit aussi faire résoudre la police sans aucune sorte de dommages-intérêts de la part de l'assuré.

Reste enfin la désignation frauduleuse, celle qui n'est pas l'effet de l'erreur, mais bien de l'intention de surprendre l'assureur, en lui inspirant plus de confiance.

Une telle convention est frappée de nullité dans son essence, sans qu'on soit obligé d'attendre l'événement pour juger si elle a effectivement porté préjudice à l'assureur. C'est ce que décide le Code Napoléon par l'article suivant :

*Le dol est une cause de nullité de la convention, lorsque les manœuvres, pratiquées par l'une des parties, sont telles, qu'il est évident, que sans ces manœuvres, l'autre partie n'auroit pas contracté (2)\*.*

Au surplus, la différence entre la désignation et la réalité ne sera réputée qu'une erreur, tant que la fraude ne sera point démontrée, car *le dol ne se présume pas et doit être prouvé (3)*.

Pour le prouver il ne suffira pas d'établir que l'assuré n'ignoroit pas la différence, mais encore qu'il

(1) Valin, sur l'art. 3, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) Code Napoléon, art. 1116. — (3) *Ibidem*.

\* Voyez aussi ci-après, art. 348.

n'a caché la vérité que pour tromper l'assureur en diminuant l'idée du risque, de sorte qu'ici, comme dans le cas de l'erreur, quand la fausse désignation n'augmente pas les risques, elle n'entraîne pas la nullité du contrat, car alors elle ne peut pas être frauduleuse.

Mais quelles seront les suites de l'annulation de la police pour cause de fraude ?

La Cour de cassation avoit proposé, pour les règles, un article ainsi conçu : *La fausse désignation d'un navire, propre à inspirer plus de confiance, annule l'obligation de l'assureur et laisse subsister celle de l'assuré pour le paiement de la prime en cas d'heureuse arrivée* (1).

La disposition n'a pas passé dans le Code, mais elle est la conséquence nécessaire de la nullité.

Que l'obligation de l'assureur soit éteinte, rien n'est plus évident : l'annulation ne lui est accordée que pour le dégager.

Que néanmoins l'assuré doive la prime, mais seulement, en cas d'heureuse arrivée, c'est encore ce qui ne peut souffrir de difficulté.

On pourroit objecter que, puisque le contrat est nul, il ne doit produire aucun effet, pas plus à l'égard de l'assuré qu'à l'égard de l'assureur.

---

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 27.

Cette objection seroit péremptoire s'il s'agissoit de faire payer la prime en exécution du contrat, mais ce n'est pas à ce titre qu'elle est due, c'est à titre de dommages-intérêts ; voici comment :

*Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer (1).*

L'indemnité est de la perte que la partie lésée a faite et du gain dont elle a été privée (2).

Dans l'espèce, l'assureur, par la résolution du contrat, perd ou manque à gagner la prime si le vaisseau arrivé à bon port. Il faut donc que l'assuré la lui paie pour le rendre indemne. Au contraire, quand le vaisseau périt, la maintenue de la police auroit obligé l'assureur à payer la perte, ce qui fait plus qu'absorber la prime.

10. LE NOM DU CAPITAINÉ. Cette énonciation encore est prescrite pour mieux faire connoître le navire sur lequel porte l'assurance : si donc le vaisseau étoit d'ailleurs suffisamment connu, l'omission du nom du capitaine, ou l'erreur sur ce nom, ne vicieroit pas la police, du moins par défaut d'indication (3).

---

(1) Code Napoléon, art. 1382. — (2) *Ibidem*. art. 1149. — (3) Pothier, Traité du contrat d'assurance, n<sup>o</sup> 106 ; — Emérigon, des assurances, chap. 7, sect. 2.

Mais il faut voir la disposition sous un autre rapport.

L'assureur traite ou ne traite pas, ou traite à un prix plus ou moins haut, suivant l'étendue des risques dont il se charge. Or, comme les risques diminuent ou augmentent, en raison du plus ou moins d'habileté du capitaine, l'assureur ne sauroit être indifférent au choix de celui qui commandera le navire.

Lorsqu'il n'exige pas qu'on le lui fasse connoître, c'est-à-dire lorsque le nom du capitaine n'est pas exprimé dans le contrat, l'assureur est censé s'en être rapporté au choix de l'assuré, (1), et il n'y a rien là de contraire aux principes, les risques en matière d'assurance ayant telle étendue qu'il plaît aux parties de leur donner. Des assureurs, comme dit Pothier, peuvent se charger des risques à courir sur un vaisseau, quel que soit le capitaine qui le commande (2).

Mais lorsque le nom du capitaine se trouve exprimé dans la police, la présomption est que l'assureur n'a contracté que sous la condition que ce seroit ce capitaine qui auroit le commandement, de manière que, † les assureurs sont déliés de toute obligation, par cela seul que sans leur aveu le capitaine a été changé, (3). C'est ici le cas d'appliquer cette

---

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 27. — (2) Pothier, Traité du contrat d'assurance, n<sup>o</sup> 106. — (3) Emérigon, des assurances, chap. 7, sect. 3.

disposition du Code Napoléon. *La condition résolutoire est toujours sous-entendue dans les contrats synallagmatiques, pour le cas où l'une des deux parties ne satisfera pas à son engagement* (1).

Cependant les conséquences du défaut d'énonciation cessent,

1<sup>o</sup> ¶ Quand le changement de capitaine n'a été fait que par nécessité et pendant le cours du voyage (2);

2<sup>o</sup> Quand, après avoir nommé le capitaine, on insère dans la police la clause *ou autre pour lui*.

On sent facilement les motifs de l'une et l'autre exception.

La nécessité est un de ces cas fortuits et de force majeure qui excusent la personne obligée d'avoir fait ce qui lui étoit interdit (3).

Par la clause *ou autre pour lui*, l'assureur écarte la condition que le commandement ne sera confié qu'au capitaine dénommé dans la police, et s'en rapporte sur le choix à l'assuré, tout comme, et même plus positivement encore, que dans l'hypothèse où le nom du capitaine n'a pas été exprimé dans la police.

Cependant il importe de remarquer que la néces-

(1) Code Napoléon, art. 1184. — (2) Emérigon, des assurances, chap. 7, sect. 3. — (3) Code Napoléon, art. 1148.

sité ne devient une excuse que lorsqu'elle survient dans des circonstances où il est impossible d'obtenir le consentement de l'assureur, je veux dire pendant le voyage. Avant le départ elle ne dispenseroit pas de prendre ce consentement.

L'aveu de l'assureur doit-il être formel ? Peut-il n'être que tacite ? Si, par exemple, les assureurs sont sur les lieux, et qu'ils ne réclament point, sont-ils recevables à attaquer le contrat ?

En matière de commerce le consentement tacite suffit dans beaucoup de circonstances : nous en avons vu plus haut un exemple relativement à la ratification de ce que le commissionnaire a fait au-delà de son mandat, et l'on pourroit en citer beaucoup d'autres. Mais il faut que ce consentement tacite ne soit nullement équivoque. Voilà pourquoi la seule présence des assureurs ne doit pas le faire présumer, car il seroit très-possible que, quoiqu'ils fussent à même de connoître le fait du remplacement, il eût néanmoins échappé à leur attention. Si au contraire des circonstances particulières, comme seroient des lettres écrites à des tiers, justifioient qu'ils ont été instruits du fait et qu'ils ne l'aient pas empêché, il me semble qu'ils doivent être réputés y avoir consenti. La bonne foi est l'ame du commerce.

## II. LE LIEU OU LES MARCHANDISES ONT ÉTÉ OU

DOIVENT ÊTRE CHARGÉES, LE PORT D'OU CE NAVIRE A DU OU DOIT PARTIR, LES PORTS OU RADES DANS LESQUELS IL DOIT CHARGER OU DÉCHARGER, CEUX DANS LESQUELS IL DOIT ENTRER.

Toutes ces énonciations sont prescrites,

1<sup>o</sup> Parce que l'assureur doit connoître l'étendue des risques dont il se charge ;

2<sup>o</sup> Parce que l'assureur est déchargé des risques en cas du changement de route ou de voyage \*.

Si elles sont omises, l'assureur est réputé s'être référé au droit commun que j'exposerai ailleurs \*\*.

Si elles sont erronées, elles « ne vicient le contrat qu'autant qu'elles auroient empêché l'assureur de connoître l'étendue des risques » (1).

Si elles sont frauduleuses, elles l'anéantissent indistinctement \*\*\*.

Dans les deux derniers cas la nullité a les suites qui ont été indiquées \*\*\*\*.

12. LA NATURE ET LA VALEUR, OU L'ESTIMATION DES MARCHANDISES OU OBJETS QUE L'ON FAIT ASSURER. Il est

---

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 27.

\* Voyez ci-après, art. 351. — \*\* Voyez notes sur l'art. 351. — \*\*\* Voyez ci-dessus, note 3. — \*\*\*\* Voyez la note 9 sur le présent article.

utile que la police désigne les effets sur lesquels l'assurance est faite, afin que la nature du risque soit déterminée et que l'assureur ne soit jamais exposé à payer la perte de choses qu'il n'a pas entendu garantir, ni l'assuré à ne pas recevoir celle d'objets qui sont réellement compris dans le contrat.

L'ordonnance ne parloit que de cette énonciation (1).

Le Code prescrit d'exprimer en outre la nature et la valeur des choses. C'est sans doute là un moyen de mieux les faire distinguer, mais on a encore d'autres vues.

Il faut en effet que l'assureur connoisse toute l'étendue des risques dont il se charge : or la nature de la chose assurée peut les augmenter ou les diminuer. Ce n'est pas cependant que l'assureur réponde des détériorations et des pertes dont la nature de la chose est la cause unique \*, mais il est des choses plus susceptibles que d'autres d'être endommagées ou de périr par les accidens de mer, dont l'assureur est garant. Par exemple, des étoffes pourront être gâtées par l'eau qu'une tempête aura introduite dans le navire, tandis que cet événement ne détériore pas des blocs de marbre.

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 5.

\* Voyez art. 352.

La loi va même jusqu'à décharger l'assureur, si des marchandises naturellement sujettes à détérioration particulière ou diminution, n'ont pas été spécialement désignées dans la police, par la faute de l'assuré \*; au reste, d'après le principe *inclusio unius est exclusio alterius*, cette disposition même valide le contrat où l'on a omis d'exprimer la nature de choses assurées, autres que celles qu'elle indique.

Quant à la valeur des choses assurées, il faut qu'elle soit exactement établie, par les raisons qui seront exposées aux articles 357 et 358.

Elle peut l'être par la police, et alors il faut s'en tenir à ce que l'acte porte, à moins qu'il n'y ait fraude \*\*. Mais l'article 339, en statuant qu'elle peut l'être aussi d'une autre manière, prouve que l'omission de cette énonciation dans la police ne diminue en rien la force de l'acte.

13. LES TEMPS AUXQUELS LES RISQUES DOIVENT COMMENCER ET FINIR. L'article 341 supplée à l'omission de cette énonciation, et dès-lors il est évident que le contrat n'en est pas vicié.

14. LA SOMME ASSURÉE. « Il est de l'essence du

---

\* Voyez l'art. 355. — \*\* Voyez les articles 336 et 348.

contrat d'assurance, dit *Pothier*, qu'il y ait une somme que les assureurs s'obligent de payer en cas de perte des choses assurées.

« Cette somme est ordinairement fixée par la police d'assurance. Cette fixation n'est pas néanmoins de l'essence du contrat, et les assureurs pourroient s'obliger à payer, en cas de perte des choses assurées, le prix qu'elles valoient, suivant l'estimation qui en seroit faite » (1).

¶ Si donc l'énonciation de la somme assurée étoit omise, le contrat ne seroit pas nul, mais l'assureur seroit tenu de payer la valeur des choses assurées d'après l'estimation dont il est parlé plus haut, (2).

15. LA PRIME OU LE COUT DE L'ASSURANCE. Ces deux expressions sont synonymes et ne désignent pas deux choses différentes : ce qu'on appelle *prime* est le coût, ou, si l'on veut, le prix de l'assurance.

¶ La prime que l'assuré donne, et le péril dont l'assureur se rend responsable, sont deux corrélatifs inséparables l'un de l'autre. Leur réunion constitue l'essence du contrat, (3). Il est donc impossible qu'il n'y ait pas de prime, ou le contrat, cessant d'être

---

(1) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 75. — (2) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 28. — (3) *Emerigon*, des assurances, chap. 3, sect. 1<sup>re</sup>, §. 3.

contrat d'assurance, rentreroit dans la classe des contrats de bienfaisance, et seroit assujetti aux prohibitions que ces sortes de contrats comportent. Il ne pourroit donc pas, par exemple, être valablement souscrit par une femme mariée et non autorisée, fût-elle marchande publique, car l'incapacité de cette femme ne cesse que relativement à son commerce. Mais, en le supposant valable, les obligations de l'assureur seroient celles que le présent titre lui impose, car il seroit réputé s'y être soumis.

Cependant la police ne prendroit pas le caractère de contrat gratuit, par cela seul que les parties n'y auroient pas parlé de prime, si d'ailleurs l'intention d'en stipuler une étoit évidente.

On ne peut douter de cette intention quand la prime a été payée.

Le silence de la police peut encore être suppléé par l'extrait du livre du courtier\*.

Il peut l'être aussi par le billet de prime s'il en existe un. Un tel billet, contenant l'engagement de payer la prime, se lie à la police et ne fait qu'un avec elle.

Dans toutes ces circonstances le taux de la prime se trouve également fixé.

Mais comment le seroit-il, si, la prime n'ayant

---

\* Voyez l'art. 192, n° 8.

pas été payée d'abord, la police et le livre du courtier se bernoient à dire qu'il sera payé une prime sans en déterminer la quotité ?

L'article 343 nous donne, pour un cas semblable, une règle qui ne convient pas moins à celui-ci.

L'ordonnance vouloit que la prime fût payée lors de la signature de la police ↓ (1).

On ne trouve rien de semblable dans le Code. En effet la disposition étoit inutile : de droit commun, dès qu'il n'a pas été stipulé de terme, la dette est exigible aussitôt.

D'ailleurs, sous l'ordonnance, les assureurs accordoient presque toujours des termes, et la clause de renonciation à ce que prescrivait la loi étoit d'usage.

16. LA SOUMISSION DES PARTIES A DES ARBITRES, EN CAS DE CONTESTATION, SI ELLE A ÉTÉ CONVENUE. La Commission, et depuis, la Section, avoient proposé de rendre l'arbitrage forcé en matière d'assurance comme en matière de société de commerce (2).

Les Cours d'appel d'Ajaccio (3) et de Bruxel-

(1) Ordonnance de la marine de 1681, livre 3, titre 6, art. 6. —

(2) Projet du Code de commerce, art. 309, p. 101. — (3) Observations de la Cour d'appel d'Ajaccio, tome 1<sup>er</sup>, p. 474.

les (1), le Tribunal de commerce de Bordeaux (2), et le Conseil de commerce de Gand (3), désiroient que l'arbitrage ne fût que facultatif.

Au Conseil d'état on défendit l'arbitrage forcé, comme nécessaire ¶ pour prévenir les lenteurs à l'aide desquelles les assureurs retiennent très long-temps les fonds : les chambres d'assurance, disoit-on, ayant beaucoup de crédit et d'amis, un individu isolé, qui a contestation avec elles, parvient très lentement à obtenir justice. Ces inconvéniens sont cause que plusieurs Français se font assurer dans l'étranger, quoique l'assurance y soit à un prix plus élevé, (4). Or, ¶ l'arbitrage forcé remédieroit au mal, pourvu qu'on prît la précaution de fixer un délai dans lequel les arbitres fussent tenus de prononcer, en leur permettant de fixer un second délai, quand les pièces n'auroient pas été produites, (5).

Il fut répondu « que la vérité se trouvoit plutôt dans la proposition inverse de celle qui venoit d'être énoncée ; que dans une contestation entre un assuré et une compagnie d'assureurs, tout l'avantage est du côté de l'individu isolé, de l'assuré, parce que l'objet

(1) Observations de la Cour d'appel de Bruxelles, tome 1<sup>er</sup>, p. 124. — (2) Observations du Tribunal de commerce de Bordeaux, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 181. — (3) Observations du Conseil de commerce de Gand, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 384. — (4) M. Regnaud de St.-Jean-d'Angely, Procès-verbal du 29 août 1807, n<sup>o</sup> IX. — (5) *Ibidem*.

intéresse presque toujours essentiellement sa fortune, et qu'il s'en fait une affaire grave et personnelle, tandis que les assureurs n'ont qu'un intérêt très-divisé, peu important pour chacun d'eux; que c'est l'affaire de tous et celle de personne; que les Français portent peu maintenant leurs assurances à l'étranger, depuis que, dans toutes nos places maritimes, il s'est établi des compagnies d'assurances qui présentent plus de garantie, et incontestablement plus de loyauté que les assureurs étrangers, que leur éloignement rend d'ailleurs plus difficiles à poursuivre.

« Que l'arbitrage forcé ne remédieroit au surplus à rien; qu'ainsi aucun motif ne devoit empêcher de consacrer la disposition de l'ordonnance qui rendoit l'arbitrage purement facultatif » (1). ¶ On ne peut rien conclure ici de la disposition qui soumet à l'arbitrage forcé les contestations pour sociétés de commerce : il n'y a pas parité de raison, (2).

Ces dernières considérations prévalurent : les articles proposés par la Commission et par la Section furent retranchés (3), et, pour mieux exprimer l'intention d'exclure l'arbitrage forcé, l'on ajouta à l'article 332 ces mots, *si elle a été convenue.*

(1) M. Bégouen, Procès-verbal du 29 août 1807, n° x. — (2) M. Corvetto, *ibid.*, n° VIII. — (3) Décision, *ibid.*, n° XI.

17. ET GÉNÉRALEMENT TOUTES LES AUTRES CONDITIONS DONT LES PARTIES SONT CONVENUES. Il n'est reçu aucune preuve par témoins outre le contenu aux actes, même lorsque cette preuve pourroit être admise sur le fait de la convention (1); car du moment que les parties se sont expliquées, on doit présumer qu'elles ont dit tout ce qu'elles vouloient dire; et il ne seroit pas moins dangereux de donner à la mauvaise foi le moyen de renverser ce qui a été convenu, que de lui accorder la facilité de supposer ce qui n'a pas été stipulé.

Delà suit que, lorsqu'il existe une police, l'assureur et l'assuré ne sont pas admissibles à faire valoir et à prouver par témoins de prétendues conditions qui n'y ont pas été exprimées; que la disposition qui nous occupe, interprétée par le droit commun, est impérative, et qu'elle ne reçoit d'exception que dans le cas où il y a commencement de preuve par écrit (2).

Au surplus les contractans sont libres d'ajouter toutes les clauses et toutes les conditions qu'ils veulent, même de déroger aux dispositions du Code qui ne sont ni impératives ni prohibitives, pourvu qu'ils ne blessent ni les mœurs ni l'essence du contrat.

---

(1) Code Napoléon, art. 1341. — (2) *Ibid.*, art. 1347.

## ARTICLE 333.

LA même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison de différens assureurs.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 139);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° III);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 144, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n° 1 et II, art. 333).*

LORSQU'UN chargeur fait assurer en masse par la même personne, et aux mêmes conditions, plusieurs parties de marchandises de nature diverse, il n'y a évidemment qu'un contrat unique et indivisible, à moins que la police n'exprime l'intention contraire.

Mais si ce chargeur fait assurer chaque partie moyennant une prime différente, quoique par la même personne, y aura-t-il une seule ou plusieurs assurances ?

Cette question se reproduit aussi dans le cas où l'assurance des marchandises, appartenant au même chargeur, se trouve divisée entre plusieurs assureurs qui n'ont d'ailleurs aucun intérêt commun, soit

omme associés, soit comme s'étant formellement constitués coobligés solidaires.

Dans les deux hypothèses, il ne peut pas y avoir d'incertitude lorsque chaque assurance est établie par un contrat séparé : on conçoit très bien qu'alors il y a autant d'assurances qu'il y a d'actes, s'il ne résulte pas des termes des contrats qu'on a voulu les lier.

Mais on pouvoit douter si la réunion de toutes ces assurances dans une seule police n'annonçoit pas nécessairement, de la part des assurés et des assureurs, l'intention de les fondre ensemble pour n'en faire qu'une assurance unique et indivisible.

Cette difficulté méritoit d'être levée, attendu que dans plusieurs hypothèses le sort ou l'effet des conventions en dépend. Supposons, par exemple, que les assurances aient pour objet, l'une des sucres, l'autre des vins : que l'assuré ait chargé la quantité convenue des vins et non celle des sucres ; si les deux assurances n'en forment qu'une seule, elles seront l'une et l'autre ou nulles ou réduites, d'après les articles 357 et 358 : si, au contraire, les deux assurances subsistent séparément, la nullité ou la réduction ne porteront que sur celle des sucres. Supposons encore que les sucres aient péri par fortune de mer pendant la traversée, et que les vins n'aient éprouvé aucun dommage, l'assuré, si les assurances sont indivisibles, ne pourra, d'après l'art. 369, faire le

délaissement que dans le cas où, en combinant la valeur des vins et des sucres, la perte s'élèvera aux trois quarts du prix des uns et des autres ; mais, s'il y a deux assurances, il pourra faire le délaissement de ce qui reste des sucres. Ces exemples et d'autres qu'on pourroit ajouter prouvent que la question que l'article décide est d'un très grand intérêt.

Voyons comment elle est résolue.

L'article se borne à déclarer que la réunion de plusieurs assurances dans une même police n'est pas une circonstance de laquelle on doit nécessairement conclure que l'intention des parties a été de constituer une assurance unique. Mais il ne dit pas que la diversité des marchandises, du taux ou des assureurs soit toujours la preuve que les parties ont voulu diviser les assurances. Ces mots, *la même police PEUT contenir*, annoncent que le législateur a voulu écarter une fausse induction et non établir l'induction contraire.

Ainsi ce sera par les termes de l'acte et par les circonstances qu'on jugera s'il y a une seule assurance, ou si les parties ont entendu en constituer plusieurs.

L'article ne parle pas du cas où, par la police, la même personne assure les effets de plusieurs autres, parce que certainement alors il y a autant d'assurances

que d'assurés, toutes les fois que ces derniers n'ont pas un intérêt solidaire et commun : chacun, dans cette espèce, n'a pu traiter que pour lui-même.

## ARTICLE 334.

L'ASSURANCE peut avoir pour objet

Le corps et quille du vaisseau VIDE OU CHARGÉ <sup>1</sup>, ARMÉ OU NON ARMÉ, SEUL OU ACCOMPAGNÉ <sup>2</sup>

Les agrès et apparaux,

Les armemens,

Les victuailles,

LES SOMMES PRÊTÉES A LA GROSSE <sup>3</sup>,

Les marchandises du chargement ET TOUTES AUTRES CHOSSES OU VALEURS ESTIMABLES A PRIX D'ARGENT <sup>4</sup>, sujettes aux risques de la navigation.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 140);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° III);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 145, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos I et II, art. 334).*

1. VIDE OU CHARGÉ. L'assurance qui seroit établie sur le navire et sur le chargement sans distinction, porteroit moitié sur l'un, moitié sur l'autre.

Mais, comme l'observe *Valin*, ¶ cela n'arrive jamais parce qu'on a coutume, en cas d'assurance sur le tout, de spécifier une somme sur le navire et une autre sur le chargement ↓.

¶ Quand l'assurance est sur le navire seul, il importe peu qu'il soit vide ou chargé, puisque dans les deux hypothèses l'assurance n'a que le navire pour objet ↓ (1).

2. ARMÉ OU NON ARMÉ, SEUL OU ACCOMPAGNÉ. Ce sont encore là de ces circonstances qui influent sur l'étendue des risques, et qui dès-lors décident l'assureur à traiter ou à ne pas traiter, ou à traiter à une prime plus haute ou plus foible. Il est donc utile qu'elles soient exprimées, afin qu'il n'y ait pas de surprise, ou que du moins on ne puisse pas en alléguer.

*Valin* dit que ¶ si la déclaration faite sur ce sujet par l'assuré se trouvoit fausse, l'assurance pourroit, suivant les circonstances, être annulée; que du moins il y auroit lieu d'assujettir l'assuré à une augmentation de prime proportionnée aux risques plus grands que l'assureur auroit courus ↓ (2).

Sous l'ordonnance, cette opinion pouvoit être sou-

(1) *Valin*, sur l'art. 7, liv. 3, tit. 6 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) *Ibidem*.

tenue; mais aujourd'hui elle est formellement proscrite par l'article 348 du Code, lequel déclare l'assurance indéfiniment nulle en cas de fausse déclaration, même quand cette circonstance n'auroit pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.

3. LES SOMMES PRÊTÉES A LA GROSSE. Pourquoi le prêteur peut-il faire assurer la somme qu'il a donnée et l'emprunteur ne le peut-il pas \* ?

C'est que l'assurance n'est pas un moyen d'acquiescir.

Elle doit être, comme a dit la Commission, « une garantie pour une chose exposée ou pour une perte réelle, et non une espèce de jeu de hasard. Les auteurs ont reconnu que ces sortes d'assurances pourroient être dangereuses en ce qu'elles favoriseroient la fraude et pourroient inspirer à la mauvaise foi des moyens criminels pour s'enrichir aux dépens des assureurs » (1). C'est donc assez que l'assuré soit indemnisé du dommage réel qu'il souffre, il ne faut pas qu'il puisse prétendre à aucun bénéfice aux dépens de l'assureur (2).

Or, l'emprunteur ne court aucun risque dans le

(1) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 89. —

(2) Emérigon, des assurances, chap. 7, sect. 1<sup>re</sup>.

\* Voyez art. 347.

contrat à la grosse, puisque, si la chose affectée au fret venoit à périr par cas fortuit, la perte retomberoit sur le prêteur. Le prêteur, au contraire, est par cela même exposé au danger de perdre son capital, et doit dès-lors pouvoir le faire assurer.

4. ET TOUTES AUTRES CHOSES OU VALEURS ESTIMABLES A PRIX D'ARGENT. Il pourroit sembler que cette disposition générale dispense de l'énumération qui la précède.

Mais il faut savoir qu'avant l'ordonnance, à défaut de loi française, on suivoit le droit établi par les meilleures lois étrangères; et que le règlement d'Anvers (art. 8) défendoit d'assurer le navire vide, et le règlement d'Amsterdam (art. 10) les victuailles et l'armement. L'ordonnance avoit changé ce système qui reposoit sur des motifs très-peu solides. Or, si le Code n'eût pas répété les dispositions de l'ordonnance, on auroit pu croire qu'il avoit rétabli le droit ancien, ou que du moins il avoit abandonné à la controverse la question de prohibition.

A l'égard des deniers à la grosse, dans le silence de la loi, on auroit pu penser que la défense de les faire assurer \* étoit absolue, quoiqu'elle ne s'adresse qu'au prêteur.

---

\* Voyez art. 347.

Au reste, la disposition a un sens plus étendu qu'on ne le soupçonne au premier aspect. « Sa rédaction a paru répondre avec une plus grande exactitude à l'esprit des articles 9 et 10 de l'ordonnance, qui permettent d'assurer la liberté des hommes, et qui défendent des assurances sur leur vie. La liberté est estimable à prix d'argent, la vie de l'homme ne l'est pas. Cependant il y a une exception à ce second principe; la vie des esclaves de la Guinée est estimable à prix d'argent, quoique ce soient des hommes; car l'application qu'on leur a faite de la jurisprudence romaine n'est pas allée jusqu'à leur refuser cette qualité. L'ordonnance, en défendant en général l'assurance sur la vie des hommes, paroissoit, ou supposer que les nègres ne l'étoient pas, ou proscrire l'assurance sur leur vie. La rédaction adoptée écarte toute équivoque » (1).

---

## ARTICLE 335.

L'ASSURANCE peut être faite SUR LE TOUT <sup>1</sup> ou sur une partie desdits objets, conjointement ou séparément.

ELLE PEUT ÊTRE FAITE EN TEMPS DE PAIX OU EN TEMPS DE GUERRE <sup>2</sup>, AVANT OU PENDANT LE VOYAGE <sup>3</sup> du vaisseau;

---

(1) M. Corvetto, Procès-verbal du 8 septembre 1807, Exposé des motifs, n<sup>o</sup> VI.

ELLE PEUT ÊTRE FAITE POUR L'ALLER ET LE RETOUR, OU SEULEMENT POUR L'UN DES DEUX <sup>4</sup>, POUR LE VOYAGE ENTIER OU POUR UN TEMPS LIMITÉ <sup>5</sup> ;

Pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 146) ;*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° III) ;*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 146, et n° XII) ;*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos I et II, art. 335).*

I. SUR LE TOUT. L'ordonnance vouloit que les assurés courussent toujours risque du dixième des effets qu'ils auroient chargés, s'il n'y avoit déclaration expresse dans la police, qu'ils entendoient faire assurer le total (1).

Elle ajoutoit : *Et si les assurés sont dans le vaisseau, ou qu'ils en soient les propriétaires, ils ne laisseront pas de courir risque du dixième, encore qu'ils aient déclaré faire assurer le total (2).*

Le motif de ces dispositions étoit de faire que l'assuré eût toujours intérêt à la conservation de la chose.

La Commission, qui les avoit insérées dans son

(1) Ordonnance de la marine, liv. 3, tit. 6, art. 18. — (2) *Ibid.*, art. 19.

premier projet (1), les retrancha d'après les observations de la Cour d'appel de Rennes (2), du Tribunal de commerce de Nantes (3), et de celui du Havre (4).

‡ La première étoit oiseuse puisqu'elle ne dispo-  
soit que conditionnellement, et qu'elle disoit en  
d'autres termes : L'assuré gardera des risques pour  
son compte, si telle est sa volonté ↓ (5).

‡ La seconde étoit positive et n'admettoit aucune  
exception. Mais elle étoit tombée en désuétude, et l'u-  
sage contraire avoit prévalu ↓ (6).

D'ailleurs, ‡ il étoit on ne peut pas plus dur de  
forcer, par exemple, le propriétaire d'un navire ou un  
habitant des colonies qui repassoit en France avec  
toute sa fortune, d'en risquer le dixième, et de ne  
lui laisser aucun moyen de la conserver dans son  
intégralité ↓ (7).

En conséquence la Commission ‡ crut devoir lais-  
ser cette clause au choix des parties ↓ (8).

2. ELLE PEUT ÊTRE FAITE EN TEMPS DE PAIX OU EN  
TEMPS DE GUERRE : non seulement pendant la durée

---

(1) Projet de Code de commerce, art. 270 et 271. — (2) Observations de la Cour d'appel de Rennes, tome 1<sup>er</sup>, p. 351. — (3) Observations du Tribunal de commerce de Nantes, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 143. — (4) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 460. — (5) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 94. — (6) *Ibidem*. — (7) Observations du Tribunal de commerce de Nantes, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 143. — (8) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 94.

de l'un et de l'autre état de choses, mais encore dans la prévoyance de la guerre ou de la paix. Comme le taux de la prime dépend du plus ou moins de dangers auxquels le navire se trouve exposé, que dans l'état de paix, il n'a que la mer et le temps à craindre, tandis que dans l'état de guerre il court en outre le risque d'être démonté ou pris par l'ennemi, il est naturel et juste que, dans ce dernier cas, les assureurs reçoivent une prime plus forte.

Cependant ils n'obtiennent que celle qu'ils ont stipulée : la survenance de la guerre ne l'augmente pas, le retour de la paix ne la fait pas baisser. *Valin* nous atteste que ce principe est établi par une jurisprudence certaine (1). Dès-lors, et quand les assureurs prévoient une guerre, ils ont soin de stipuler que la prime augmentera dans telle ou telle proportion, si cet événement arrive. Les assurés, de leur côté, qui seroient tenus de payer la prime sans diminution malgré le retour de la paix, ont soin aussi, lorsqu'ils prévoient que la paix va revenir, de stipuler que, cet événement arrivant, la prime sera réduite à un taux moindre.

L'article 335 autorise formellement ces conventions, quoiqu'elles le fussent déjà généralement par la disposition finale de l'article 332.

---

(1) *Valin*, sur l'art. 7, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

Cependant des arrêts du Conseil des 16 juillet 1748 et 18 janvier 1749 modérèrent les primes d'assurances qui avoient été stipulées immédiatement avant la paix, parce qu'à cette époque la paix fut tellement subite, qu'il avoit été impossible de la prévoir. Sans ce tempérament d'équité, les chargeurs auroient été ruinés, car la prime d'assurance et le fret auroient excédé le prix auquel le retour de la paix avoit fait tomber leurs marchandises.

Il a été aussi accordé une augmentation de prime à des assureurs qui, ayant traité à des prix très-modérés dans un temps où rien n'annonçoit que la paix seroit troublée, avoient vu les risques augmenter tout à coup par la survenance subite de la guerre (1).

Mais c'étoient là des actes de la puissance souveraine ou de l'équité des Tribunaux qui furent provoqués par des circonstances particulières, par la nécessité, par l'intérêt du commerce maritime, et qui, ne devant pas tirer à conséquence, ne changent point la règle générale.

L'augmentation de prime stipulée *en cas de guerre*, ou même *en cas de déclaration de guerre*, a son effet lorsqu'une puissance se met en état d'hostilité

---

(1) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n<sup>o</sup> 82.

contre la France, et fait courir sur ses vaisseaux avant d'avoir déclaré la guerre \*. Il a été constamment jugé qu'à la vérité la déclaration de guerre étoit indispensable pour rendre les hostilités légitimes, relativement au droit des gens, mais que, dans le droit privé, il ne falloit s'arrêter qu'au fait, et qu'en conséquence il y a guerre du moment qu'il y a hostilités (1).

On a même décidé que l'augmentation de prime stipulée depuis les hostilités commencées, mais pour le cas de déclaration de guerre, étoit due aussitôt; que cette clause pour le cas de guerre se rapporte à la continuation des hostilités, parce qu'on a toujours l'espérance de les voir cesser, tant qu'il n'y a pas de déclaration de guerre, les puissances belligérantes pouvant jusque-là en venir à un accommodement (2).

3. AVANT OU PENDANT LE VOYAGE. Tant qu'il reste des risques à courir, l'assurance est possible,

(1) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 80; — *Emérigon*, des assurances, chap. 8, sect. 3; — *Valin*, sur l'art. 7, tit. 6, liv. 3, de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 85.

\* *Nota.* On sent que c'est la conduite de l'Angleterre qui a fait naître la question, car ce gouvernement est le seul qui se permette un procédé aussi contraire au droit des gens.

et voilà pourquoi elle peut être faite pendant le voyage.

4. ELLE PEUT ÊTRE FAITE POUR L'ALLER ET POUR LE RETOUR, OU SEULEMENT POUR L'UN DES DEUX. *Valin* dit que de droit, lorsque l'assurance est simple, c'est-à-dire lorsque les parties ne se sont pas expliquées, elle n'a lieu que pour l'aller seulement (1).

En effet, en matière d'assurance, l'aller est compté pour un voyage et le retour pour un autre; et chacun de ces voyages comporte une prime différente. Je reviendrai sur ce point à l'article 356.

5. POUR LE VOYAGE ENTIER OU POUR UN TEMPS LIMITÉ. *Voyez* la note 8 sur l'article 311.

## ARTICLE 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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 141);*

(1) *Valin*, sur l'art. 6, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

*Adopté* (Voyez *Procès-verbal*, n° III);

*Présenté de nouveau et adopté le 29* (Voyez *Procès-verbal*, n° VI, art. 147, et n° XII);

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre*;

*Présenté, après la communication, et adopté le 5* (Voyez *Procès-verbal*, n° I et II, art. 336).

CET article se rattache à l'article 332, d'après lequel la police d'assurance doit contenir l'estimation des effets assurés.

Il ne permet une estimation nouvelle que lorsqu'il y a fraude, supposition ou falsification.

Le Conseil et le Tribunal de commerce d'Anvers disoient : « L'estimation doit se renouveler à la réquisition de l'assureur en temps propre, ou la valeur doit être prouvée par des pièces légitimes » (1).

Il en devroit sans doute être ainsi, si l'estimation étoit faite par l'assuré seul et que l'assureur n'eût pas le droit de la contester; mais ce n'est pas là le système du Code. L'article 332, en ordonnant que l'estimation sera insérée dans la police, suppose, ou qu'avant de signer l'acte, l'assureur aura vérifié, ou qu'il s'en est rapporté à l'assuré. Dans l'un et dans l'autre cas, l'estimation ayant été faite avec lui, il ne doit plus être admis à demander une estimation nouvelle, lorsqu'il n'a rien d'extraordinaire à alléguer.

---

(1) Observations du Conseil et Tribunal de commerce d'Anvers, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 54.

Mais s'il y a eu fraude ou altération, alors, mais alors seulement, l'assureur trompé doit pouvoir faire procéder à une seconde vérification. Telle étoit la théorie de l'ordonnance (1). Telle est celle du Code de commerce.

Aussi la Cour d'appel de Rennes, qui l'avoit parfaitement comprise, a-t-elle rejeté l'avis de la Commission qui vouloit que la loi laissât aux assureurs la faculté de requérir une estimation nouvelle dans tous les cas où ils se croiroient lésés par la première, sans qu'il fût nécessaire de prouver la fraude (2).

Cependant, quel caractère doit avoir la fraude pour que l'assureur puisse user de la faculté que cet article lui donne ?

La Cour d'appel d'Agen pensoit que la loi avoit voulu se contenter de la suspicion de fraude, parce que, disoit-elle, le cas de la fraude manifeste et connue est prévu par l'article 357. Elle désiroit en conséquence qu'à ces mots, *en cas de fraude*, on substituât des expressions qui ne laissassent aucun doute sur l'intention du législateur (3).

Cette observation n'a pas été admise, parce que permettre à l'assureur de faire valoir un simple soup-

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 8. —

(2) Observations de la Cour d'appel de Rennes, tome 1<sup>er</sup>, p. 349. —

(3) Observations du Tribunal d'Agen, tome 1<sup>er</sup>, p. 87.

çon de fraude, ce seroit l'autoriser à faire renouveler la vérification quand il jugeroit à propos.

Dans cette matière, comme dans toutes les autres, celui qui allègue la fraude doit poser des faits et les prouver.

Quant à l'article 357, il détermine la suite et l'effet de l'article 336, tandis que ce dernier explique de quelle manière l'assureur pourra procéder pour faire reconnoître qu'il y a fausse estimation. Chacun des deux articles a donc un objet tout différent, et tous deux sont parfaitement en harmonie.

## ARTICLE 337.

LES chargemens faits aux échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde, pour l'Europe, peuvent être assurés, sur quelque navire qu'ils aient lieu, SANS DÉSIGNATION DU NAVIRE NI DU CAPITAINE <sup>1</sup>.

Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ce cas, être assurées SANS DÉSIGNATION DE LEUR NATURE ET ESPÈCE <sup>2</sup>.

Mais la police doit indiquer celui à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, S'IL N'Y A CONVENTION CONTRAIRE DANS LA POLICE D'ASSURANCE <sup>3</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 142);*

*Discuté et amendé (Voyez Procès-verbal, n° IV à VI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 148, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> 1 et II, art. 337).*

1. SANS DÉSIGNATION DU NAVIRE NI DU CAPITAINE.

C'est ici une exception apportée à la disposition de l'article 332, qui prescrit d'exprimer dans la police le nom du navire et celui du capitaine.

Cette exception prise de l'ordonnance (1) avoit été réclamée par les Cours d'appel d'Agen (2), et de Caen (3), ainsi que par les Tribunaux de commerce de Nantes (4) et de Rouen (5), sur le fondement que celui qui reçoit des marchandises de pays aussi éloignés peut, quoiqu'instruit de l'envoi, ignorer sur quel navire elles sont chargées, et que cependant il doit pouvoir le faire assurer.

2. SANS DÉSIGNATION DE LEUR NATURE ET ESPÈCE.

Cette seconde exception a aussi pour motif de faciliter l'assurance des marchandises envoyées en retour. Il est très-possible que le propriétaire, s'il est en France, n'en puisse pas indiquer précisément la

(1) Ordonnance de la marine de 1681, *liv. 3, tit. 6, art. 4.* —

(2) Observations de la Cour d'appel d'Agen, *tome 1<sup>er</sup>, p. 87.* —

(3) Observations de la Cour d'appel de Caen, *tome 1<sup>er</sup>, p. 172.* —

(4) Observations du Tribunal de commerce de Nantes, *tome 2,*

*II<sup>e</sup> partie, p. 141.* — (5) Observations du Tribunal de commerce de

Rouen, *tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 349.*

nature et l'espèce. Il lui suffira donc d'en indiquer la valeur.

5. S'IL N'Y A CONVENTION CONTRAIRE DANS LA POLICE D'ASSURANCE. L'ordonnance exigeoit impérativement que le consignataire fût dénommé dans la police (1) ; mais comme il se peut que celui qui fait assurer les effets qu'il a dans des pays éloignés ignore à qui ils seront adressés ou consignés, aussi bien que le port pour lequel le navire est destiné, l'usage avoit permis de déroger à cette condition. Cela avoit été trouvé juste pour donner un libre cours aux assurances si nécessaires au soutien du commerce maritime (2).

Le Code n'a donc fait qu'ériger en loi ce qui se pratiquoit déjà universellement. On a pensé que l'obligation d'indiquer le consignataire, n'étant pas toujours susceptible d'être remplie, ne devoit pas être éniquement tracée (3).

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 4. —  
(2) Valin, sur l'art. 4, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (3) M. Berlier, Procès-verbal du 11 août 1807, n° v.

## ARTICLE 338.

TOUT effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère, EST ÉVALUÉ AU PRIX QUE LA MONNOIE STIPULÉE VAUT EN MONNOIE DE FRANCE <sup>1</sup>, suivant le cours A L'ÉPOQUE DE LA SIGNATURE DE LA POLICE <sup>2</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 145);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° VII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 149, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s I et II, art. 338).*

I. EST ÉVALUÉ AU PRIX QUE LA MONNOIE STIPULÉE VAUT EN MONNOIE DE FRANCE. La Commission avoit rendu cette disposition absolue, en ajoutant à la fin de l'article *nonobstant toutes conditions contraires* (1).

Le Tribunal et le Conseil de commerce de Rouen pensèrent « qu'il doit être libre aux parties de faire des dispositions contraires, qu'ainsi au lieu de *nonobstant* il conviendrait de dire à moins de conditions contraires » (2).

---

(1) Projet de Code de commerce, art. 261. — (2) Observations du Tribunal et Conseil de commerce de Rouen, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 349

La Commission persista dans son avis (1), mais la Section de l'intérieur du Conseil d'état retrancha la clause sans y rien substituer (2).

Le Tribunal de commerce de Baïonne demandoit qu'on ajoutât : *Cette évaluation est faite par des agens de change nommés d'office, ou choisis par les parties dans le lieu où a été faite l'assurance* (3).

Cette addition étoit inutile : la loi a suffisamment pourvu à la manière de constater le cours \*.

2. A L'ÉPOQUE DE LA SIGNATURE DE LA POLICE. Le projet de la Commission portoit : *A l'époque du paiement de l'assurance* ; cette expression a paru équivoque aux Tribunaux de commerce du Havre (4) et de Rouen (5), parce qu'il est d'usage dans le commerce de payer les primes à terme. En conséquence le Tribunal du Havre a présenté la rédaction qui a été adoptée (6).

(1) Projet de Code de commerce rectifié, art. 261. — (2) Première Rédaction, art. 143 ; Procès-verbal du 11 août 1807, n° VII. — (3) Observations du Tribunal de commerce de Baïonne, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 106. — (4) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 460. — (5) Observations du Tribunal et du Conseil de commerce de Rouen, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 349. — (6) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 461.

\* Voyez tome 1<sup>er</sup>, p. 335.

## ARTICLE 339.

SI LA VALEUR DES MARCHANDISES N'EST POINT FIXÉE PAR LE CONTRAT <sup>1</sup>, ELLE PEUT ÊTRE JUSTIFIÉE PAR LES FACTURES OU PAR LES LIVRES <sup>2</sup> : A DÉFAUT, L'ESTIMATION EN EST FAITE <sup>3</sup> SUIVANT LE PRIX COURANT <sup>4</sup> au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807*

*(Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 144);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° VII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 150, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos 1 et II, art. 339).*

1. SI LA VALEUR DES MARCHANDISES N'EST POINT FIXÉE PAR LE CONTRAT. *Voyez la note 12 sur l'article 332.*

2. ELLE PEUT ÊTRE JUSTIFIÉE PAR LES FACTURES ET PAR LES LIVRES, en la manière et dans les limites indiquées par les articles 12, 13 et 109.

3. A DÉFAUT, L'ESTIMATION EN EST FAITE. Point de doute que les parties ne puissent régler cette estimation de gré à gré, ou convenir d'experts qui la fixeront. Mais si elles s'adressent aux Tribunaux, il

faudra suivre la règle établie par l'article 429 du Code de procédure, lequel, en statuant sur la manière de procéder devant les Tribunaux de commerce, dit: *Les experts seront nommés d'office par le Tribunal, à moins que les parties n'en conviennent à l'audience.*

4. SUIVANT LE PRIX COURANT, etc. *Voyez les notes sur les articles 357 et 358.*

## ARTICLE 340.

Si l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, et que l'estimation des marchandises ne soit pas faite par la police, elle sera réglée sur le pied de la valeur de celles qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 145);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° VII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 151 et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n° 1 et II, art. 340).*

« CET article parle du cas où la personne qui fait assurer les marchandises de rapport, les a achetées

des sauvages par échange, dans un lieu où on ne se sert d'aucune monnoie pour compenser dans le commerce l'inégalité des choses. Au défaut de mesure qui fasse connoître la proportion de valeur que les effets ont les uns aux autres, on ne peut se diriger que par le troc lui-même; et on est forcé d'estimer les marchandises de retour sur le pied de celles d'entrée, auxquelles on joint tout ce qu'il en a coûté pour les transporter au lieu où elles ont été données en échange » (1).

« Mais si, dans l'endroit de la traite, les marchandises respectives sont estimées, par exemple, en *barrés*, en *coris*, en *pièces*, en *macoutes*, ou autres signes qui représentent la valeur des choses, dès-lors ce n'est plus un troc, c'est une double vente. Je vous vends une marchandise au prix de 1000 coris, et vous me vendez au même prix votre esclave: il ne reste plus qu'à réduire en argent de France la monnoie africaine ou asiatique, pour déterminer la somme qu'il est permis de faire assurer de sortie de Congo, ou des îles Maldives » (2).

La Commission (3), d'après l'ordonnance (4),

---

(1) *Pothier*, Traité des assurances, n° 150. — (2) *Emérigon*, des assurances, chap. 9, sect. 7. — (3) Projet de Code de commerce, art. 265. — (4) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 65. —

n'avoit pas admis d'exception pour le cas où l'estimation seroit faite par la police.

Le Tribunal de commerce de Bordeaux observa « qu'il étoit utile aux assureurs et aux assurés d'avoir la faculté d'estimer les marchandises de gré à gré; que de plus c'étoit une faculté d'usage aujourd'hui, et qu'on ne pourroit la supprimer sans nuire à toutes les combinaisons utiles et morales que cet usage a fait naître » (1).

En conséquence ce Tribunal, ainsi que celui de Nantes (2), réclamèrent l'exception qui a été adoptée.

## ARTICLE 341.

Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'article 328 pour les contrats à la grosse.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 146);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° VII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 152, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

(1) Observations du Tribunal de commerce de Bordeaux, *tome 2, I<sup>re</sup> partie*, p. 182. — (2) Observations du Tribunal de commerce de Nantes, *tome 2, II<sup>e</sup> partie*, p. 143.

Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> I et II, art. 341).

Voyez les notes sur l'article 328.

---

## ARTICLE 342.

L'ASSUREUR PEUT FAIRE RÉASSURER PAR D'AUTRES LES EFFETS QU'IL A ASSURÉS <sup>1</sup>.

L'ASSURÉ PEUT FAIRE ASSURER LE COUT DE L'ASSURANCE <sup>2</sup>.

LA PRIME DE RÉASSURANCE PEUT ÊTRE MOINDRE OU PLUS FORTE QUE CELLE DE L'ASSURANCE <sup>3</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n<sup>o</sup> I, art. 147);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n<sup>o</sup> VII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n<sup>o</sup> VI, art. 153, et n<sup>o</sup> XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> I et II, art. 342).*

I. L'ASSUREUR PEUT FAIRE RÉASSURER PAR D'AUTRES LES EFFETS QU'IL A ASSURÉS. Cela est fondé sur le principe qu'on peut faire assurer toutes les fois qu'on est exposé à des risques.

La question sera de savoir si la réassurance donne à l'assuré action contre le second assureur en cas d'insolvabilité du premier, et privilège sur la réassurance ?

La Cour d'appel de Rennes proposoit de décider textuellement la négative (1).

La Commission ne crut pas devoir s'en expliquer dans la loi. Mais nous avons déjà vu qu'il étoit dans son système d'éviter les détails sur les points que la jurisprudence avoit fixés, et au surplus nous verrons bientôt l'intention du législateur percer dans une autre disposition du présent article \*.

D'ailleurs, il ne faut jamais perdre de vue que le Code de commerce se réfère au droit commun toutes les fois qu'il n'y déroge pas.

Il ne s'agit donc plus que d'examiner ce que décide le droit commun, ce qu'a établi la jurisprudence commerciale.

Voici les dispositions du droit commun :

Les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes (2).

Elles profitent néanmoins aux héritiers et ayans cause du stipulant, à moins qu'ils n'en soient formellement exclus (3), et ce n'est pas là une exception à la règle, attendu que ces personnes représentent leur auteur, acquièrent ses droits, et ne font qu'un avec lui.

Elles ne profitent pas aux tiers étrangers, en fa-

(1) Observations de la Cour d'appel de Rennes, tome 1<sup>er</sup>, p. 351. —

(2) Code Napoléon, art. 1165. — (3) *Ibid.*, art. 1122.

\* Voyez note 3.

veur desquels la stipulation est faite (1), sans mandat de leur part, hors le cas où la stipulation qui leur est favorable devient la condition de la stipulation principale que quelqu'un a faite pour soi-même, ou de la donation qu'il fait à un autre, et qu'ils déclarent l'accepter (2).

Cette disposition, au surplus, ne fait pas obstacle à la faculté qu'ont les créanciers d'exercer les droits et actions de leur débiteur (3), car alors, et jusqu'à ce qu'ils soient payés, les droits et actions cessent d'être la propriété du débiteur, et deviennent la leur dans la proportion de ce qui leur est dû : *Bona non dicuntur nisi deducto ære alieno* \*.

Tel est le droit commun.

Quand on l'applique à la question on en peut déduire les conséquences suivantes :

1<sup>o</sup> Si l'assureur stipule des réassureurs, qu'ils paieront à son acquit la perte au premier assuré, et si celui-ci accepte, il acquiert action et privilège contre les réassureurs.

Mais alors le contrat de réassurance ou opère une novation ou devient un cautionnement.

Il opère une novation lorsque le premier assuré décharge les premiers assureurs.

(1) Code Napoléon, art. 1165. — (2) *Ibid.*, art. 1121. — (3) *Ibid.*, art. 1166.

\* Voyez aussi l'art. 442 et les notes qui l'accompagnent.

Il devient un cautionnement si le premier assureur demeure obligé et que les réassureurs ne soient que ses garans.

2° Si les deux circonstances qui viennent d'être indiquées n'existent pas, et si la réassurance est pure et simple, c'est-à-dire si le premier assureur n'a pas stipulé que les réassureurs paieroient en son acquit, ou si le premier assuré n'a pas accepté cette stipulation, celui-ci ne peut pas profiter personnellement et par privilège du contrat de réassurance. Ce contrat est pour lui *res inter alios acta*. L'assuré se trouve relativement à la réassurance dans la classe des autres créanciers du premier assureur, et n'obtient sur eux aucune préférence.

La jurisprudence commerciale n'a envisagé la question que sous le second rapport, et elle l'a décidée conformément aux principes du droit commun. « Le premier contrat, dit *Emérigon*, subsiste tel qu'il a été conçu, sans novation ni altération. La réassurance est absolument étrangère à l'assuré primitif, avec lequel le réassureur ne contracte aucune obligation. Les risques que l'assureur avoit pris formellement entre lui et le réassureur la matière de la réassurance, laquelle est un contrat nouveau, totalement distinct du premier qui n'en subsiste pas moins dans toute sa force. Il suit de ce principe que le

réassureur ne peut exercer ni action directe ni privilège sur la réassurance » (1).

Le même auteur cite ensuite des jugemens qui ont consacré ces règles.

Peut-être devient-il superflu d'ajouter que, puisque le contrat de réassurance pure et simple est étranger au premier assuré, et ne lui donne aucun droit contre le réassureur, il ne dégage pas non plus envers lui l'assureur primitif (2).

Au reste, le premier contrat d'assurance n'est pas moins étranger au réassureur; ainsi ce dernier ne profite pas de la remise faite au premier assureur (3).

2. L'ASSURÉ PEUT FAIRE ASSURER LE COUT DE L'ASSURANCE. Cette manière d'assurer est celle par laquelle l'assuré donne une prime de la prime même, pour que l'assureur lui rende la prime si le vaisseau vient à périr.

On ne conçoit pas au premier coup-d'œil comment la prime peut devenir un objet d'assurance; car il semble qu'elle n'est jamais exposée à des risques, puisqu'elle est due, soit que le vaisseau périsse, soit qu'il arrive à bon port.

---

\* *Emérigon*, des assurances, chap. 8, sect. 14, §. 1 et 2; — *Pothier*, Traité des assurances, n° 96. — (2) *Pothier*, Traité des assurances, n° 96. — (3) *Emérigon*, des assurances, chap. 8, sect. 14, §. 1 et 2. Voyez les jugemens qu'il cite.

Mais il faut considérer que si la navigation est heureuse et que l'expédition réussisse, l'assuré, par les bénéfices qu'il obtient, se trouve amplement dédommagé de la prime qu'il a payée, et qu'au contraire, en cas de perte du navire il ne recouvre que ses capitaux et n'est indemnisé par rien du paiement de la prime. Il y a donc une chance de perte, et c'en est assez pour que l'assurance devienne possible et légitime.

Au reste, il se forme alors deux contrats d'assurance séparés : l'un pour les effets à raison desquels la première prime est due ; l'autre de la prime originale pour laquelle on paie la seconde prime, qu'on appelle *prime de prime*.

C'est par cette raison que la loi ne défend pas, aux assureurs des effets, de se rendre encore assureurs de la prime.

L'ordonnance avoit autorisé formellement l'assuré à faire assurer la solvabilité de ses assureurs (1).

Le Code n'en parle point.

Faut-il en conclure qu'il a voulu le défendre ?

Je ne le pense point : il n'y a de prohibé que les assurances formellement interdites par l'article 347 : toutes les autres sont permises, pourvu qu'elles ne

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 20.

blesent pas l'essence du contrat en portant sur des objets qui ne soient pas exposés à des risques \*. La solvabilité des assureurs n'est certainement pas dans ce cas. D'ailleurs rien ne s'opposoit à ce que l'assuré demandât une caution à ses assureurs, à plus forte raison doit-il lui être permis de se donner lui-même un garant d'une autre espèce.

*Pothier* (1) et *Valin* (2), regardant dans ce cas le second assureur comme caution du premier, ont prétendu qu'il pouvoit opposer à l'assuré le bénéfice de discussion, à moins qu'il n'y eût renoncé.

*Emerigon* conteste cette maxime, parce que, dit-il, le bénéfice de discussion n'est pas admis dans les Tribunaux de commerce. Cependant il accorde que l'insolvabilité de l'assureur primitif doit être constatée jusqu'à un certain point, parce qu'elle est la condition de l'engagement contracté par le second assureur; mais il pense qu'elle l'est suffisamment par le premier commandement qui est fait en vertu de sentence, et qui met l'assureur en demeure (3).

Cette réponse ne paroît pas assez directe; mais voici, je pense, par quels principes on peut décider la question :

---

(1) *Pothier*, *Traité des assurances*, n° 33. — (2) *Valin*, sur l'art. 20, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (3) *Emerigon*, *des assurances*, chap. 8, sect. 15, §. 2.

\* Voyez note 1<sup>re</sup> sur l'art. 327.

Les deux assureurs, n'ayant pu traiter ensemble, demeurent nécessairement étrangers l'un à l'autre : le second ne devient donc ni la caution ni le codébiteur solidaire du premier. Cette raison doit l'empêcher d'opposer le bénéfice de discussion.

Néanmoins comme son engagement est contracté sous une condition suspensive, de l'accomplissement de laquelle l'assuré doit justifier lorsqu'il réclame l'exécution du contrat, et que le non paiement est un indice d'insolvabilité, je pense que l'avis d'*Emerigon* doit être suivi.

3. LA PRIME DE RÉASSURANCE PEUT ÊTRE MOINDRE OU PLUS FORTE QUE CELLE DE L'ASSURANCE. Voilà qui justifie ce qu'on a dit dans les deux notes précédentes. S'il peut y avoir différence entre les primes, il est évident que la loi regarde les deux contrats comme très distincts et comme étrangers l'un à l'autre, et de là toutes les conséquences que j'ai déduites de ce principe.

---

## ARTICLE 343.

L'AUGMENTATION de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourroit 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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> 1 et II, art. 148);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n<sup>o</sup> VII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n<sup>o</sup> VI, art. 154, et n<sup>o</sup> XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> 1 et II, art. 343).*

LA règle très-sage que cet article consacre n'a besoin d'être ni justifiée ni développée. Elle confirme au surplus ce qui a été dit sur la manière de réparer l'omission, dans la police, du taux de la prime stipulée \*.

Mais il n'importe pas moins de faire attention à ce que l'article exclud qu'à ce qu'il établit. On remarquera qu'en n'autorisant les Tribunaux qu'à fixer le taux, lorsque les parties ont oublié d'en convenir, et seulement dans le cas où l'augmentation de prime a été stipulée, il leur défend implicitement d'accorder une augmentation qui ne l'auroit pas été \*\*.

---

\* Voyez la note 7 sur l'art. 332. — \*\* Voyez note 2 sur l'art. 335.

## ARTICLE 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 connoissement signé par deux des principaux de l'équipage.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 149);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° VII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 155, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos 1 et II, art. 344).*

L'ASSUREUR ne doit la perte que des effets qui ont été réellement chargés sur le navire, encore que l'assurance soit faite pour un chargement plus considérable \*.

La quotité des effets chargés est justifiée par le connoissement, lequel, lorsqu'il est en bonne forme, fait foi entre l'assureur et l'assuré \*\*.

Le connoissement est signé par le capitaine et par le chargeur \*\*\*, et ce concours de deux personnes donne à l'assureur la garantie qu'il n'y aura pas de

---

\* Voyez art. 358. — \*\* Voyez art. 283. — \*\*\* Voyez art. 282.

déclaration exagérée, d'autant plus que le capitaine s'oblige à rendre toutes les marchandises dont il se charge, et que l'un des originaux du connoissement demeure entre les mains du chargeur.

Mais cette garantie n'existe pas quand c'est le capitaine lui-même qui est le chargeur : alors, plus de double signature, plus d'intérêt dans le capitaine à ne pas exagérer le chargement ; alors les originaux du capitaine et du chargeur sont dans sa main ; celui du consignataire n'existe pas, car le capitaine, qui conduit son propre chargement, n'ayant pas besoin de consignataire, il lui est facile de retenir, par devers lui, l'original de l'armateur.

Tout cela donneroit au capitaine les plus grandes facilités pour commettre des fraudes, lorsqu'il n'a rempli qu'une partie de son chargement, si la loi ne prenoit pas de précautions. Il feroit un connoissement exact, pour profiter en cas d'heureuse arrivée de la disposition qui réduit la prime à la juste valeur des effets chargés \*, et en cas de perte il supprimeroit ce connoissement, et en dresseroit un nouveau dans lequel il porteroit son chargement au complet.

L'article, dans la vue de prévenir ces fraudes, oblige le capitaine chargeur, sur le vaisseau qu'il commande, de faire attester le connoissement par

---

\* Voyez art. 358.

deux des principaux de l'équipage, ce qui est la seule manière possible de suppléer la signature du tiers chargeur.

L'ordonnance s'arrêtoit là (1); mais le capitaine a tant d'autorité sur le navire soumis à son commandement, qu'il ne lui est pas difficile de surprendre ou d'intimider deux hommes de son équipage, et d'obtenir leur signature. Cette première précaution étant donc insuffisante, le Code en ajoute une autre qui a été indiquée par *Valin*, c'est d'exiger qu'en outre le capitaine justifie de l'achat des marchandises qu'il prétend avoir chargées. Il faudroit, pour que cette disposition devînt illusoire, une connivence, qu'on doit d'autant moins supposer entre l'acheteur et le vendeur que ce dernier est ordinairement un négociant, et que dès-lors ses factures et ses certificats peuvent être vérifiés par ses livres.

Cependant quel sera l'effet de toutes ces dispositions ?

La loi, en disant que le capitaine *est tenu* de s'y conformer, donne assez à entendre qu'elle fait dépendre le succès de l'action contre les assureurs, des conditions qu'elle impose ici à l'assuré, et que si ce dernier n'y satisfait pas, il n'a rien à répéter.

Il faut conclure du même principe que l'assureur

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 62.

a-le droit de contester l'accomplissement des conditions. Il pourra donc discuter les preuves par lesquelles le capitaine prétend établir qu'il a réellement acheté les marchandises portées au connoissement, et contester, soit le fait de l'achat, soit l'identité des objets.

## ARTICLE 345.

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

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 150);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° VII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 156, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos I et II, art. 345).*

APRÈS avoir pourvu par l'article précédent aux fraudes que le capitaine chargeur peut commettre, la loi pourvoit par celui-ci aux fraudes qui peuvent être commises par collusion entre le capitaine et le chargeur, lorsque ce dernier est à bord. On a prévu

que ces deux personnes, dont la signature constitue le connoissement, se trouvant réunies, il leur seroit possible de s'entendre, en cas de perte, pour tromper les assureurs, en portant au complet dans un connoissement concerté, un chargement qui ne seroit rempli qu'en partie.

La nécessité de déposer le connoissement en mains-tierces avant le départ déjoue ces sortes de manœuvres.

Au surplus, la disposition est restreinte aux marchandises chargées dans des pays hors de la domination française, et que le chargeur a fait assurer en France, parce que, si le chargement étoit fait dans un port de nos colonies, l'acquit des droits de douanes que le capitaine a dû payer deviendroit un moyen suffisant de vérification. C'est à quoi *Valin* ne réfléchissoit pas lorsqu'il demandoit que la disposition fût étendue aux chargemens qui seroient faits dans les colonies (1).

---

(1) *Valin*, sur l'art. 63, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

## ARTICLE 346.

Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution, ou la résiliation du contrat.

L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 151);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° VII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 157, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s I et II, art. 346).*

L'ORDONNANCE ne contient rien de semblable à ce que décide cet article; c'est *Valin* qui en a fourni les élémens et qui va nous en faire connoître les motifs: « La simple crainte de l'insolvabilité, soit de l'assureur pour répondre de la somme assurée, soit de l'assuré pour le paiement de la prime, ne suffit pas pour faire résilier ou révoquer l'assurance; et il ne reste à l'un ou à l'autre, dans ce cas, que la faculté de se faire réassurer; mais, si cette crainte est réalisée par la faillite-notoire survenue de l'un d'eux, l'autre est sans difficulté en droit de demander la résolution de la police d'assurance, si les choses sont entières, c'est-à-dire si les risques ne sont pas finis;

à moins que le failli ou ses créanciers le représentant, n'offrent bonne et suffisante caution pour répondre de l'effet de l'assurance.

« Cela est hors de doute si la faillite est du côté de l'assureur : et pourquoi n'en seroit-il pas de même, si c'est l'assuré qui tombe en faillite, puisque le contrat d'assurance est synallagmatique, et que la loi doit être égale entre les contractans ? Si l'assuré est fondé à demander la révocation de la police d'assurance, dès que l'assureur n'est pas évidemment en état de lui répondre de la somme assurée, l'assureur doit nécessairement être écouté tout de même, lorsque l'assuré est devenu hors d'état de lui payer la prime. Le plus ou le moins d'intérêt à la chose n'y fait rien ; sans compter qu'il en est de même des temps où la prime est très-considérable. Il faut donc des sûretés à l'un comme à l'autre, sans quoi leur condition seroit inégale, ce qui ne peut pas être supposé. Mais toujours il faut qu'il y ait encore des risques à courir, lorsque la résolution de la police d'assurance est demandée ; autrement elle ne seroit pas recevable, le contrat ayant déjà eu son exécution par la cessation des risques ; et par-là le droit étant incommutablement acquis à celui que l'on voudroit forcer de résilier la police.

« On comprend néanmoins que l'assureur auroit mauvaise grace à se pourvoir en résiliation de la

police, sur le fondement de l'insolvabilité de l'assuré, s'il s'agissoit d'une assurance sur retour simplement, à cause de la sûreté que lui donneroit son privilège pour le paiement de la prime, et de la faculté qu'il auroit de saisir les marchandises à leur arrivée. Et comme cette ressource lui manque lorsqu'il est question d'une assurance pour l'aller, c'est pour cela qu'il faut lui donner alors une caution pour éviter le résiliation de la police » (1).

## ARTICLE 347.

Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet  
 Le fret des marchandises existantes à bord du navire,  
 Le profit espéré des marchandises,  
 Les loyers des gens de mer,  
 Les sommes empruntées à la grosse,  
 Les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 152);*

*Discuté et amendé dans la même séance (Voyez Procès-verbal, depuis le n° VIII jusqu'au n° XI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 158, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos 1 et II, art. 347).*

(1) *Valin, sur l'art. 20, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.*

LA Commission a expliqué elle-même les motifs qui l'ont portée à maintenir les prohibitions établies par l'ordonnance (1) et consignées dans l'article qui nous occupe.

On peut dire d'abord en général « que les causes qui ont fait proscrire les assurances sur le profit espéré des marchandises, le fret et les loyers des gens de mer sont les mêmes que pour le contrat à la grosse » (2).

Mais écoutons la Commission.

« Quelques personnes, a-t-elle dit, auroient voulu, qu'à l'imitation de ce qui se pratique chez quelques nations étrangères, nous eussions donné une plus grande extension à la liberté des assurances.

« Les Anglais assurent la somme qu'on leur présente pour être chargée en telles marchandises qu'on veut, sur un ou plusieurs navires, avec ou sans désignation ; il suffit de la déclaration que les marchandises sont chargées dans tel port ou dans tel temps pour quel'assurance soit valable ; l'assuré est tenu, lorsqu'il reçoit des avis, de les communiquer aux assureurs : lorsque les retours sont faits, si leur valeur est inférieure à la somme assurée, il y a *ristourne* de la différence.

« Ils assurent fret acquis, fret à faire ; principal et

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 15. —

(2) M. Challan, tribun, Discours, p. 44.

prime : ils admettent toutes les évaluations qui leur sont proposées.

« En cas d'événement, il suffit de prouver que la quantité et la qualité de la marchandise désignée ont été chargées.

« C'est, sans doute, aux négocians, dit la Cour de cassation, qu'il appartient de décider si les exceptions proposées sont aussi bonnes aujourd'hui qu'elles l'étoient autrefois.

*Pourquoi défendre d'assurer une partie du fret à faire par le navire?*

*On pourroit en dire autant du profit espéré des marchandises et du profit maritime des sommes données à la grosse.*

*Toutes ces choses s'assurent en ANGLETERRE; est-il politique d'obliger des Français à rechercher chez l'étranger des assurances qu'ils ne peuvent obtenir en France?*

« Le Tribunal et le Conseil de commerce de Nantes désirent aussi que l'on donne plus d'extension à la faculté des assurances.

« Ils demandent qu'il soit permis de faire assurer le profit maritime.

« On peut en espérer les meilleurs effets en France, dans le moment actuel.

« Le prêteur à la grosse, libre de faire assurer son capital et le profit stipulé, se contentera d'un

*change maritime plus foible ; ce change n'étant fort qu'à raison des risques, il diminuera nécessairement quand il y aura un bénéfice modique, mais assuré, et par conséquent certain.*

« Ils pensent qu'il importe de favoriser le contrat de grosse, puisqu'il verse dans le commerce maritime des capitaux effectifs qui le vivifient ; ils croient même que cette faculté de faire assurer le profit maritime contribuera à faire baisser les taux de l'intérêt.

« Le Conseil de commerce de Bordeaux désire qu'on puisse assurer le *profit espéré* des marchandises.

« *Il est utile, dit-il, de laisser aux assurés et aux assureurs la faculté d'estimer la marchandise de gré à gré ; la prohibition du PROFIT ESPÉRÉ des marchandises pourroit contrarier et occasionner des difficultés.*

« Nous croyons devoir rappeler ici les principes qui, dans la législation de 1681, constituent l'essence du contrat d'assurance.

« *Le risque est de l'essence du contrat d'assurance, et forme le principal fondement de ce contrat.*

« *La définition de l'assurance suppose qu'une chose est ou sera exposée à quelques dangers.*

« Ces principes sont développés par *Emérigon*.

« Par la nature de ce contrat, dit VALIN, tout dépend des risques, activement et passivement; on ne peut gagner ou perdre qu'à raison des risques et jusqu'à concurrence.

« C'est un principe, ajoute-t-il, qu'il ne faut jamais perdre de vue.

« Les assureurs se chargent de l'événement des effets exposés aux hasards de la mer; ils en prennent le péril sur eux; ils promettent à l'assuré de l'indemniser des pertes et dommages qu'il souffrira.

« Il est donc évident que l'assurance n'est pas pour l'assuré un moyen d'acquérir; la nature du contrat s'y oppose.

« On ne peut faire assurer que ce que l'on court risque de perdre, et nullement les gains qu'on manque de faire (Pothier).

« Le Guidon de la mer établit pour maxime que l'assuré ne peut recevoir profit du dommage d'autrui.

« L'assurance n'est pas un moyen d'acquérir; il suffit que l'assuré soit indemnisé du dommage réel qu'il souffre, sans pouvoir jamais prétendre à aucun bénéfice, aux dépens des assurés (Emérigon).

« Tels sont les principes sur lesquels se fondent les prohibitions de l'ordonnance; elle a voulu que l'assurance fût une garantie pour une chose exposée ou pour une perte réelle, et non une espèce de jeu

de hasard : les auteurs ont reconnu que ces sortes d'assurance pouvoient être dangereuses, en ce qu'elles favoriseroient la fraude et pourroient inspirer à la mauvaise foi des moyens criminels pour s'enrichir aux dépens de l'assureur.

« LE FRET A FAIRE est un profit incertain, dit EMÉRIGON ; il sera le prix de la navigation heureuse, et le fruit civil du navire ; il ne l'est pas encore ; il ne peut donc devenir une matière d'assurance.

« Le fret, dit Clairac, assez privilégié d'ailleurs, ne peut être assuré, quia duæ specialitates non possunt concurrere circa idem. C'est pour rendre le capitaine plus soigneux du navire et de la marchandise qu'il pourroit négliger s'ils étoient assurés.

« Le profit espéré des marchandises dépend, ajoute Emérigon, d'un événement incertain et d'une négociation future. Ce profit est un être moral qui ne se trouve point dans le navire, et qui, par conséquent, ne peut pas être assuré.

« Il en est de même du profit maritime du prêt à la grosse ; c'est un gain que le prêteur manquera de faire si le vaisseau périt, et non une perte... Il peut faire assurer le capital.

« Il ne nous appartient pas de décider des questions aussi importantes ; mais il nous semble que l'exemple de ce qui se fait en Angleterre et dan

quelques villes étrangères ne sauroit déterminer , car il n'est pas démontré que le commerce en reçoive de grands bienfaits.

« Nous savons que cette prohibition fera porter des assurances dans l'étranger , que ce seront peut-être des primes perdues pour les assureurs français : mais ce désavantage n'est-il pas compensé ? Est-il bien prouvé que ces sortes d'assurances leur rapportent de grands profits ?

« Les législateurs de 1681 connoissoient, comme nous, les divers usages des nations étrangères , et s'ils ne les ont pas admis , il faut croire qu'ils étoient fondés sur de puissans motifs ; il faut croire que de justes raisons leur ont fait repousser ces sortes d'assurances comme plus favorables à la mauvaise foi qu'aux intérêts de la navigation.

« Au surplus, si nous en jugeons par le nombre des autorités qui ont demandé que ces assurances fussent admises , il paroît qu'elles ne seroient pas approuvées par la majorité des villes maritimes.

« La ville de Nantes se borne à l'intérêt nautique des prêts à la grosse , et il faut avouer que les raisons qu'elle en donne pourroient être contestées.

« *Bordeaux* désire seulement qu'on puisse faire assurer le profit espéré , et Rochefort le fret à faire.

« Aucune de ces villes n'a traité la question dans

son ensemble ; elles se sont bornées à faire des réclamations partielles, et probablement inspirées par des intérêts de localité.

« Quoique cette réclamation ne fût pas assez générale pour nous engager à prendre une détermination, le sujet nous a paru assez important pour croire utile d'entrer dans les explications que nous donnons » (1).

Je dois faire remarquer une distinction importante qui a été admise par le Conseil d'état, relativement à la prohibition d'assurer le fret.

La rédaction proposée par la Commission (2) et par la Section (3), déclaroit le contrat d'assurance nul, s'il avoit pour objet *le fret du navire*.

Au Conseil d'état, on dit : « Cet article, lorsqu'il exprime simplement que le *fret du navire* ne peut être l'objet du contrat d'assurance, laisse ouverture à une difficulté qu'il est bon de prévenir : nos usages, et l'ordonnance même, ont jusqu'à présent distingué entre le fret fait et le fret à faire ; le premier a été considéré comme une propriété acquise, susceptible d'être assurée, et il y a lieu de douter qu'on veuille changer une règle aussi sage.

(1) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 86, 87, 88, 89 et 90. — (2) Projet de Code de commerce, art. 255. —

(3) Première rédaction, art. 152.

« Que si l'on avoit des motifs pour faire cette innovation, il conviendrait qu'on les déduisit pour qu'on pût les apprécier; et alors la prohibition devoit clairement porter sur le fret *tant fait qu'à faire*; mais il est plus vraisemblable que la distinction sera maintenue, et alors il faut modifier en ce sens les expressions trop générales qu'emploie l'article, par rapport au fret » (1).

La justesse de cette observation fut reconnue; on convint « que l'ordonnance ne déclaroit l'assurance nulle que quand elle avoit pour objet le fret à faire, et qu'on pouvoit rapporter ici cette disposition (2).

La proposition a été adoptée (3).

Voyez au surplus les notes sur les articles 318 et 320.

## ARTICLE 348.

Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connoissement, qui diminueroient l'opinion du risque ou en changeroient le sujet, annulent l'assurance.

L'assurance est nulle, même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration, ou la différence, n'auroient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré.

(1) M. Berlier, Procès-verbal du 11 août 1807, n° IX. — (2) M. Corvetto, *ibid.*, n° X. — (3) Décision, *ibid.*, n° XI.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 153);*

*Adopté (Voyez Procès-verbal, n° XII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 159, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos I et II, art. 348).*

« Quoique cet article soit nouveau, il est moins une addition à l'ordonnance qu'un sommaire des principes qu'elle avoit consacrés. L'expérience a prouvé cependant que cet article, par la disposition sur-tout de son second paragraphe, pouvoit prévenir des discussions spécieuses qui ont quelquefois retenti dans les Tribunaux de commerce.

« L'assureur a le droit de connoître toute l'étendue du risque, dont on lui propose de se charger : lui dissimuler quelque circonstance qui pourroit changer le sujet de ce risque, ou en diminuer l'opinion, ce seroit lui faire supporter des chances dont il ne vouloit peut-être pas se charger, ou dont il ne se chargeroit qu'à des conditions différentes; ce seroit, en un mot, le tromper.

« Dès-lors, le consentement réciproque, qui seul peut animer un contrat, viendroit à manquer. Le consentement de l'assuré se porteroit sur un objet, et celui de l'assureur sur un autre; les deux volon-

tés, marchant dans un sens divergent, ne se rencontreroient pas, et il n'y a cependant que la réunion de ces volontés qui puisse constituer le contrat.

« La seconde partie de la disposition découle nécessairement de ces principes.

« Le contrat n'ayant pas existé, aucune conséquence, aucun effet n'en ont pu résulter. Dès-lors il est indifférent, à l'égard de l'assureur, que le navire périsse ou ne périsse pas, ou qu'il périsse par une chance sur laquelle la réticence ou la fausse déclaration n'auroient pas influé : l'assureur seroit toujours autorisé à répondre qu'il a assuré un tel risque, et que ce risque n'a pas existé » (1).

---

(1) M. Corvetto, Procès-verbal du 11 août 1807, Exposé des motifs, p. 56 et 57.

---

---

## SECTION II.

### DES OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ.

---

#### ARTICLE 349.

Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée; l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 154);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 160, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 septembre (Voyez Procès-verbal, n° 1 et II, art. 349).*

CET article n'est que pour le cas où les choses sont encore entières, c'est-à-dire où le voyage est rompu avant le départ, attendu que la prime est acquise à l'assureur dès qu'il a commencé à courir les risques\*, de manière qu'il la touche ou la garde même lorsque

---

\* Voyez art. 351.

le voyage est ensuite raccourci \*. Les motifs de ces règles seront expliqués en leur lieu \*\*.

La rupture du voyage doit nécessairement entraîner la chute du contrat d'assurance, puisque ce contrat ne peut subsister qu'autant qu'il y a des risques à courir.

Si le contrat est annulé, la prime cesse d'être due, car elle est essentiellement le prix des risques.

A l'égard de la rupture du voyage, elle ne sauroit avoir lieu que par le fait de l'assuré ou par des événemens qui l'empêchent d'achever son expédition quoiqu'il n'ait pas l'intention d'y renoncer.

L'intérêt du commerce exige qu'un négociant demeure libre d'abandonner les spéculations qu'il a projetées, malgré que l'abandon ruine le contrat accessoire de l'assurance. Qui oseroit faire assurer une expédition maritime, s'il se trouvoit ensuite dans l'alternative ou de perdre la prime ou de consommer son entreprise, quoique les changemens survenus dans les circonstances dussent la lui rendre désavantageuse; ou même quoique de nouvelles vues lui fissent apercevoir, soit des inconvéniens dont il n'avoit pas été frappé d'abord, soit des combinaisons

---

\* Voyez l'art. 364. — \*\* Voyez les notes sur les deux articles ci-dessus.

plus utiles? Cependant, sans l'assurance, que seroit le commerce maritime?

D'un autre côté l'obligation de l'assuré est une obligation *de faire* : or, il est de l'essence de ces sortes d'engagemens que le débiteur ne puisse pas être contraint de les exécuter, à la charge néanmoins d'indemniser l'autre partie (1).

Ici, l'indemnité ne peut pas être d'une somme égale à la prime, car ce seroit placer l'assuré dans l'alternative fâcheuse dont on vient de parler, et que l'article tend au contraire à lui sauver. La loi l'a fixée à un taux raisonnable en la portant à demi pour cent.

Mais pourquoi assujettir l'assuré à payer une indemnité lorsque le voyage n'est pas rompu par son fait? Personne ne répond de l'inexécution de ses engagemens lorsque c'est la force majeure ou un cas fortuit qui l'a empêché de les remplir (2).

La Cour d'appel d'Ajaccio vouloit qu'on fit cette distinction (3).

Le Code ne l'a pas admise : le demi pour cent est accordé dans tous les cas : lorsque l'article dit, *MÊME par le fait de l'assuré*, il fait certainement entendre que la disposition doit avoir ses effets au-

---

(1) Code Napoléon, art. 1142. — (2) *Ibid.*, art. 1148. — (3) Observations de la Cour d'appel d'Ajaccio, tome 1<sup>er</sup>, p. 474.

delà de l'hypothèse, ou c'est l'assuré qui rompt spontanément le voyage; et que trouve-t-on au-delà, si ce n'est des cas fortuits?

Cette règle peut paroître dure au premier aspect, et le Tribunal de commerce d'Anvers l'avoit jugée ainsi (1); mais en y réfléchissant et en la renfermant dans de justes limites on voit qu'elle n'est que juste.

Quels sont en effet les cas fortuits ou les évènements de force majeure qui peuvent occasionner la rupture du voyage avant le départ?

Il y a d'abord l'interdiction de commerce et l'arrêt du navire, par ordre du souverain, pour être appliqué à un service public.

Ce sont là des faits du prince desquels personne ne doit répondre. L'article, à la vérité, ne les exempte point textuellement, mais le principe se trouve déjà posé par l'article 276; et quoique ce soit pour un cas différent, le législateur n'en a pas moins déterminé les suites qu'il est dans son esprit d'attribuer au fait du prince : au reste le droit commun consacre le même principe, et la justice, ainsi que la raison, ne permettent pas de s'en écarter ici. Nous devons tous obéissance aux ordres du souverain, et

---

(1) Observations du Tribunal et Conseil de commerce d'Anvers, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 54.

pendant si l'assuré étoit tenu d'indemniser l'assureur, il se trouveroit puni pour avoir rempli ce devoir. Cela seroit d'autant plus étrange que si les risques étoient commencés, l'assureur, loin de recevoir une indemnité, répondroit au contraire de l'événement \*.

Le fait du prince, excepté les autres accidens qui forcent l'assuré de rompre le voyage, ou proviennent de sa faute, et alors il en répond, car il n'échappe à la responsabilité que lorsque l'événement *ne peut lui être imputé* (1), ou ils lui donnent à son tour une indemnité qui le couvre amplement de celle qu'il paie à l'assureur.

Je m'explique :

L'assurance porte ou sur le navire et ses accessoires, ou sur la cargaison.

Dans le premier cas, le propriétaire ne fera certainement assurer qu'après qu'il aura complété son chargement, et alors le voyage ne sauroit être rompu que par l'une de ces deux causes, ou parce que le vaisseau n'est pas en état de naviguer, ou parce que les chargeurs n'ont pas satisfait à leurs engagements.

Si c'est parce que le vaisseau ne peut naviguer, l'assuré se trouve en faute.

(1) Code Napoléon, art. 1147.

\* Voyez art. 350.

Si c'est parce que les chargeurs manquent à la convention, l'assuré reçoit le fret tout comme lorsque le chargement a été complété (1).

Dans le second cas, l'assuré ne rompt guère le voyage que par l'une des raisons suivantes : ou parce que le vendeur des marchandises ne les lui livre pas, ou parce que le vaisseau n'est pas en état de mettre à la voile. Il est donc toujours indemnisé, soit par son vendeur (2), soit par le capitaine (3).

## ARTICLE 350.

SONT AUX RISQUES DES ASSUREURS, TOUTES PERTES ET DOMMAGES <sup>1</sup>, qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, CHANGEMENS FORCÉS DE ROUTE, DE VOYAGE OU DE VAISSEAU <sup>2</sup>, PAR JET <sup>3</sup>, FEU <sup>4</sup>, PRISE <sup>5</sup>, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles <sup>6</sup>, ET GÉNÉRALEMENT PAR TOUTES LES AUTRES FORTUNES DE MER <sup>7</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 155);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 161, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos I et II, art. 350).*

(1) Code de commerce, art. 288. — (2) Code Napoléon, art. 1611.  
— (3) Code de commerce, art. 295.

1. **TOUTES PERTES ET DOMMAGES.** L'article va bientôt nous apprendre quels accidens sont aux risques des assureurs. Dans cette première disposition il dit quelles suites de ces accidens demeurent à leur charge.

Ce n'est pas seulement la perte absolue de tout ou partie des objets assurés, ce sont encore les dommages ou avaries que ces objets éprouvent par fortune de mer.

Cette responsabilité est de droit, c'est-à-dire qu'elle existe sans qu'il soit besoin de la stipuler dans la police, toutefois il est permis aux parties d'y déroger par une clause qu'on appelle *franc d'avaries*. Une telle clause seroit sans doute contraire à l'essence du contrat si elle éteignoit tous les risques, mais, puisqu'il reste encore le risque de la perte, l'assurance a un objet.

L'effet de la clause est d'affranchir l'assureur de tous les dommages qui peuvent survenir aux choses assurées, autres que ceux qui en occasionnent la perte entière (1), ou presque entière\*.

2. **CHANGEMENS FORCÉS DE ROUTE, DE VOYAGE OU DE VAISSEAU.** Le mot *forcés* a été ajouté au texte de l'ordonnance. Il indique clairement quels change-

---

(1) *Emérigon*, des assurances, chap. 12, sect. 45.

\* Voyez art. 409.

mens demeurent à la charge des assureurs : ce sont ceux auxquels obligent les événemens de mer, et non ceux qui n'ont d'autre cause que la volonté du capitaine et de l'équipage, à moins que les assureurs ne les aient formellement garantis\*.

3. PAR JET. *Voyez* le titre XII.

4. FEU. Comme l'article ne fait pas de distinctions on pourroit croire qu'il rend toujours les assureurs responsables du feu, de quelque manière qu'il ait pris au navire ou aux marchandises ; mais il faut observer que les articles 351, 352 et 353, déchargent les assureurs des pertes et dommages arrivés par le fait ou la faute, soit de l'assuré, soit des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, soit du capitaine ou de l'équipage ; que dès-lors il ne peut être question ici que de l'hypothèse où le feu prend par cas fortuit ou événement de force majeure. Cette limitation, d'ailleurs, est une conséquence de la règle générale établie à la fin de l'article, et d'après laquelle l'assureur ne garantit que les accidens arrivés par fortune de mer\*\*.

Cependant, dans quelles circonstances n'y a-t-il que fortune de mer ?

---

\* *Voyez* art. 353. — \*\* *Voyez* ci-après note 8.

Il ne peut pas y avoir de doute à cet égard, quand les objets assurés ont été incendiés par le feu du ciel ou par celui de l'ennemi : ce sont certainement des cas fortuits et des événemens de force majeure ; mais en sera-t-il de même quand le feu aura été mis par le capitaine pour empêcher le vaisseau de tomber entre les mains de l'ennemi, ou par ordre de l'autorité publique pour cause de salubrité ?

Si le capitaine ne pouvoit éviter la capture qu'en incendiant le vaisseau, soit qu'il ait livré, soit qu'il n'ait pas livré combat, l'accident est à la charge des assureur (1), parce qu'il est arrivé par l'effet de la force majeure, et que le capitaine n'a fait que son devoir : il est obligé par les lois, du moins lorsqu'il commande un vaisseau de l'état, de brûler ou de couler bas son navire pour en priver l'ennemi, après avoir toutefois pourvu au salut de l'équipage (2). D'ailleurs, puisqu'on suppose que la prise étoit inévitable et que les assureurs en répondent, ceux-ci n'auroient pas moins payé l'assurance quand le vaisseau n'auroit pas été incendié.

*Valin* dit que la présomption de droit est qu'il y avoit nécessité d'incendier (3). En effet il n'est pas

---

(1) *Emérigon*, des assurances, chap. 12, sect. 17; — *Valin*, sur l'art. 26, titre 6, livre 3 de l'ordonnance de la marine de 1681; — *Pothier*, Traité des assurances, n° 53. — (2) Ordonnance du 25 mars 1765 pour la marine royale, art. 1177. — (3) *Valin*, sur l'art. 26, tit. 6, liv. 3.

naturel de croire que le capitaine eût pris un parti aussi violent, et qui lui fait perdre son loyer\*, s'il ne s'y étoit vu forcé par les circonstances. Cependant, si les assureurs parvenoient à détruire la présomption, en justifiant qu'il y a faute de la part du capitaine, et qu'il pouvoit, sans incendier le vaisseau, le sauver des mains de l'ennemi, ils ne seroient pas tenus de la perte.

A l'égard de l'incendie, fait par ordre de l'autorité, des vaisseaux pestiférés, il est également à la charge des assureurs, mais toujours sous la condition que l'événement de la peste ne puisse pas être imputé au capitaine (1).

Néanmoins, la faute du capitaine ne décharge les assureurs ni dans cette espèce ni dans l'autre, lorsqu'ils ont garanti la *baratterie* du patron\*\*.

5. PRISE. Les assureurs sont garans, non seulement des prises faites par des ennemis ou des pirates, mais encore de celles qui sont indûment faites par des amis, alliés ou neutres, en un mot de toutes prises justes ou injustes faites par hostilités, brigandage ou autrement. Ils répondent des prises indûment faites, même quand elles sont relâchées dans

(1) *Emérigon*, des assurances, chap. 12, sect. 17.

\* Voyez art. 258. — \*\* Voyez l'article 353 et les notes.

la suite (1). Le texte de l'article dit tout cela, car il met à la charge des assureurs les *prises* sans aucune distinction.

Mais la faute du capitaine, lorsque la baratterie n'a pas été garantie par les assureurs, les décharge-t-elle de la perte? Seront-ils libérés, par exemple, si le capitaine a pu éviter, soit la rencontre de l'ennemi, soit le combat, ou s'il ne s'est pas suffisamment défendu?

Observons que la présomption seroit en faveur du capitaine, et que ce seroit aux assureurs à la détruire par des preuves contraires.

Or, *Pothier* dit que cette preuve n'est pas admise dans les Tribunaux, et que le capitaine qui s'est rendu est censé n'avoir pu faire autrement (2).

Dans cet état de la jurisprudence, la question seroit sans doute oiseuse; mais, comme la jurisprudence peut changer, la question doit être examinée.

Elle est résolue par l'article 354, qui décharge les assureurs des événemens arrivés par les prévarications et fautes du capitaine, à moins qu'ils ne les aient expressément garantis.

La difficulté ne tombe donc plus que sur le discernement des cas où le capitaine a pu éviter le péril,

(1) *Valin*, sur *Part.* 26, *tit.* 6, *liv.* 3 de l'ordonnance de la marine de 1681; — *Emérigon*, des assurances, *chap.* 12, *sect.* 17; —

(2) *Pothier*, *Traité des assurances*, n° 54.

et sur le degré de résistance qu'il devoit opposer s'il étoit armé.

Elle sera sans doute levée par le Code maritime (1), qui fixera les droits du capitaine, les règles de sa conduite, et la manière de vérifier s'il s'y est conformé.

6. DÉCLARATION DE GUERRE, REPRÉSAILLES. *Voy.* la note 2 sur l'article 335.

7. ET GÉNÉRALEMENT PAR TOUTES LES AUTRES FORTUNES DE MER. Voilà le principe général. Tout ce qui précède n'a pour objet que d'en fixer l'application par des exemples.

Ce principe établit deux règles :

L'une que l'assureur est tenu de tous les événemens qu'on appelle fortune de mer, et dont l'article même rappelle les exemples les plus frappans ;

L'autre, qu'il n'est tenu d'aucun autre accident, s'il ne l'a pas formellement garanti. Encore cette garantie n'est-elle pas toujours permise comme nous le verrons dans la suite.

Cette seconde règle est la base des articles 351, 352 et 354, et sert de guide dans l'application de ces articles.

On appelle *fortunes de mer* tous les événemens

---

(1) Notions préliminaires du livre 2.

qui arrivent sur mer par cas fortuit ou par force majeure : par cas fortuit, lorsqu'ils ont pour cause les élémens ; par force majeure, lorsqu'ils viennent de l'autorité publique ou de la violence des hommes.

## ARTICLE 351.

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

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 156) ;*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV) ;*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 162, et n° XII) ;*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s III et IV, art. 351).*

L'ASSUREUR n'étant responsable que des risques dont il s'est chargé, il n'est pas au pouvoir de l'assuré de les augmenter, ni même de les changer, ne les aggravât-il pas.

Voilà pourquoi le changement volontaire de route ou de voyage, met fin aux risques, et décharge l'assureur pour l'avenir.

Cependant si, avant que le temps des risques com-

mence, l'assuré avertit l'assureur qu'il se propose de faire un autre voyage ou de tenir une autre route, et que l'assureur ne consente pas à changer le contrat, il y a rupture de voyage, et les parties tombent sous la disposition de l'article 349.

Mais si le temps des risques est commencé lors de cette déclaration ; si, par exemple, les marchandises assurées sont déjà chargées dans le vaisseau ou dans les gabares qui doivent les y conduire, et que, sous ce rapport, les parties n'aient pas dérogé à l'article 341, la prime est acquise à l'assureur, attendu que c'est l'assuré lui-même qui renonce à sa garantie, en s'écartant de la condition sous laquelle elle existoit.

Il en est à plus forte raison ainsi quand le changement a lieu pendant le cours du voyage.

La loi ne distingue même pas entre le cas où, soit la route, soit le voyage, soit le vaisseau qu'on substitue à ceux qui avoient été convenus, sont plus sûrs et moins hasardeux, et le cas où ils rendent la navigation plus périlleuse. C'est assez que l'assuré soit sorti des termes du contrat pour qu'il soit réputé avoir mis fin aux risques, et l'on ne peut pas appliquer ici ce qui a été dit sur l'effet de la fausse désignation, qui ne préjudicie pas à l'assureur \*.

---

\* Voyez note 10 sur l'art. 332.

Mais il est d'autres distinctions qui influent sur l'application de toutes ces règles.

D'abord, lorsque ni la route ni le vaisseau n'ont été indiqués dans la police, l'assureur est censé s'en être rapporté à l'assuré, et le changement, en quelque temps qu'il ait lieu, ne fait pas cesser la garantie\*.

Ensuite, pour que le changement fait depuis les risques commencés opère la décharge de l'assureur, il faut qu'il provienne du fait de l'assuré (1). S'il avoit été nécessité par quelque événement de force majeure, loin qu'il fit cesser la garantie, il lui donneroit au contraire ses effets, car d'après l'article 350 les changemens *forcés* de route de voyage et de vaisseau sont aux risques des assureurs.

Notre article reporte en outre sur l'assuré toutes pertes et dommages qui arrivent par son fait. Ce ne sont pas là des accidens causés par fortunes de mer.

« Cette disposition, dirent le Tribunal et le Conseil de commerce de Saint-Malo, sera-t-elle de rigueur? Il est d'usage d'y déroger dans les polices; pourquoi ne conserveroit-on pas cette faculté » (2)?

---

(1) Voyez un exemple dans l'art. 364. — (2) Observations du Tribunal de commerce de Saint-Malo, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 466.

\* Voyez note sur l'art. 332.

La raison qui ne permet pas de l'accorder, c'est qu'elle blesseroit les mœurs en blessant cette règle de droit : *Nullá pactione effici potest ne dolus præstetur* (1).

Je sais bien qu'il ne faut pas confondre le dol avec la faute, et qu'en conséquence, quand l'assureur se chargeroit des fautes de l'assuré, il n'en résulteroit pas qu'il se charge du dol que l'assuré peut se permettre : mais ici ces deux choses se touchent de si près, qu'il est presque impossible de les détacher : le dol seroit toujours caché sous les apparences de la faute \*.

## ARTICLE 352.

LES déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 157) ;*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV) ;*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 163, et n° XII) ;*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

(1) *Emérigon, des assurances, chap. 12, sect. 2.*

\* *Voyez la note sur l'art. 326.*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> III et IV, art. 352).*

TOUTES les explications qu'on peut donner sur cet article sont consignées dans le commentaire de l'article 326.

J'observerai seulement que la loi, après avoir, par l'article précédent, déchargé l'assureur des pertes et dommages qui arrivent par le fait de l'assuré, le décharge par celui-ci des accidens qui proviennent du fait ou de la faute des propriétaires, affréteurs et chargeurs, c'est-à-dire de celles de ces personnes qui n'ont pas fait assurer.

Néanmoins il ne s'agit ici que de régler la garantie de droit : les parties peuvent déroger à la disposition, puisqu'il leur est même permis de convenir que l'assureur sera chargé de la baratterie du patron.

## ARTICLE 353.

L'ASSUREUR N'EST POINT TENU <sup>1</sup> DES PRÉVARICATIONS ET FAUTES DU CAPITAINE ET DE L'ÉQUIPAGE, CONNUES SOUS LE NOM DE BARATTERIE DE PATRON <sup>2</sup>, S'IL N'Y A CONVENTION CONTRAIRE <sup>3</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n<sup>o</sup> 1, art. 158);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n<sup>o</sup> XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n<sup>o</sup> VI, art. 164, et n<sup>o</sup> XII);*

Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;

Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 353).

1. L'ASSUSEUR N'EST POINT TENU. Le Tribunal de commerce de Paimpol auroit désiré que, ¶ comme en Angleterre et chez les autres nations du nord, l'assureur fût chargé de plein droit de la baratterie du patron, que l'assuré mit complètement l'assureur en son lieu, et, au moyen de la prime accordée, se couvrit de tous les risques ↓ (1).

Mais c'étoit assez d'accorder aux parties la faculté de stipuler ces sortes de risques.

2. L'ASSUREUR N'EST POINT TENU DES PRÉVARICATIONS ET FAUTES DU CAPITAINE ET DE L'ÉQUIPAGE, CONNUES SOUS LE NOM DE BARATTERIE DE PATRON. Le mot baratterie vient de l'espagnol. Dans son acception naturelle il signifie *fourbe*, *tromperie*, *mensonge*.

La Commission, le prenant dans ce sens, ne l'avoit appliqué qu'à la *prévarication* du capitaine et des gens de l'équipage.

La Cour d'appel de Rennes observa que ¶ l'usage lui avoit donné beaucoup plus d'étendue ; que la

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Paimpol, tome 2, II<sup>e</sup> partie., p. 210.

baratterie comprenoit les simples fautes du capitaine exemptes de dol, son impéritie, ses négligences, en un mot tous les faits dont l'article 216 rend le propriétaire responsable (1). En conséquence cette Cour demanda que les fautes fussent expressément comprises sous l'expression *baratterie* (2).

Cette addition, qui a été adoptée, étoit d'autant plus importante que des jurisconsultes distingués n'appeloient *baratterie* que les prévarications du capitaine, restriction que l'ordonnance de 1681 avoit écartée (3), et qu'on auroit pu croire admise par le Code, si le Conseil d'état s'en fût tenu à la rédaction de la Commission.

3. S'IL N'Y A CONVENTION CONTRAIRE. La Cour d'appel de Rennes et la Commission de commerce de Lorient se sont élevées contre cette exception. « L'intérêt des assureurs, l'avantage de prévenir l'insouciance ou les friponneries d'un capitaine, qui peut être quelquefois en collusion avec le propriétaire ou les chargeurs du navire, en un mot, la morale publique, leur paroissent des considérations suffisantes pour déterminer le législateur à prohiber en général la liberté de charger les assureurs de la barat-

---

(1) Observations de la Cour d'appel de Rennes, tome 1<sup>er</sup>, p. 352.

— (2) *Ibid.*, p. 353. — (3) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 28.

terie de patron » (1). Il leur sembloit d'ailleurs que « la faculté d'une stipulation contraire étoit opposée à la nature du contrat d'assurance maritime qui ne doit faire courir aux assureurs que le risque de la mer » (2).

La Commission, quoiqu'elle partageât ce sentiment, laissa néanmoins subsister l'exception. Elle y fut déterminée par le silence des autres villes maritimes (3). Et en effet, pourquoi renverser une disposition établie par l'ordonnance (4), et contre laquelle il ne s'élevoit qu'un si petit nombre de réclamations ?

D'ailleurs les raisons qu'on opposoit ne sont pas sans réponse.

Ce qu'on a dit que la baratterie n'est pas un risque maritime, tout le monde n'en est pas d'accord. Si *Valin* et *Pothier* (5) lui refusent ce caractère, *Emérigon* le lui attribue. « Il est vrai, dit cet auteur, que ce n'est pas ici un dommage qui procède, *ex marinæ tempestatis discrimine* ; mais la baratterie n'est pas moins un risque et un très-grand risque maritime,

(1) Observations de la Commission de commerce de Lorient, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 593. — (2) Observations du Tribunal de commerce de Rennes, tome 1<sup>er</sup>, p. 352 et 355. — (3) Analyse des observations des Tribunaux, p. 95. — (4) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 28. — (5) *Valin*, sur l'art. 28, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681 ; — *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 64.

puisqu'on est obligé de confier son bien aux gens de mer, qui peuvent oublier quelquefois les devoirs de leur état, ou qui, par imprudence, occasionnent des pertes » (1).

Cette opinion étoit autrefois universelle en France, puisque de plein droit et sans stipulation la baraterie étoit à la charge des assureurs. Elle est encore celle de presque toutes les nations du nord. On peut même l'attribuer à beaucoup de villes de l'Empire où la stipulation de la garantie dont il s'agit est tellement d'usage qu'elle se trouve dans leurs formules.

Quant à la morale, on ne voit pas comment elle seroit blessée par la permission qu'on accorde à l'assureur de cautionner un capitaine dont la probité et l'intelligence lui sont connues, (2).

Au reste, les limites dans lesquelles ces sortes de stipulations sont valables, les réduisent à n'être, dans la vérité, qu'un simple cautionnement, et préviennent ainsi les abus qu'on paroïsoit craindre.

La stipulation en effet n'est pas valable si c'est le capitaine lui-même qui s'est fait assurer (3), attendu qu'alors les parties se trouvent dans la position

(1) *Emérigon*, des assurances, chap. 12, sect. 3, §. 3. — (2) *M. Challan*, tribun, Discours sur le tit. 9 du liv. 2. — (3) *Valin*, sur l'art. 28, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681; — *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 65; — *Emérigon*, des assurances, chap. 12, sect. 3, §. 2.

dont il est parlé dans la note sur l'article 351, où nous avons dit que l'assuré ne peut pas stipuler la garantie de ses propres fautes. Cependant la convention vaudroit pour la baratterie des gens de l'équipage, à laquelle le capitaine n'auroit point participé (1). Ce n'est plus là son propre fait.

---

## ARTICLE 354.

L'ASSUREUR n'est point tenu du pilotage, touage et lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 159);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 165, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 septembre (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 354).*

CET article est encore la conséquence du principe que l'assureur ne garantit que les dommages causés par fortunes de mer. Sa responsabilité étant ainsi bornée, il n'est pas possible qu'elle s'étende

---

(1) *Emérigon, des assurances, chap. 12, sect. 3, §. 2.*

aux droits dont parle cet article, lesquels ne sont pas même des dommages, mais des frais ordinaires de voyage.

Cela n'est vrai cependant que lorsque ces droits ne sont pas payés extraordinairement et par suite de quelqu'accident maritime. Si par exemple un vaisseau est forcé par la tempête, ou par la poursuite des corsaires, à relâcher dans un port où sans cet événement il ne seroit pas entré, les frais de lamanage, touage et pilotage qu'il paye, deviennent des pertes causées par fortune de mer, et rentrent ainsi dans la classe de ceux dont l'article 350 charge les assureurs (1).

## ARTICLE 355.

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 pourroient 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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 160);*

(1) *Pothier*, Traité des assurances, n° 67; — *Valin*, sur l'art. 30, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681; — *Emérigon*, des assurances, chap. 12, sect. 49.

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 166, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 septembre (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 355).*

LES assureurs ne sont pas chargés des déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, ou par le fait, soit de l'assuré et de ses préposés (1), soit des chargeurs, affréteurs ou propriétaires (2). Si donc des blés se gâtent, si des sels viennent à fondre pour avoir été mal soignés ou mal placés dans le navire, si des vins ou des huiles coulent pour avoir été mis dans de mauvaises barriques, ou parce que les vers ont piqué les bonnes futailles qui les renfermoient, ces accidens sont étrangers aux assureurs. Ceux-ci ne répondent pas non plus du coulage ordinaire, lequel est inévitable même dans les navigations les plus heureuses, et n'est que l'effet de la nature des marchandises.

Mais ils garantissent les accidens de mer, sans que leur responsabilité soit moins grande, à l'égard des choses susceptibles d'être endommagées ou perdues facilement, qu'à l'égard de celles qui par leur na-

---

(1) Art. 351. — (2) Art. 352.

ture sont moins exposées. Que , par exemple , une tempête introduise de l'eau dans le navire , cet événement , qui n'endommagera pas les marbres qu'on aura chargés , gâtera ou détruira le chargement composé de blés ou de sels , et l'assureur en devra payer la perte.

Or , puisque l'assureur doit connoître toute l'étendue des risques dont il se charge , et que les risques augmentent quand l'objet assuré est , de sa nature , plus sujet qu'un autre à être détérioré ou détruit par des accidens de mer , la justice et la prudence commandoient au législateur de prendre des précautions pour que l'assureur ne fût pas surpris. Une fois averti qu'il s'agit de garantir des choses très-fragiles , il peut , ou ne se pas charger des risques s'il les trouve trop grands , ou du moins exiger une prime proportionnée au péril qu'il consent à prendre sur lui.

C'est dans cette vue que l'article décharge les assureurs des pertes et dommages arrivés à des choses sujettes par leur nature à détérioration particulière , diminution ou coulage , lorsque ces choses n'ont pas été désignées dans la police , c'est-à-dire si l'on n'a pas exprimé que c'étoient des vins , des sels , des sucres , des blés , etc.

D'après les explications qui viennent d'être données , il est inutile d'observer que les dommages et pertes desquels il s'agit ici ne sont pas ceux dont

il est parlé dans l'article 352, ceux qui arrivent par le cours naturel des choses, mais les dommages et pertes causés par fortunes de mer.

Maintenant il faut voir tous les effets de la disposition.

Observons qu'elle ne déclare pas l'assurance nulle, et qu'en déchargeant l'assureur des risques, elle ne décharge pas l'assuré du paiement de la prime.

Ce n'est pas néanmoins que la prime soit acquise comme prime, puisqu'il n'y a plus de risques dont elle devienne le prix \*. Elle est adjugée à l'assureur comme indemnité.

Qu'il y ait lieu à indemnité, et que cette indemnité doive être égale à la prime, cela ne peut pas faire de doute : il ne seroit pas juste que l'assureur perdît la prime par la fraude de l'assuré, et cette fraude même permet de le traiter plus sévèrement (1). Je dis la fraude, parce qu'ici la négligence seroit trop grossière pour n'être considérée que comme une simple faute : *Lata culpa dolo æquipo-netur.*

Mais précisément parce que la disposition est fondée sur la présomption d'une fraude, elle devoit

(1) Code de commerce, art. 357.

\* Voyez notes sur les art. 352 et 349.

s'arrêter là où la fraude n'est plus présumable ; aussi l'article en fait-il cesser les effets quand *l'assuré a ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.*

L'hypothèse dans laquelle cette ignorance est le plus ordinaire est celle où l'assurance porte sur le retour d'un pays étranger.

Les auteurs de l'ordonnance, s'arrêtant à cette idée, n'avoient pas admis l'exception pour d'autres cas.

En cela ils avoient tout à la fois été trop loin et pas assez loin.

Trop loin, car il peut se faire que l'assuré ait connu la nature du chargement qu'il recevoit en retour, quoiqu'il lui vint des contrées très-éloignées.

Pas assez loin, parce que l'assuré peut ignorer la nature du chargement qui lui est envoyé d'un port, soit de France, soit des colonies françaises.

Le Conseil d'état, en généralisant l'exception, en l'attachant au fait qui doit lui servir de base, a donc amélioré l'ordonnance. Au reste, ce changement avoit été demandé par la Commission de commerce de Lorient (1), et par le Tribunal de commerce de Rochefort (2).

---

(1) Observations de la Commission de commerce de Lorient, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 503. — (2) Observations du Tribunal de commerce de Rochefort, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 308.

A la vérité, les juges obligés de vérifier le fait obscur de l'ignorance ou de la connoissance, pourront quelquefois être plus embarrassés que si, comme dans le système de l'ordonnance, ils n'avoient à examiner que le fait matériel du lieu d'où le vaisseau est parti ; mais cette difficulté même est un bien. En effet, ce sera à l'assuré, qui opposera l'exception, à prouver son ignorance, car *reus excipiendo fit actor* (1), ou les assureurs ne seront pas responsables : or, point de doute que plus l'assuré prévoira d'embaras à faire cette preuve, plus il sera porté à déclarer la nature des marchandises, s'il la connoît réellement, pour ne pas s'exposer à perdre l'assurance, en se plaçant sous la règle commune.

---

### ARTICLE 356.

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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 161) ;*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV) ;*

---

(1) Code Napoléon, art. 1315.

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> VI et XII, art. 167);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> III et IV, art. 356).*

J'EXAMINERAI quels sont les motifs de cet article;

Quelle est son étendue;

Quels sont ses effets.

I. Au premier coup-d'œil l'article paroît fort extraordinaire, et il faut convenir que les raisons données par les commentateurs pour en indiquer les motifs ne sont pas de nature à le justifier, quoiqu'il soit très juste.

Voici les difficultés.

En matière d'assurance, l'aller est compté pour un voyage et le retour pour un autre, toutes les fois que les parties ne se sont pas expliquées\*.

Mais, si la police comprend l'aller et le retour pour une même prime qu'alors on appelle *prime liée*, parce qu'elle en renferme deux, qu'elle identifie, les deux voyages n'en forment plus qu'un dont la prime liée devient le prix indivisible.

Comment donc se peut-il faire que cette prime indivisible ne soit pas acquise en entier à l'assureur dès qu'il a commencé à courir les risques ?

---

\* Voyez note 5 sur l'art. 335.

Les uns disent que c'est une grace que la loi fait à l'assuré.

Mais quels seroient les motifs de cette grace ? Quelle seroit cette générosité de la loi qui favoriseroit l'une des parties aux dépens de l'autre ? qui favoriseroit arbitrairement la partie la moins exposée, au préjudice de celle qui l'est le plus, l'assuré au préjudice de l'assureur, lequel a déjà tant de peine à se garantir que le législateur a été obligé de pourvoir à sa sûreté par une foule de dispositions.

D'autres semblent nier que la stipulation d'une prime liée fasse disparaître la distinction entre les deux primes et les deux voyages ; de sorte que, suivant eux, si l'assureur ne reçoit pas en entier la prime du retour, lorsque le retour s'effectue sans chargement, c'est par la raison qu'alors le second voyage n'a pas eu lieu.

Nous demanderons à ceux-là pourquoi, si la stipulation de la prime liée ne confond pas, n'identifie pas les deux primes et les deux voyages ; pourquoi, dis-je, l'assuré doit la prime liée toute entière, quand la chose assurée périt pendant l'aller ? Nous leur demanderons encore pourquoi la loi ne déclare pas la prime de l'aller, ou la moitié de la prime liée acquise à l'assureur aussitôt que le vaisseau est arrivé à sa destination ? Pourquoi, à défaut absolu de chargement au retour, ce voyage, qu'on prétend

être un voyage distinct et séparé du premier , n'est pas réputé rompu , et l'assureur réduit à recevoir demi pour cent de la somme assurée aux termes de l'article 349 ? Pourquoi enfin , en cas de chargement incomplet, on ne se conforme pas aux dispositions de l'article 358 ?

Je pense qu'ici la loi , sans renverser les principes qui règlent les effets de la prime liée dans les autres circonstances, a voulu les modifier par une exception ; qu'elle les a fait céder, mais seulement dans l'espèce sur laquelle elle statue, à cette règle fondamentale du contrat d'assurance, que la prime n'étant que le prix des risques, elle ne peut jamais être due là où il n'y a pas de risques à courir ; qu'en conséquence le législateur a considéré l'événement du non - chargement ou du chargement incomplet, comme faisant cesser pour l'avenir les effets de la stipulation , et rétablissant la distinction entre les deux voyages sous le rapport du paiement de la prime ; que ce qu'il donne à l'assureur , il le lui donne , non à titre de prime, mais à titre d'indemnité , à cause de l'inexécution subséquente du contrat, et ceci l'on en convient (1) ; que l'identité de voyage, et le commencement d'exécution qu'elle

---

(1) *Valin*, sur l'art. 6, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681 ; — *Pothier*, Traité du contrat d'assurance ; — *Émérigon*, Traité des assurances, chap. 3, sect. 2, §. 4.

avoit eu ne devant pas être pris en considération, l'indemnité est élevée au-dessus du taux fixé par l'article 349, pour les polices qui ne portent pas le même caractère, et n'ont pas eu les mêmes suites.

On demandera peut-être à quoi sert la stipulation de la prime liée, si elle perd sa force dans une occasion aussi importante.

Je réponds qu'elle conserve toujours les deux effets principaux qui viennent d'être indiqués, celui de faire gagner à l'assureur la totalité de cette prime, si la chose assurée périt pendant l'aller; celui encore de lui faire adjuger une indemnité plus forte, si le retour ne s'effectue pas ou ne s'effectue qu'en partie.

II. A l'égard de l'étendue de l'article, le texte lui-même la détermine avec précision : lorsqu'il dit que la disposition concerne l'assurance *qui a pour objet des marchandises*, il fait assez entendre qu'elle ne s'applique pas à l'assurance qui a pour objet le navire.

Cette différence vient de la nature des choses, laquelle ne permet pas d'établir pour le navire ce qu'on a établi pour les marchandises.

En effet, quand l'assurance porte sur le chargement, il est possible que le vaisseau revienne, et que néanmoins au retour la chose assurée n'existe pas

ou n'existe qu'en partie, attendu qu'il peut n'y avoir pas de chargement, ou n'y avoir qu'un chargement incomplet. Mais quand l'assurance porte sur le navire et que le navire revient, la chose assurée existe nécessairement en son entier au retour.

En un mot le vaisseau assuré revient ou ne revient pas :

S'il revient, la police est consommée, et par conséquent la prime liée est acquise en totalité à l'assureur :

S'il ne revient pas, ce ne peut être que parce que le capitaine, n'ayant pas trouvé à charger pour le retour, a jugé utile d'entreprendre un autre voyage, et alors l'assuré lui-même ayant mis fin aux risques, et tenu l'engagement de l'assureur pour accompli, ce dernier gagne encore sans aucune diminution la prime qui a été stipulée.\*

### III. J'arrive aux effets de l'article.

Il y a deux différences apparentes entre l'ordonnance et le Code de commerce.

L'ordonnance ne statuoit que sur le cas où il ne se faisoit pas de chargement au retour. Elle accordoit, dans ce cas, à l'assureur, les deux tiers *exacts* de la prime liée.

---

\* Voyez art. 351.

Le Code de commerce statue en outre sur tous les cas où le chargement au retour est incomplet. Il décide en général que l'assureur recevra les deux tiers *proportionnels seulement*.

L'embaras est de bien fixer le sens que doivent avoir les mots *proportionnels seulement* dans les diverses circonstances où l'article est applicable.

Pour sentir la difficulté, il faut prendre garde que les termes de comparaison d'après lesquels les deux tiers *proportionnels* doivent être évalués, sont, d'un côté, la prime de l'aller, et celle du retour qui, ainsi que je l'ai expliqué, forment ensemble une prime unique et indivisible; de l'autre, le chargement de l'aller et celui du retour qui sont aussi considérés comme ne composant qu'un seul et même chargement.

Or, on ne sauroit se placer que dans l'une de ces quatre hypothèses :

Ou il ne se fait point de chargement au retour;

Ou celui qui se fait ne forme pas avec celui de l'aller les deux tiers du chargement total;

Ou il égale ces deux tiers,

Ou il les passe.

Cependant, si dans ces quatre hypothèses on réduit indistinctement l'assureur aux deux tiers de prime égaux aux deux tiers du chargement effec-

tué, on blesse tout à la fois l'équité et l'esprit de la loi.

En effet, l'équité veut que la partie qui ne remplit pas ses engagements indemnise l'autre partie.

La loi, appliquant ce principe à la matière des assurances, accorde à l'assureur quatre sixièmes proportionnels de la prime; savoir, trois, comme prix des risques qu'il a courus pour le chargement de l'aller, et le quatrième sixième pour l'indemniser de ce que l'assuré n'a pas exécuté la convention du retour.

Cependant, si lorsqu'il ne se fait pas de chargement au retour on ne donnoit à l'assureur que les deux tiers proportionnels du chargement effectué, loin d'obtenir une indemnité, il perdrait au contraire un tiers sur la portion de prime qu'il a réellement acquise pour avoir garanti les risques de l'aller. Supposons, par exemple, que l'assurance soit de 24,000 fr., la prime liée de 1,200, le chargement pour l'aller de 12,000, l'assureur, du moment que le vaisseau sera parvenu à sa destination, aura acquis 600 fr. sur la prime; et, néanmoins si l'on appliquoit à cette espèce le calcul proportionnel, il ne recevrait que 400 fr., le chargement effectué ne s'élevant qu'à 12,000.

La même injustice se reproduiroit dans l'hypothèse où le chargement pour l'aller et celui pour le

retour ne monteroient pas aux deux tiers du chargement convenu. En reprenant la même espèce, admettons que le chargement au retour soit de la valeur de 3000 fr., ce qui porte à 15,000 la totalité du chargement effectué, il sera dû à l'assureur 750 fr. de prime, et cependant on le réduiroit à 500, si on ne lui accorderoit que les deux tiers proportionnels.

Enfin, on tomberoit encore dans le même inconvénient en appliquant la règle des deux tiers proportionnels au cas où le chargement de l'aller et celui du retour combinés excèdent les deux tiers du chargement total. Que par exemple, dans l'espèce proposée, le chargement au retour soit de 8,000, l'assureur aura effectivement gagné 1,000 fr. de prime; et néanmoins, si on appliquoit sans distinction la limitation qu'établit le mot *seulement* qu'on trouve dans le texte, il faudroit le réduire à 800 fr.

Tout cela est impossible. Pour bien saisir les lois on doit s'attacher moins à la lettre qu'à leur esprit.

Ici l'intention du législateur n'a pas été de faire perdre l'assureur, mais au contraire de lui donner une indemnité.

C'est encore un autre principe dans le droit qu'on ne doit jamais tourner une disposition contre celui en faveur duquel elle est établie. Dès-lors on ne peut entendre l'article dans un sens qui, dépouillant

l'assureur, feroit profiter l'assuré de l'inexécution du contrat, quoiqu'elle vienne de son fait.

D'après ce qui vient d'être dit, le seul cas où la réduction aux deux tiers proportionnels n'ait rien d'injuste et ne lèse pas l'assureur, est celui où le chargement de l'aller et celui du retour égalent ensemble les deux tiers du chargement convenu; et même alors elle proscriit l'assurance de toute indemnité pour ce qui manque au chargement. Mais comme l'article permet aux parties de déroger à cet égard au droit commun, il n'y a pas là d'injustice; car il est évident que l'assureur qui n'a pas usé de cette faculté a bien voulu ne pas se ménager d'indemnité pour ce qui manqueroit au chargement total au-delà des deux tiers.

Cependant si l'on réduisoit la disposition à cette dernière hypothèse, il n'y auroit pas de règle pour les trois autres, auxquelles néanmoins le législateur a eu intention de l'étendre.

Comment remplir cette lacune ?

Je pense que ce doit être en rentrant dans le système de l'ordonnance développé par l'usage.

J'avouerais que le texte ne fait pas formellement ces distinctions, mais certes il les admet, car il est toujours sous-entendu, dans les lois, que leurs effets cessent, toutes les fois qu'il devient impossible de les appliquer sans leur faire manquer leur but.

D'ailleurs, les raisons qui militent contre l'exécution indéfinie de l'article sont assez fortes pour que le texte doive paroître ambigu. Cela étant, il y a lieu de recourir à la règle de droit qui veut que les obscurités, les ambiguïtés et les autres défauts d'expression qui peuvent se rencontrer dans les lois soient toujours expliquées dans le sens le plus raisonnable et le plus conforme à l'équité et à l'intention du législateur, *in ambiguâ voce legis ea potius accipienda est significatio quæ vitio caret, præsertim cum etiam voluntas legis in hac colligi possit.* (L. 19, ff. de legibus).

L'ordonnance, à défaut de chargement complet au retour, accordoit à l'assureur les deux tiers *exacts* de la prime liée (1). Quand le chargement de l'aller et celui du retour s'élevoient ensemble au-dessus des deux tiers du chargement convenu, l'assureur se complétoit sur le tiers restant de la prime liée, jusqu'à concurrence du chargement effectué (2). La disposition demeuroit donc restreinte aux trois autres hypothèses, et l'assureur recevoit ou retenoit les deux tiers de la prime, soit qu'il ne se fit pas de chargement au retour, soit que celui qui étoit

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 6. —

(2) Valin, sur l'art. 6, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681; — Emérigon, Traité des assurances, chap. 3, sect. 2, §. 4; — Pothier, Traité du contrat d'assurance, n° 188.

fait fût, avec le chargement de l'aller, inférieur ou égal aux deux tiers du chargement stipulé.

Le Code s'est borné à maintenir ce système, établi, partie par l'ordonnance, partie par l'interprétation que la jurisprudence lui a donnée; et voilà pourquoi j'ai dit que les différences qu'on remarque entre cette loi et l'ordonnance ne sont qu'apparentes.

### ARTICLE 357.

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

### ARTICLE 358.

S'IL n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

En cas de pertes, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées.

Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent.

*Ces articles ont été présentés au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 162 et 165);*

*Adoptés dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présentés de nouveau et adoptés le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos VI et XII, art. 168 et 169);*

*Communiqués au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présentés, après la communication, et adoptés le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 357 et 358).*

JE crois devoir réunir ces deux articles parce qu'ils posent sur les mêmes bases; qu'ils établissent ensemble la théorie sur les suites de la différence qui se rencontrent entre la valeur du chargement et la somme assurée, et qu'ils reçoivent leurs développemens des mêmes dispositions du Code.

On peut ramener les explications dont ils sont susceptibles aux points suivans :

Les bases des articles.

Leurs dispositions.

L'application de ces dispositions.

NUMÉRO I.

*Principes qui sont la base des articles 357 et 358.*

LES principes fondamentaux des deux articles sont ceux-ci :

1<sup>o</sup> Il est aussi impossible de concevoir un contrat d'assurance sans qu'il y ait une chose assurée qui en devienne la matière, que de concevoir une vente sans qu'il y ait une chose vendue : dès-lors l'assurance ne peut subsister que jusqu'à concurrence des

choses mises en risque, car au-delà elle n'a plus d'objet auquel elle soit susceptible de s'attacher.

2° Puisque l'assurance n'est essentiellement qu'un moyen de mettre l'assuré à couvert des pertes et n'est pas pour lui un moyen de bénéficier, l'assureur ne garantit que les pertes qui ont été réellement faites. Il ne doit donc pas payer une assurance de 20,000 fr. lorsque le chargement n'est que de 10,000; s'il s'y soumettoit, la convention ne seroit plus, pour l'excédant, un contrat d'assurance, mais un contrat gratuit et de pure libéralité\*.

3° L'assureur doit connoître toute l'étendue des risques qu'il court\*\*, et l'assuré ne pas demeurer le maître de les augmenter\*\*\*.

Or, l'assureur qui seroit obligé de payer la même somme pour la perte d'un chargement incomplet que pour le chargement complet, seroit certainement plus exposé que celui qui ne paieroit que la perte du chargement effectif. Supposons, par exemple, que l'assuré se soit soumis à charger 200 caisses d'une marchandise quelconque, s'il les charge, il y a plus de probabilités qu'en cas de tempête ou de naufrage on en recouvrera une partie, que s'il n'en avoit chargé que cinquante; et cette partie sauvée

---

\* Voyez la note 6 sur l'art. 332. — \*\* Voyez l'art. 348, et les notes sur les art. 332 et 336. — \*\*\* Voyez art. 351 et les notes.

indemniserà d'autant l'assureur lorsqu'il y aura délaissement.

## NUMÉRO II.

*Effets des deux articles.*

LA différence qui se rencontre entre le chargement et la somme assurée ne peut venir que de deux causes, ou du dol de l'assuré, ou d'une erreur commune aux deux parties. Comme la bonne foi et la fraude ne peuvent pas avoir les mêmes suites, la loi les distingue avec soin.

*Cas de fraude.*

L'ordonnance étoit plus sévère que le Code : en cas de fraude de la part de l'assuré, elle prononçoit la nullité du contrat et la confiscation des marchandises (1).

La peine de la confiscation avoit des inconvéniens : ¶ elle pouvoit tourner au préjudice des créanciers de l'assuré ↓ (2); ¶ elle pouvoit retomber sur l'assureur lui-même en le privant du gage de la prime ↓ (3).

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 22. —

(2) Observations du Conseil de commerce de Cologne, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 336. — (3) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 96.

La nullité absolue du contrat ôtoit à l'assureur la prime et le laissoit sans indemnité.

En conséquence, on a supprimé la confiscation en soumettant néanmoins l'assuré aux poursuites criminelles s'il y a lieu (1), et ¶ en se référant au Code pénal sur le châtiment qui lui est dû (2).

Quant à la nullité du contrat, elle n'a lieu qu'à l'égard de l'assuré seulement, c'est-à-dire que l'assureur est déchargé des risques, et que l'assuré n'en doit pas moins la prime.

La nullité existe de plein droit et sans que l'assureur ait besoin, comme dans le contrat à la grosse (3), de la réclamer. La raison de cette différence est que l'assureur ne peut jamais, comme le prêteur à la grosse, avoir intérêt de maintenir le contrat\*, puisque, malgré la nullité, il obtient tous les avantages que le contrat lui donnoit.

Mais à quel titre le Code lui adjuge-t-il la somme qu'il a stipulée de l'assuré? Est-ce comme prime? Est-ce comme dommages-intérêts?

L'article 357 dit que le contrat *est nul à l'égard de l'assuré seulement*. On pourroit être tenté d'en conclure que la loi regarde donc le contrat comme

(1) Code de commerce, art. 336. — (2) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 96. — (3) Code de commerce, art. 316.

Voyez les notes sur l'art. 316.

subsistant à l'égard de l'assureur, et par conséquent que c'est à titre de prime que celui-ci prend la somme qu'il reçoit.

Mais cette conséquence ne sort pas rigoureusement du texte; la locution dont on s'y est servi est absolument la même que celle-ci : *l'assureur gagnera la somme qu'il avoit stipulée comme prime.* Au surplus *prior atque potentior est quam vox, mens dicentis* : or il est impossible que le législateur ait voulu s'écarter du principe général, qu'il ne peut jamais être dû de prime là où il n'y a pas de risques dont elle devienne le prix. Ce principe, dérivant de l'essence du contrat \*, n'est pas susceptible d'exception \*\*. Voilà pourquoi la Cour de cassation proposoit de décider que l'assureur rendroit la prime, à la réserve du demi pour cent (1), qui est l'indemnité ordinaire, en cas d'inexécution du contrat de la part de l'assuré (2).

Comme il falloit que l'assuré en fraude fût traité moins favorablement que l'assuré de bonne foi, le demi pour cent étoit insuffisant; mais la somme stipulée pour prime n'en est pas moins adjugée à l'assureur au titre dont parloit la Cour de cassation, c'est-à-dire à titre d'indemnité.

---

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 32. — (2) Code de commerce, art. 349.

\* Voyez ci-dessus. — \*\* Voyez plus haut.

De tout cela résulte que la loi, ayant elle-même fixé l'indemnité de l'assureur, les tribunaux ne peuvent ni la réduire ni en accorder une autre. Ainsi, soit que l'assureur prenne la voie criminelle contre l'assuré, soit qu'il prenne la voie civile, il ne pourra conclure qu'au paiement d'une somme égale à la prime.

Cependant l'indemnité que la loi donne n'est-elle pas exorbitante ?

Non, car elle n'est que dans l'exacte proportion de ce que l'inexécution du contrat a dû nécessairement lui faire perdre, quoique de règle générale, l'inexécution qui vient de la fraude du débiteur permette d'accorder des dommages-intérêts au-delà de ceux qu'on a prévus ou pu prévoir au moment de la convention (1).

#### *Cas d'erreur.*

La simple erreur ne peut pas avoir des suites aussi graves que le dol, puisqu'il n'y a pas là de crime à punir ; mais elle doit faire réduire le contrat pour les deux parties à sa juste valeur, car il faut qu'en aucun cas, les engagements qu'il produit n'en excèdent la matière.

L'article 358 prononce cette réduction, et en

---

(1) Code Napoléon, art. 1150.

fixe les conséquences quant à l'assureur et quant à l'assuré.

L'assureur ne doit la perte que de ce qui a été effectivement chargé, et s'il y a plusieurs assureurs, la réduction de la garantie leur profite également à tous.

*Valin* observe à ce sujet que cette dernière disposition n'est applicable qu'au cas où toutes les assurances sont faites par une seule et même police, attendu que s'il y en avoit plusieurs, ce seroit de l'ordre de leur date que dépendroit le sort des assureurs (1).

Cette réflexion est vraie en ce sens, qu'il ne peut jamais exister de contribution entre les assureurs qui ont souscrit des polices différentes pour les mêmes objets. L'article 359 donne la préférence à ceux qui ont passé le premier contrat, et puisque nous supposons que l'assurance porte sur les mêmes objets, il n'arrive jamais que l'excédant n'existe pas pour les premiers et existe pour les autres; mais il ne faudroit pas appliquer à la réassurance ce que dit *Valin*, que la réduction ne profite qu'à ceux qui ont souscrit la même police. En effet, s'il y a réassurance, il y a aussi deux polices, et cependant la matière de

---

(1) *Valin*, sur l'art. 13, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

la réassurance diminuant comme celle de l'assurance, les réassureurs doivent n'être tenus que dans la même proportion que les assureurs. Vis-à-vis d'eux l'assureur devient assuré ; il faut donc qu'à son égard ils profitent de la disposition comme lui-même en profite relativement à celui envers lequel il s'est engagé. Par exemple, s'il a été fait une assurance de 12,000 fr., que les assureurs aient fait réassurer la même somme, et que l'assuré ne charge que pour 6,000 fr., les réassureurs ne doivent pas répondre des 12,000 fr. Si au contraire, la réassurance n'étoit que de 6,000 fr., la perte seroit due en entier par les réassureurs.

Quant à l'assuré, l'article 358 le décharge à son tour de la prime dans la proportion de ce qui manque au chargement. Cette disposition n'est que la conséquence de la réduction du contrat relativement à toutes les parties.

Néanmoins il doit, pour ce déficit, l'indemnité de demi pour cent, comme dans le cas où il a rompu le voyage.

Cette assimilation est très-exacte : l'assuré qui ne remplit pas le chargement rompt en effet le voyage dans cette proportion, son erreur ne peut pas l'excuser ; c'est une faute dont il doit répondre (1).

---

(1) Code Napoléon, art. 1383.

En sera-t-il de même quand le chargement aura été fait par les soins d'un correspondant et sans que l'assuré ait été à portée de le vérifier ?

L'article ne fait pas de distinction, et il ne devoit pas en faire. L'assuré contracte l'obligation de charger jusqu'à concurrence de la somme, qu'il fait assurer, c'étoit à lui à calculer la possibilité et à prendre les moyens les plus sûrs pour satisfaire à son engagement.

Toutefois, s'il n'y avoit manqué que par la faute de son mandataire, il pourroit répéter le demi pour cent contre ce dernier, attendu que le mandataire n'auroit pas rempli son mandat, et qu'il répond de ses fautes (1).

#### NUMÉRO III.

#### *Règles d'application.*

Voyons d'abord à quelles assurances les deux articles sont appliqués.

Les dispositions des articles 357 et 358 sont textuellement restreintes aux *effets chargés*. Elles ne s'étendent donc pas et elles ne pouvoient pas s'étendre aux assurances qui portent sur le navire ou sur ses accessoires. Ces objets ayant un prix connu et étant en évidence, il n'est pas possible de

---

(1) Code Napoléon, art. 1991 et 1992.

supposer que jamais ils seront assurés pour une somme au-dessus de leur valeur.

Passons maintenant aux conditions sous lesquelles les deux articles reçoivent leur application.

Ni l'un ni l'autre n'a d'effet qu'autant qu'il existe une différence entre la somme assurée et la valeur du chargement. C'est là une condition qui leur est commune.

Ce ne sera certainement pas une différence légère et presque imperceptible qui aura des suites aussi graves, mais il n'est pas non plus besoin d'une différence aussi considérable que celle qui est exigée pour la rescision d'un contrat de vente (1). Si la nature du contrat de vente permet que l'acheteur et le vendeur fassent réciproquement leur condition la meilleure possible, pourvu qu'ils ne descendent pas au-dessous du prix le plus bas que la chose peut valoir, la nature du contrat d'assurance, au contraire, repousse toute inégalité entre la garantie que l'assureur donne, et la valeur des choses garanties\*.

Les auteurs ont beaucoup disserté sur les bases d'après lesquelles on peut fixer la véritable valeur des choses. Ils ont examiné s'il falloit se régler sur le prix coûtant, ou sur le prix courant; si les termes

---

(1) Code Napoléon, art. 1674.

\* Voyez ci-dessus, n° 1.

accordés pour le paiement et qui diminuent le prix \* influent sur l'évaluation ; à quelle époque on doit se porter pour la déterminer ; quel est le lieu dont le cours en devient le régulateur.

Toutes ces discussions peuvent être utiles dans d'autres matières, mais dans la matière de l'assurance, l'article 339 les rend superflues.

Cet article donne les règles suivantes :

L'estimation faite par les parties, soit dans la police, soit séparément, doit être suivie \*\*.

A défaut de cette estimation, le prix des choses assurées est réglé d'après les factures et les livres, dans l'étendue néanmoins que ces titres font foi \*\*\* : or, il est évident que lorsque la loi donne aux livres et aux factures la force de fixer la valeur des choses, elle décide implicitement que dans ce cas, on se réglera sur le prix coûtant.

Enfin, à défaut de ce moyen, l'estimation est faite au prix courant. J'ai dit ailleurs comment le cours est déterminé (1).

L'époque et le lieu dont le cours sert de règle, sont ceux du chargement, parce que ce cours est

(1) Tome 1<sup>er</sup>, art. 73.

\* *Minus solvit qui tardius solvit, nam et tempore minus solvitur*, L. 12, §. 1, ff. *De verb. signif.* — \*\* Voyez aussi l'art. 340 et les notes. — \*\*\* Voyez les art. 12 et 13, et les notes sur ces articles, et l'art. 109.

celui du moment et du lieu où le contrat est passé, et qu'il est connu des parties. Le cours de l'époque et du lieu de la décharge est beaucoup moins certain, et d'ailleurs il n'arrive qu'après que le contrat d'assurance est consommé.

Voilà, pour la condition commune aux deux articles, celle de la différence entre le chargement, et la somme assurée.

Mais pour l'application de l'article 357, il faut encore une autre condition, il faut qu'il y ait fraude de la part de l'assuré.

J'ai déjà expliqué les effets de cette condition, je dois dire maintenant dans quelles circonstances elle est censée exister.

La loi veut que le dol soit *prouvé*.

La seule différence entre le chargement et la somme assurée n'élève donc pas contre l'assuré une présomption qui l'oblige à justifier de sa bonne foi.

Dans ce cas, comme dans tous les autres, la présomption est en faveur de l'obligé (1). La bonne foi de l'assuré est tenue pour certaine tant que des circonstances particulières n'établissent point qu'il y a dol de sa part.

Ainsi, et conformément au droit commun (2), c'est à l'assureur à prouver le dol dont il excipe, et à détruire la présomption qui couvre l'assuré.

---

(1) Code Napoléon, art. 1116. — (2) *Ibid.*, art. 1315.

Les preuves de la fraude doivent être très-claires : *Dolum ex indiciis perspicuis probari convenit* (L. 6, ff. de dolo). Elles doivent justifier que l'assuré a eu l'intention de tromper. Par exemple, *Valin* observe avec beaucoup de raison, † qu'on ne pourroit pas condamner comme coupable de fraude celui qui, ayant fait assurer avant d'avoir complété son chargement, se seroit faussement flatté de le porter à une quotité égale à la somme assurée † (1).

Il reste à parler enfin du temps dans lequel l'application des deux articles peut être réclamée.

Ce temps n'est limité que par la prescription que l'article 432 établit. Il n'est donc pas douteux que l'assureur ne puisse réclamer les effets de la loi au moment où la perte lui est demandée aussi bien qu'auparavant, et même, comme a dit la Commission, la contestation ne s'élève pour l'ordinaire que lorsqu'il y a délaissement (2). En effet, l'assureur n'a pas intérêt à réclamer tant qu'on ne lui demande point les risques, pas même pour ne point laisser dépérir les preuves de la différence et de la fraude : celles de la différence résultent du connoissement, des factures, des livres dont il peut toujours exiger

---

(1) *Valin*, sur l'art. 23 du tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, v. 16.

l'exhibition : celles de la fraude résultent d'autres circonstances dont les traces survivent à la perte du chargement.

## ARTICLE 359.

S'IL existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul.

Les assureurs qui ont signé les contrats subséquens, sont libérés; ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée.

Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs, qui ont signé les contrats subséquens, répondent de l'excédant en suivant l'ordre de la date des contrats.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 164);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 170, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 359).*

QUAND il existe plusieurs polices sur le même chargement, et que les premières assurances en couvrent toute la valeur, les assurances subséquentes sont nulles.

D'après les principes sur lesquels reposent les

deux articles précédens \*, ces assurances ne peuvent pas subsister, puisqu'elles portent sur des choses dont les risques se trouvent déjà garantis.

Cette nullité a ses effets de plein droit, et de la même manière que dans l'espèce des articles 357 et 358, car l'article dit positivement que le premier contrat *subsistera seul* \*\*.

Il n'est pas difficile de discerner à quel contrat elle s'applique toutes les fois que les deux polices sont datées de jours différens, ou qu'étant du même jour, l'une est datée de l'avant et l'autre de l'après-midi. Mais quel est le sort de la première et de la seconde police lorsqu'il y a conformité exacte de date entre toutes les deux ?

Je pense qu'il faut distinguer :

Ou les deux polices sont souscrites par l'assuré lui-même, ou l'une des deux l'a été par son commissionnaire.

Dans le premier cas, toutes les polices me semblent devoir être nulles ou réduites par proportion égale à la valeur des choses chargées. En effet, la totalité de l'assurance ne peut pas subsister au-delà de cette valeur, et n'y ayant pas moyen de discerner lequel des deux contrats est excessif, on ne peut que voir de l'excès dans l'un et dans l'autre.

---

\* Voyez notes sur ces articles, n° 1. — \*\* Ibid.

Dans le second cas, le contrat souscrit par le commettant me paroît devoir être préféré, attendu que des deux assurés qui existent alors \* le commettant est le seul en état de remplir l'engagement de charger.

A l'égard des effets de la nullité ils sont les mêmes dans toutes les hypothèses relativement à l'assureur ; car il est toujours indistinctement libéré de la perte. Mais relativement à l'assuré ils varient suivant qu'il y a de sa part bonne foi ou fraude.

L'assuré de bonne foi est assimilé à celui qui rompt le voyage, et en conséquence il doit à l'assureur, non une indemnité égale à la prime, mais seulement le demi pour cent.

Cette disposition est commune à tous les assurés, et par conséquent aux commissionnaires ; car ceux-ci deviennent assurés directs à l'égard de l'assureur \*\*.

Néanmoins, comme vis-à-vis de leurs commettans ils conservent la qualité de mandataires et les droits qui en dérivent \*\*\*, ils pourront répéter contre ces derniers l'indemnité de demi pour cent qu'ils auront payée à l'assureur (1). Ceci n'est vrai cependant qu'autant que l'erreur provient de la faute du

(1) Code Napoléon, art. 1999 et 2000.

\* Voyez note sur l'art. 352, — \*\* Ibidem. — \*\*\* Ibidem.

commettant et non de celle du commissionnaire (1). Si, par exemple, le commettant a négligé de révoquer son premier ordre et a fait assurer par lui-même, il sera obligé d'indemniser le commissionnaire : si ce dernier, au contraire, ayant négligé d'ouvrir la lettre par laquelle l'ordre étoit révoqué, avoit fait l'assurance, le commettant ne lui devrait rien.

Il faut voir maintenant ce qui arriveroit si l'assuré se trouvoit en fraude.

L'article 359 se borne à déclarer que ses dispositions ne sont applicables qu'aux assurances faites *sans fraude*.

On n'en doit certainement pas conclure qu'il ait entendu valider les assurances frauduleuses, lesquelles, d'ailleurs, sont frappées de nullité par le droit commun (2) et par d'autres dispositions du Code de commerce; mais seulement que l'article n'a voulu soumettre l'assuré à la simple indemnité de demi pour cent que lorsqu'il seroit de bonne foi, et de cela même résulte que pour le cas de fraude l'article s'est référé à l'article 357, lequel, dans sa généralité, enveloppe toutes les hypothèses où la différence entre l'assurance et le chargement a été masquée par le dol de l'assuré. L'assuré qui a fait

---

(1) Code Napoléon, art. 1992. — (2) *Ibid.*, art. 1109 et 1116.

frauduleusement une seconde assurance pourra donc, suivant les circonstances, être poursuivi criminellement.

L'indemnité qu'il paiera à l'assureur ne sera pas arbitrée par le juge; elle demeure irrévocablement fixée à la somme qui a été stipulée pour prime.

L'article 359 déclare valables les secondes assurances qui, jointes aux assurances précédentes, ne surpassent pas la valeur des effets chargés. Ces assurances portant sur des choses qui sont demeurées libres, et dont les risques ne sont pas encore garantis, on conçoit qu'elles doivent subsister, car il est permis d'assurer tout ce qui est en risque.

Mais, si les assurances subséquentes excédoient la valeur de ce que les premières laissent libre sur la valeur du chargement, elles seroient réduites dans les bornes de cette valeur, et les derniers assureurs se trouveroient engagés dans la mesure que leur assurance se trouve sans application. Par exemple, un négociant charge pour 50,000 fr.; s'il fait assurer 12,000 fr. d'une part, 8,000 de l'autre, 25,000 par un troisième assureur, et 10,000 par un quatrième, ce dernier ne recevra la prime et ne devra la perte que dans la proportion de 5,000 fr., et l'assurance sera nulle pour les 5,000 restans qui excèdent la valeur des effets chargés.

Tout cela n'a cependant lieu qu'en supposant l'assuré de bonne foi; s'il étoit en fraude il faudroit pour la dernière assurance lui appliquer l'article 357.

---

## ARTICLE 360.

S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leur intérêt.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 165);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 171, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 360).*

CET article n'est pas pour le cas où les différentes assurances se trouvent divisées. Si, par exemple, un négociant qui charge pour 60,000 fr., dont 10,000 fr. en sucre, 20,000 fr. en vins, et 30,000 fr. en coton, fait assurer séparément chacune de ces sortes de marchandises, chaque contrat sera exécuté relativement aux choses qui en sont la matière : l'assureur des sucres ne répondra pas de la perte des vins ou des cotons, ni l'assureur des cotons de celle des vins ou des sucres, etc.

Mais si les assurances sont faites pour une partie aliquote de la valeur du chargement sans application aux diverses espèces de marchandises dont il se compose, si, par exemple, le négociant dont il vient d'être parlé fait assurer par l'un 10,000 fr., par le second 20,000, par un troisième 30,000, et que la police ne donne pas plus à l'un qu'à l'autre la qualité d'assureur des sucres, des cotons ou des vins, alors les trois assurances n'en forment plus qu'une seule, et chacun de ceux qui les ont souscrites doit supporter en proportion de son intérêt la perte qui survient, sur quelque partie du chargement qu'elle tombe.

Ceci ne contrarie pas la doctrine qui a été établie sur l'article 333; car du moment qu'on ne peut pas appliquer l'engagement de chaque assureur plutôt à une partie du chargement qu'à une autre, il faut bien croire que les assureurs ont voulu le rendre solidaire.

---

## ARTICLE 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 demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annulées.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 166);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 172, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 361).*

J'AI expliqué ailleurs les motifs d'après lesquels le changement de vaisseau, fait sans une nécessité absolue et sans le consentement de l'assureur, décharge ce dernier de toute garantie ultérieure \*.

L'article 361 n'est que la conséquence de ce principe; mais il lève un doute qui pouvoit se présenter sur l'application qu'on en devoit faire dans une circonstance particulière: un exemple rendra l'espèce de l'article plus facile à saisir.

Une maison assure un chargement de 100,000 fr. sur les navires le *Neptune*, la *Fortune*, l'*Océan* et le *Triton*.

Si la police porte en général que l'assureur se soumet à garantir les 100,000 fr. de marchandises qui seront chargées sur ces quatre vaisseaux, l'assuré

demeure le maître de les répartir comme il veut, et d'en charger, par exemple, 30,000 fr. sur le *Triton*, 40,000 fr. sur la *Fortune*, 10,000 sur l'*Océan*, et 20,000 sur le *Neptune*. Par cette distribution il ne contrevient pas à la police, puisqu'il place sur les vaisseaux désignés, et que l'assureur, en ne stipulant pas la somme qu'il entend assurer sur chacun, a laissé l'assureur libre de régler les choses comme il voudroit. De même, il ne seroit pas en contravention s'il ne chargeoit que sur trois, car il ne change pas de navire, et charge sur des vaisseaux acceptés par l'assureur.

Mais si la police contient, comme dit l'article, *l'énonciation de la somme assurée sur chacun des navires désignés*, si, par exemple, elle porte que les effets seront chargés pour une portion égale sur chacun des quatre vaisseaux, et que l'assuré les ait distribués de la manière qui vient d'être dite, l'assureur ne devra que 25,000 fr. pour la perte, soit du *Triton*, soit de la *Fortune*; 10,000 pour la perte de l'*Océan*, et 20,000 pour celle du *Neptune*. Si l'assuré place 80,000 fr. sur le *Neptune*, et 20,000 sur le *Triton*, en cas de perte de l'un et de l'autre, l'assureur ne paiera la perte que jusqu'à concurrence de 25,000 fr. pour le chargement du *Neptune*, et il ne donnera que 20,000 fr. pour la perte du chargement du *Triton*. Si l'assuré a chargé les 100,000 fr.

sur la *Fortune*, il ne recevra de l'assureur que la perte de 25,000 fr.

La justice de ces dispositions est évidente dans le cas où les navires, qui n'ont pas reçu les 25,000 fr. de chargement arrivent à bon port, et que ceux qui on reçu l'excédant viennent à périr : l'assureur en effet est fondé à dire que, si on se fût conformé à la police, il n'auroit pas ces pertes à payer. Mais pourquoi l'article le décharge-t-il, même quand ces autres vaisseaux, qui n'ont pas reçu leur chargement, périssent ? Il semble qu'alors l'assureur n'a pas à se plaindre, puisque l'exécution exacte de la police ne lui auroit pas sauvé la perte.

Le motif de cette disposition est qu'en matière d'assurance les stipulations relatives aux risques sont tellement de rigueur, que l'infraction d'une seule entraîne la nullité du contrat. Dès-lors le contrat étant annulé de plein droit dans la mesure de la contravention, du moment que l'assuré s'en est écarté, ce qui est arrivé ensuite devient une circonstance indifférente.

Au reste, l'inexécution du contrat de la part de l'assuré doit avoir dans ces hypothèses les mêmes suites que dans les autres \*. En conséquence l'assuré paie à l'assureur le demi pour cent pour ce qui

---

\* Voyez art. 349.

manque sur chaque navire au chargement qu'il s'étoit obligé d'y placer.

## ARTICLE 362.

SI LE CAPITAINE A LA LIBERTÉ D'ENTRER DANS DIFFÉRENS PORTS<sup>1</sup>, POUR COMPLÉTER OU ÉCHANGER SON CHARGEMENT, L'ASSUREUR NE COURT LES RISQUES DES EFFETS ASSURÉS QUE LORSQU'ILS SONT A BORD, S'IL N'Y A CONVENTION CONTRAIRE<sup>2</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 167);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 173, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 362).*

1. SI LE CAPITAINE A LA LIBERTÉ D'ENTRER DANS DIFFÉRENS PORTS. *Voyez* note sur l'article 332.

2. L'ASSUREUR NE COURT LES RISQUES DES EFFETS ASSURÉS QUE LORSQU'ILS SONT A BORD, S'IL N'Y A CONVENTION CONTRAIRE. Cette disposition ne fait qu'appliquer aux relâches, pendant le voyage, la règle que l'article 341 établit pour le chargement avant le départ ou le retour. Elle est donc fondée sur les mêmes motifs.

## ARTICLE 363.

Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 168);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos VI et XII, art. 174);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 363).*

L'ORDONNANCE, après avoir prévu le cas où l'assurance est faite pour un temps limité, ajoutoit : « *Mais si le voyage est désigné par la police, l'assureur court les risques du voyage entier, à condition toutefois que si sa durée excède le temps limité, la prime sera augmentée en proportion (1).* »

Le commerce de Nantes (2), celui de Rennes (3)

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 35. —

(2) Observations du Tribunal de commerce de Nantes, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 145. — (3) Observations du Tribunal de commerce de Rouen, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 350.

et celui de Marseille (1), ont demandé que cet article fût inséré dans le Code.

La Commission l'a jugé inutile; « ou l'assurance, a-t-elle dit, est faite pour un temps limité, ou pour un voyage entier, et dans les deux cas, le terme des risques est exprimé. On ne peut obliger l'assureur à outre-passer les limites qu'il a fixées dans le contrat. Le temps des risques expiré, sa garantie n'a plus lieu; telle est la stipulation de son engagement » (2). En conséquence, la Commission a pensé que « la disposition de l'article 35 de l'ordonnance rentroit bien dans celle de l'article 363 » (3).

## ARTICLE 364.

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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 169);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 175, et n° XII);*

(1) Observations du Tribunal de commerce de Marseille, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 56. — (2) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 97. — (3) *Ibidem.*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> III et IV, art. 364).*

LA première disposition de cet article a une telle analogie avec l'article 351, que la Commission n'avoit pas cru nécessaire de la répéter. Elle ne l'a ajoutée que par condescendance pour le commerce de Nantes (1) et de Rennes (2), qui l'ont crue propre à prévenir les difficultés.

Ces difficultés, qu'on a prévues sans les expliquer, consistoient sans doute en ce que l'esprit de chicane auroit pu prétendre que le changement de route, dont il est parlé dans l'article 351, ne devoit pas s'étendre au prolongement de route, quand le vaisseau ne quitte pas la ligne qu'il avoit commencé à parcourir.

Les motifs de la seconde disposition sont que l'assuré, qui raccourcit le voyage, met lui-même fin aux risques, en déclarant implicitement qu'il n'a plus besoin de garantie; et, comme son changement de résolution ne doit pas changer la condition de l'assureur, il en résulte qu'il ne se décharge pas lui-même du paiement de la prime.

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Nantes, *tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 145.* — (2) Observations du Tribunal de commerce de Rouen, *II<sup>e</sup> partie, p. 350.*

## ARTICLE 365.

TOUTE assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés, est nulle, s'il y a 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.

## ARTICLE 366.

LA présomption existe, si, en comptant trois quarts de myriamètre (une lieue et demie) par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi 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.

## ARTICLE 367.

Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédens n'est point admise.

Le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savoit la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat.

## ARTICLE 368.

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.

Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite est poursuivi correctionnellement.

*Ces articles ont été présentés au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 170, 171, 172 et 173);*

*Adoptés dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présentés de nouveau et adoptés le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos VI et XII, art. 176, 177, 178 et 179);*

*Communiqués au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présentés, après la communication, et adoptés le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 365, 366, 367 et 368).*

CES quatre articles forment un système dont il importe de présenter l'ensemble et de lier toutes les parties.

Ils ont pour objet les assurances faites depuis la perte ou l'heureuse arrivée des choses assurées.

Ils déterminent

Le sort de ces assurances,

La manière de justifier des circonstances qui les rendent nulles,

Les effets de la fraude, lorsque l'assurance est frauduleuse.

Après avoir traité ces trois points j'examinerai à quelles assurances les articles s'appliquent, soit à raison des choses qui sont l'objet du contrat, soit à raison des personnes entre lesquelles le contrat intervient.

§. I<sup>er</sup>.DU SORT DES ASSURANCES, FAITES DEPUIS LA PERTE  
OU L'HEUREUSE ARRIVÉE DE LA CHOSE ASSURÉE.

LE Code présente, sur ces sortes d'assurances, deux dispositions, l'une explicite, l'autre implicite :

D'un côté, il annule explicitement les assurances faites depuis que la perte ou l'arrivée de la chose assurée ont été connues ou pu l'être des parties;

De l'autre, comme il n'annule que celles-là, il admet implicitement la validité des polices passées de bonne foi et dans l'ignorance de l'événement.

Si l'on s'en tenoit à la rigueur des principes, ces dernières assurances ne devraient pas subsister plus que les autres, car les risques étant de l'essence du contrat, il n'y a pas d'assurance là où il n'y a pas de risques.

Quelques auteurs ont prétendu que c'est en considération de la bonne foi des parties que la loi déroge aux principes du droit commun et maintient la police.

Je ne dis pas que cette considération ait été ici sans influence, mais quels que soient les privilèges de la bonne foi, cela ne va guère jusqu'à valider des contrats essentiellement nuls : tout au plus leur conserve-t-elle leurs effets pour le passé ou vis-à-vis

des tiers. Le législateur a donc été déterminé par un autre motif; et quel peut-il être, si ce n'est la faveur qu'il accorde au commerce et au contrat d'assurance? Ce contrat ne pourroit plus être fait qu'avant le départ ou le retour, et presque jamais pendant le voyage, s'il devoit tomber toutes les fois qu'il seroit postérieur à l'événement. Un tel système en diminueroit beaucoup l'usage et l'utilité, et comprimeroit le développement du commerce maritime.

§. II.

DES DIVERSES MANIÈRES DE JUSTIFIER DU FAIT QUI OPÈRE LA NULLITÉ DE L'ASSURANCE.

Le fait que les parties savoient l'événement peut être justifié de deux manières :

- Par la présomption,
- Par des preuves positives.

NUMÉRO I.

*De la présomption*

Quoique la bonne foi des parties n'ait pas été le motif déterminant du législateur, elle devoit néanmoins devenir une condition nécessaire pour profiter de la disposition du Code, car la loi ne peut pas autoriser la fraude. La bonne foi doit même être d'autant plus certaine que la faveur est plus

grande, et voilà pourquoi la loi ne se borne pas à exiger que les parties n'aient point su l'événement, elle veut qu'elles n'aient pas même pu le savoir, et que leur bonne foi soit d'une évidence incontestable.

C'est pour cette raison que dans l'article 365 on se contente pour annuler le contrat de la simple présomption que la connoissance de l'événement est parvenue aux parties, tandis que le droit commun n'admettroit que les nullités dont la cause se trouve justifiée par des preuves positives.

Mais il faut voir,

Quelles présomptions sont admises ;

Comment la présomption légale établie par le Code est appliquée ;

Quels en sont les effets ;

Dans quels cas elle perd sa force.

*Quelles présomptions sont admises.*

La présomption établie par l'article 366 est-elle la seule qu'il soit permis au juge d'admettre ? Lui est-il défendu d'avoir égard à d'autres présomptions ?

D'un côté, l'article 365 décide d'une manière générale et indéfinie que le contrat est nul, *s'il y a présomption* que l'événement étoit connu de l'une des parties.

D'un autre côté, l'article 366 ne restreint point cet article précédent. Il ne dit pas que la présomp-

tion *n'existe que* dans le cas qu'il indique, il dit seulement qu'alors elle *existe*, expression qui n'a rien d'exclusif.

Mais tout se réduit à déterminer la force que le juge peut donner aux diverses présomptions.

Celle que l'article 366 établit est la seule légale, et, à ce titre, elle seule a l'effet de faire preuve complète, comme nous le verrons dans un moment.

Les autres rentrent dans la classe des présomptions ordinaires; en conséquence l'application qu'on en peut faire et les cas où elles ont leurs effets se trouvent déterminés par la règle suivante : *Les présomptions qui ne sont point établies par la loi sont abandonnées aux lumières et à la prudence du magistrat, qui ne doit admettre que des présomptions graves, précises et concordantes, et dans le cas seulement où la loi admet les preuves testimoniales, à moins que l'acte ne soit attaqué pour cause de fraude ou de dol* (1).

Ces présomptions ne lient donc pas le juge comme la présomption légale.

Quant aux deux conditions sous lesquelles il lui est permis d'y avoir égard, elles existent toujours l'une et l'autre; car,

1° On ne peut, hors de la présomption légale,

---

(1) Code Napoléon, art. 1353.

demander la nullité du contrat, sur le fondement que la partie contre laquelle on réclame connoissoit la perte ou l'arrivée du navire, sans intenter une accusation d'escroquerie \*; dès-lors il s'agit toujours, comme le veut le Code Napoléon, de fraude ou de dol.

2° Cette annulation est portée devant le Tribunal correctionnel, et dans ces Tribunaux la preuve par témoins est admise.

*Comment la présomption légale, établie par le Code, est appliquée.*

La présomption légale, introduite par l'article 366, consiste à supposer que l'événement étoit connu des parties qui se trouvent assez rapprochées du lieu où il est arrivé ou de celui où la nouvelle est parvenue, pour l'avoir pu savoir avant la signature du contrat. Cette distance est fixée à une lieue et demie par heure. Ainsi, par exemple, si le navire étoit parti le dix du mois à quatre heures du matin, et avoit péri après s'être avancé à la distance de trente-sept lieues et demie, la police signée le 12, avant cinq heures du matin, seroit valable, et celle qui auroit été souscrite après cette heure seroit nulle.

---

\* Voyez art. 368. Voyez aussi le n° II ci-après.

Cette manière de supputer le temps sembloit devoir conduire à exiger que la police exprimât l'heure précise où elle a été souscrite, et le Tribunal de commerce de Saint-Brieux l'avoit demandé (1). On a dit ailleurs pourquoi cette proposition n'a pas été admise \*; mais il en résulte que lorsque l'heure n'est pas énoncée on peut se trouver embarrassé pour discerner s'il y a lieu d'appliquer la présomption.

Je pense que dans le doute il faut présumer que la police a été signée au dernier moment de la partie du jour qu'elle indique, par exemple, un instant avant midi si elle est datée du matin. Ce qui me le persuade c'est que les dispositions sévères doivent être appliquées avec beaucoup de modération, et qu'après tout il ne s'agit ici que d'une présomption, très-forte à la vérité, mais qui peut cependant porter à faux.

A l'égard du moment précis de l'arrivée il *ne sauroit être incertain*, attendu qu'il est indiqué par le rapport que l'art. 242 oblige le capitaine de faire dans les vingt-quatre heures.

- Le moment de la perte ne l'est pas non plus lorsque ceux ou quelques-uns de ceux qui montoient le

(1) Observations du Tribunal de commerce de Saint-Brieux, *tome 2, II<sup>e</sup> partie*, p. 450.

\* Voyez les notes sur l'art. 352.

vaisseau ont échappé : il est exprimé dans le rapport prescrit par l'article 246, et, en tous cas, on peut le constater par une enquête.

Que si, tout l'équipage ayant péri, ce moyen de vérification devient impraticable, on ne peut plus compter que depuis l'heure où la perte a été connue sur les lieux.

Au reste, et ceci supplée à l'impossibilité d'appliquer la présomption à tous les cas pour lesquels elle est établie, la partie lésée a toujours le droit de faire annuler la police lorsqu'elle rapporte des preuves positives. Je reviendrai sur ce point dans le numéro suivant.

*Quels sont les effets de la présomption légale.*

Ces effets doivent être considérés,  
Relativement à la justification des faits,  
Relativement au sort de l'assurance.

I. Sous le premier de ces rapports toute présomption légale a deux effets :

Elle dispense de toute preuve celui au profit duquel elle existe (1).

Elle ne peut pas être détruite par la preuve contraire (2).

---

(1) Code Napoléon, art. 1352. — (2) *Ibidem.*

Ainsi l'assureur, qui se prévaut de la présomption légale, n'a pas à prouver que l'autre partie connoissoit l'événement; il lui suffit d'établir qu'au moment où l'on souscrivoit la police le vaisseau avoit péri, ou la nouvelle de sa perte étoit arrivée à la distance fixée par l'article 366.

De même, l'assuré est seulement tenu de justifier que le navire est parvenu au terme de son voyage, et que depuis l'heure de son arrivée jusqu'à l'heure où le contrat a été souscrit, il s'est écoulé le temps réglé par l'article 366.

Ainsi encore, ni l'un ni l'autre ne seroit admis à la preuve contraire : elle ne peut avoir lieu que lorsque la loi l'a formellement réservée (1). Le Code de commerce ne contient point de semblable réserve.

II. Quant au contrat, la loi se contente de le déclarer nul, sans soumettre la partie contre laquelle la nullité est prononcée à dédommager l'autre.

Ceci résulte non seulement du silence que garde à cet égard l'article 365, mais encore de ce que l'article 368, qui fixe les cas où une indemnité est due, ne l'accorde que dans celui où la police a été annulée d'après des preuves positives, et non dans celui où

---

(1) Code Napoléon, art. 1352.

la nullité est prononcée d'après le seul effet de la présomption.

Le système contraire seroit injuste, relativement à la partie condamnée, et n'est pas exigé par la justice due au réclamant. Une présomption, quelque force qu'aient les probabilités sur lesquelles on l'asseoit, n'est cependant qu'une présomption, et peut quelquefois n'être pas fondée : or, la législation n'admet de peine contre la fraude que d'après les preuves les plus évidentes \* ; il seroit injuste et contraire à toutes les règles d'infliger, sur une simple présomption, à la partie condamnée, la peine réservée à la fraude.

A l'égard du réclamant, c'est déjà lui faire une grande faveur que de lui accorder la nullité de la police sur une présomption. S'il croit avoir droit à plus, s'il est persuadé que son adversaire l'a trompé, et que par cette raison il lui revient une indemnité, la loi lui permet de poursuivre cet adversaire infidèle, de prouver contre lui la fraude \*\*, et alors, les faits étant certains, elle lui adjuge un dédommagement très considérable \*\*\*. De là on doit conclure, lorsqu'il se borne à faire valoir la présomption, que c'est parce qu'il est hors d'état d'administrer les preuves de la fraude, et cette conjecture fournit un mo-

---

\* Voyez ci-dessus. — \*\* Voyez numéro suivant. — \*\*\* Voyez §. 3.

tif de plus pour ne pas faire porter sur le condamné une peine dont son adversaire ne peut justifier l'application.

*Comment la présomption légale perd sa force, ou de l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles.*

La loi ne fait cesser la présomption que lorsque l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, c'est-à-dire lorsque l'assuré traite dans la vue, non plus seulement d'un événement à venir, mais encore dans celle d'un événement passé, et qu'il avoue craindre et que l'assureur veut bien en prendre les risques sur lui.

On ne sauroit se dissimuler qu'une telle convention n'est pas exactement conforme aux principes qui parmi nous régissent le contrat d'assurance, qu'elle le dénature, et qu'elle n'a été admise que pour favoriser ces sortes de contrats, et, par suite, le commerce maritime.

Cependant, elle n'est pas aussi étrangère au système de beaucoup de nations où l'on autorise des assurances qui ne sont au fond que des espèces de gageures.

Au reste, elle n'a rien d'injuste ni de contraire aux principes du droit commun. Elle se réduit en effet à exclure la présomption légale. Or, il est permis à

chacun de se désister du droit qui n'a été introduit qu'en sa faveur. Et même ici, lorsque la clause n'est pas ajoutée par simple formule à une assurance ordinaire, l'assureur ou l'assuré trouvent communément le prix de leur renonciation, le premier dans une prime plus forte, le second dans une diminution de prime.

La clause n'a rien non plus de contraire aux mœurs. Les parties en effet ne stipulent pas l'impunité de la fraude, car il faut que l'incertitude de l'événement soit réelle pour toutes les deux, ainsi qu'on va le dire dans le paragraphe suivant.

NUMÉRO II.

*Des preuves positives.*

DANS toutes les circonstances l'assureur est admis à prouver que l'assuré savoit la perte au moment de la signature du contrat, et l'assuré, que l'assureur savoit l'heureuse arrivée.

Il leur est permis d'abandonner la présomption légale, quand elle leur est acquise, pour convaincre leur partie adverse de fraude, et obtenir contre elle la double prime, indépendamment de la nullité du contrat.

Il leur est permis à plus forte raison de prendre

cette voie sans attendre que la présomption légale soit acquise, c'est-à-dire de devancer l'époque où la nouvelle de l'événement est censée être parvenue au lieu du contrat.

C'est ce que décide l'article 366, lorsqu'après avoir expliqué comment la présomption légale existe, il ajoute ces mots : *sans préjudice des autres preuves.*

Ces dispositions sont fondées sur ce qu'il seroit contre toute raison que la mauvaise foi pût échapper précisément à la faveur d'une présomption établie contre elle ; et que la partie trompée se trouvât liée par cette même présomption, qui n'existe qu'à son profit.

Enfin l'art. 367 réserve la preuve alors même que la présomption légale a été exclue par la stipulation que l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles. On a vu dans le numéro précédent quels sont les motifs de cette réserve.

Il n'est pas besoin de répéter que la preuve doit être faite par le demandeur, et que le défendeur n'a pas à prouver qu'il ignoroit l'événement. Cette règle est de droit commun, et je l'ai déjà rappelée plusieurs fois.

Quant aux effets de la preuve, ils ne se réduisent pas, comme ceux de la présomption légale, à opérer la nullité du contrat ; l'art. 368 veut qu'en outre

la partie convaincue de fraude soit condamnée à des peines qui vont être expliquées dans le paragraphe suivant.

### §. III.

#### DES EFFETS DE LA FRAUDE.

LA fraude est un délit : elle doit donc en avoir les suites.

Ces suites sont ,

La réparation envers la partie lésée ;

La réparation envers la société.

L'art. 368 admet l'un et l'autre.

Il fixe la réparation envers la partie au paiement d'une double prime, si la preuve est faite contre l'assuré, et au paiement d'une somme double de la prime si c'est l'assureur qui se trouve convaincu de fraude.

Il veut que la partie accusée soit poursuivie correctionnellement, et par conséquent qu'elle devienne passible des peines réservées au vol et à l'escroquerie.

Cette dernière disposition lève des incertitudes que l'ordonnance avoit laissées.

Le texte de cette loi n'imposoit à la partie convaincue de fraude que l'obligation de payer à l'autre une double prime (1).

---

(1) Ordonnance de 1681, livre 3, titre 6, art. 41.

On n'a jamais douté néanmoins qu'il fût permis de prendre la voie extraordinaire pour faire punir la partie en fraude, et que même le ministère public pût la poursuivre d'office (1). Cependant, l'ordonnance ne s'en étoit pas expliqué, et, paroissant dès-lors borner la condamnation au paiement de la double prime, *Valin*, qui trouvoit cette condamnation trop légère comme peine du délit, pensoit qu'elle n'étoit établie que pour le cas où la police étoit annulée par l'effet de la présomption légale; que s'il y avoit preuve de la fraude et poursuites criminelles, ce n'étoit plus à l'ordonnance qu'il falloit se reporter, mais aux lois pénales (2).

D'après ce qui a été dit ailleurs sur l'injustice qu'il y auroit à infliger une peine par suite d'une simple présomption\*, l'opinion de *Valin* ne pouvoit se soutenir. Elle étoit même détruite par le texte de l'ordonnance qui n'admettoit le paiement de la double prime *qu'en cas de preuve* (3). Aussi a-t-elle été combattue et victorieusement réfutée par *Pothier* (4) et par *Emérigon* (5).

---

— (1) *Valin*, sur les art. 38 et 41, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681; — *Emérigon*, des assurances, chap. 15, sect. 7; — *Pothier*, du contrat d'assurance, n° 14. — (2) *Valin*, sur les art. 38 et 41, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (3) Ordonnance de la marine de 1681, art. 41, tit. 6, liv. 3. — (4) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 24 — (5) *Emérigon*, des assurances, chap. 15, sect. 7.

\* Voyez ci-dessus.

Mais l'art. 368 fait cesser toute incertitude. En statuant que le coupable sera toujours poursuivi correctionnellement, il donne au paiement de la double prime le caractère de réparation civile, ce qui ne permet pas de l'appliquer à l'hypothèse où il n'y a que présomption légale.

En outre, le même article énonce, comme l'ordonnance, que cette indemnité n'est due que dans le cas où la fraude est prouvée.

Au reste, la double prime est la seule réparation à laquelle la partie lésée puisse conclure.

On a demandé aussi, si, lorsque la condamnation est prononcée contre l'assureur qui a déjà reçu la prime, il n'est tenu de payer que ce qu'il a reçu, et une fois autant, ou s'il doit deux fois la valeur de la prime outre la somme qu'il restitue. L'ordonnance disoit que *l'assureur seroit condamné à la restitution de la prime, et d'en payer le double à l'assuré.*

Ces expressions ont paru équivoques. On a été tenté de les prendre dans leur sens le plus restreint, parce que la fraude de l'assuré, qui tend à escroquer le capital que des accidens de mer lui ont fait perdre, est plus grave que celle par laquelle l'assureur cherche à s'approprier indûment la somme bien moins considérable qui constitue la prime.

Cependant, il étoit de toute évidence que le contrat étant nul et perdant tous ses effets, la prime

reçue n'est pas due à l'assureur de quelque part que vienne la fraude ; qu'en conséquence, lorsque c'est lui qui est condamné, il doit la rendre, et que cette restitution ne peut pas être imputée sur l'indemnité.

Le texte de l'article 368 met fin à ces débats. Il ne dit pas que l'assureur paiera le double de la prime reçue ; mais qu'il paiera *une somme double de la prime* convenue. Or, s'il doit à titre de dommages-intérêts le double de la prime seulement *convenue*, il le devra nécessairement aussi pour la prime *reçue* : par conséquent il restituera en outre la somme qu'il a touchée.

Quant au mode d'appliquer la peine, il est déterminé par cette disposition de l'article 368 : *Celui de l'assuré ou de l'assureur contre qui la preuve est faite, est poursuivi correctionnellement.*

Ce texte fait naître une question. La loi entend-elle que l'action sera portée au Tribunal correctionnel, et ne pourra être portée que là, ou veut-elle que la traduction à ce Tribunal n'ait lieu qu'après que la preuve a été faite devant le Tribunal de commerce, et qu'il a prononcé sur les intérêts civils ?

L'intention du législateur a évidemment été que l'action fût portée devant le Tribunal correctionnel.

Si l'on avoit voulu que l'affaire fût d'abord ins-

truite devant les juges de commerce, on auroit dit : celui contre qui la preuve *a été* faite, et alors la conviction préalable seroit une condition nécessaire pour les poursuites correctionnelles. Mais on a dit : celui contre qui la preuve *est* faite ; locution qui exprime, non une condition, mais seulement le cas où il y a lieu à poursuites ; c'est toutes les fois que la partie trompée, abandonnant la présomption légale ou y ayant renoncé, veut recourir aux preuves positives.

Cette interprétation se trouve fortifiée par les principes généraux.

A la vérité l'article 633 place les affaires d'assurance dans les attributions des juges de commerce ; mais ce n'est que dans le cas où elles conservent le caractère de contestations purement civiles. Toutes les fois qu'une affaire quelconque qui, de sa nature, est de la compétence des Tribunaux de commerce, prend le caractère d'accusation, ces Tribunaux sont obligés de la renvoyer. Or, en matière d'assurance, l'action que la partie trompée intente contre l'autre, dans l'espèce de l'article 368, est essentiellement une accusation d'escroquerie, et à ce titre, il n'appartient qu'aux Tribunaux correctionnels d'en connoître.

Le système contraire seroit subversif des principes qui règlent les juridictions et la marche de la justice. Si le Tribunal correctionnel étoit obligé de

tenir les faits pour prouvés, et qu'il ne pût les vérifier par lui-même, alors son ministère se trouveroit réduit à appliquer la peine, et le Tribunal de commerce deviendroit un juri, mais un juri très-irrégulier.

Ce système seroit d'ailleurs inexécutable, si le Tribunal correctionnel informoit ou jugeoit sans avoir égard à la décision du Tribunal de commerce, car on seroit exposé à voir deux jugemens contradictoires : il pourroit arriver en effet que l'un des deux Tribunaux prononçât l'absolution tandis que l'autre condamneroit.

Enfin, toutes les fois qu'il y a lieu à poursuites, le Tribunal qui inflige la peine pour la vindicte publique prononce aussi sur la réparation civile et les dommages-intérêts (1).

La loi ne laisse donc pas à la partie trompée l'option entre la voie civile et les poursuites correctionnelles : elle ne lui ouvre que cette dernière voie.

#### §. 4.

A QUELLES ASSURANCES LES ARTICLES 365, 366, 367  
ET 368 SONT APPLICABLES.

LES dispositions de ces articles sont générales.

---

(1) Code d'instruction criminelle, art. 161.

En conséquence elles s'appliquent à l'assurance du navire, comme à celle du chargement, à la police passée par l'assureur ou l'assuré, et à celle qui a été souscrite par leur commissionnaire ou par les personnes auxquelles la direction de leurs affaires est confiée, en un mot, à tout contrat d'assurance maritime, quel qu'en soit l'objet et entre qui que ce soit qu'il ait été formé.

Mais quelles en seront les suites lorsqu'un tuteur a fait assurer des effets de son mineur, quoiqu'il sût qu'ils avoient péri; lorsque le commissionnaire est de bonne foi, et que le commettant connoissoit l'événement au moment où il a donné l'ordre; ou lorsque le commettant est de bonne foi et le commissionnaire en fraude?

Dans tous ces cas le contrat est nul, et par suite la restitution de la prime est due par celui qui l'a reçue, attendu que personne ne peut s'enrichir du dol d'autrui. Mais la double prime n'est due que par celui qui a contracté personnellement, parce que la peine de la faute ne doit porter que sur l'homme qui l'a commise.

Cette règle n'a besoin d'être justifiée que pour l'hypothèse où la bonne foi étoit du côté du commissionnaire, et le dol du côté du commettant. En effet, puisque le commissionnaire devient l'obligé direct, relativement à l'autre partie \*, il peut sembler

---

\* Voyez notes sur l'art. 352.

que le fait du commettant ne devrait pas influencer sur le sort du contrat.

Je réponds que la fraude est exceptive de toutes les règles, et qu'en conséquence il faut ici se décider par le résultat. Quoique le commettant n'ait pas traité directement, il n'en est pas moins vrai qu'il profiteroit de la fraude, si le contrat étoit déclaré valable, car le commissionnaire qui, vis-à-vis de lui, n'est que l'exécuteur de son mandat, doit lui transmettre, soit la perte, s'il est assuré, soit la prime, s'il est assureur. Or, c'est là ce qu'on ne peut pas tolérer.

Voilà pour la nullité de la police.

Quant à la peine, elle doit être infligée. Puisque le commettant a pu être recherché, il faut bien que sa fraude ait toutes les suites que la loi y attache, et que, de même qu'elle a opéré la nullité du contrat, elle attire aussi sur lui le châtement. D'ailleurs la loi adjuge indéfiniment la double prime à la partie trompée, dès-lors quelqu'un doit la payer. Il seroit injuste de la faire supporter au commissionnaire, qui n'est pas en faute; elle ne peut donc retomber que sur le commettant.

## SECTION III.

## DU DÉLAISSEMENT.

## ARTICLE 269.

LE DÉLAISSEMENT <sup>1</sup>, des objets assurés PEUT ÊTRE FAIT <sup>2</sup>,  
 EN CAS DE PRISE,  
 DE NAUFRAGE,  
 D'ÉCHOUEMENT AVEC BRIS <sup>3</sup>,  
 D'INNNAVIGABILITÉ PAR FORTUNE DE MER <sup>4</sup>,  
 EN CAS D'ARRÊT D'UNE PUISSANCE ÉTRANGÈRE <sup>5</sup>,  
 EN CAS DE PERTE OU DÉTÉRIORATION <sup>6</sup> des effets assurés, SI LA  
 DÉTÉRIORATION OU LA PERTE VA AU MOINS A TROIS QUARTS <sup>7</sup>.  
 IL PEUT ÊTRE FAIT EN CAS D'ARRÊT de la part DU GOUVERNE-  
 MENT <sup>8</sup>, APRÈS LE VOYAGE COMMENCÉ <sup>9</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807  
 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 174);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal,  
 n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-  
 verbal, n° VI et XII, art. 180);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez  
 Procès-verbal, nos III et IV, art. 369).*

1. LE DÉLAISSEMENT. Les assureurs contractent l'obligation générale d'indemniser les assurés de tout

dommage quelconque que ces derniers éprouvent pas des événemens de mer.

Ce dommage peut se borner à une détérioration partielle et aux frais extraordinaires qu'on a faits pour prévenir les accidens et leurs suites, ou pour les réparer.

Il peut aussi consister dans la perte ou dans la détérioration, soit entière, soit de la plus grande partie des objets assurés.

L'obligation générale de l'assureur varie suivant ces circonstances :

Dans le premier cas il n'y a qu'*avarie*, et l'assureur ne doit que l'indemnité de ce que l'assuré a souffert ou dépensé ;

Dans le second cas, *il y a perte*, et l'assureur doit en entier la somme assurée.

Mais comme alors il paie le prix des objets assurés, il est juste que ce qui en reste lui appartienne, autrement l'assurance deviendrait pour les assurés un moyen de bénéficier, tandis qu'elle n'est, de sa nature, qu'un moyen de les rendre indemnes. Ils ne sont donc admis à demander la perte qu'en abandonnant tous les droits qu'ils ont sur les choses assurées ou à leur occasion. C'est cet abandon qu'on nomme *délaissement*.

On conçoit que l'assureur a le plus grand intérêt à payer plutôt l'*avarie* que la somme assurée, même

en reprenant les choses qui sont l'objet de l'assurance : car, quand la plus grande partie de ces choses subsisteroit en bon état, il se trouveroit chargé des chances d'une expédition qu'il n'a pas entreprise, et dont il n'a pas combiné les moyens.

On conçoit aussi qu'il ne faut pas permettre à l'assuré de se prévaloir de quelques dommages pour rejeter sur les assureurs les suites de l'expédition, lorsqu'il prévoit qu'elle ne sera pas heureuse.

Ainsi, la loi, pour prévenir les fraudes de la part de l'assuré, et empêcher que l'assureur n'en soit victime, a déterminé avec soin les cas où le délaissement seroit permis, ou, ce qui est la même chose, dans lesquels l'assuré auroit le droit de demander la somme stipulée comme indemnité de la perte.

Quelques auteurs ont regardé le délaissement comme une formalité inutile, lorsqu'il ne reste rien des choses assurées.

La loi ne laisse pas de l'exiger dans toutes les hypothèses, et c'est avec beaucoup de raison.

En effet, on n'est jamais bien certain qu'il sera infructueux pour l'assureur, car une partie plus ou moins considérable des choses assurées peut être recouvrée même après un long espace de temps; et, en tout cas, il est possible qu'il reste des actions à exercer contre des tiers. Par exemple, le capitaine, dans une relâche, a vendu une portion du charge-

ment, son navire périt corps et biens avant qu'il ait pu donner au chargeur avis de cette vente : celui-ci, persuadé que la perte de la cargaison est entière, demande la somme assurée, et fait le délaissement : on apprend ensuite ce qui s'est passé ; alors le délaissement, qui d'abord paroissoit sans objet, devient utile à l'assureur, en ce qu'il lui donne le droit de toucher le prix des choses vendues. Les événemens de la mer sont tellement variés, qu'il peut se présenter beaucoup d'autres exemples de cette espèce.

Ensuite, toutes ces distinctions entre les cas où le délaissement seroit nécessaire pour obtenir la somme assurée et ceux où il ne le seroit pas, ne feroient qu'embarrasser la marche des affaires. On peut du moins les écarter sans inconvénient.

## 2. PEUT ÊTRE FAIT. Il s'agit de savoir :

Si le délaissement ne peut être fait que dans les cas que l'article indique ;

S'il peut toujours l'être lorsque ces circonstances existent ;

Si ce n'est qu'une simple faculté donnée à l'assuré de manière qu'il soit à son choix de ne demander que l'avarie, alors même qu'il y a lieu à délaissement, ou si l'assureur a le droit de refuser le paiement des avaries, d'offrir la somme assurée, et d'exiger que le délaissement soit fait ;

Enfin, si les dispositions de la loi sont impératives, ou s'il est au pouvoir des parties d'y déroger, soit pour étendre, soit pour resserrer les cas où le délaissement est permis.

I. Que de droit commun le délaissement ne puisse être fait que pour l'une des causes déterminées par la loi, c'est ce dont il n'est pas permis de douter, puisque l'article 371 déclare que *tous autres dommages sont réputés avaries*.

II. Il y a plus de difficulté à discerner si l'existence de ces causes suffit pour autoriser le délaissement, ou si elles n'ont cet effet que lorsqu'elles opèrent la perte totale ou presque totale des objets assurés.

On ne peut disconvenir que, dans les principes de la matière, la perte de la chose ne soit la condition du délaissement, et la cause qui donne le droit de demander la somme assurée.

Des auteurs, dont l'opinion est d'un grand poids, en ont conclu que cette condition est toujours sous-entendue dans la loi, et que dès-lors, quand elle manque, le délaissement devient impossible, quoique d'ailleurs on se trouve dans l'un des cas où il peut avoir lieu. Ils veulent, par exemple, que s'il y a eu naufrage, et que l'on ait recouvré la plus grande

partie des effets assurés, l'assureur ne doit que l'avarie ↓ (1).

Ils avouent néanmoins que ¶ leur sentiment est contraire à celui des négocians ↓ (2) ¶ et à la pratique ↓ (3) ; mais ils soutiennent que ¶ l'usage où sont les assureurs d'accepter d'abord le délaissement, ne décide pas la question, parce qu'ils se règlent plus sur l'intérêt qu'ils ont de pourvoir par eux-mêmes et à moins de frais au sauvement que sur le droit qu'ils ont de refuser l'abandon ↓ (4).

Tant que ces auteurs s'en tiennent à prétendre que ces raisons excluent la demande de la somme assurée s'il n'y a qu'échouement simple, il est impossible de n'être pas de leur opinion : le Code de commerce lui-même la consacre comme nous le verrons dans la suite. Mais quand ils veulent qu'il en soit de même en cas de naufrage ou d'échouement avec bris, ils sont hors du système de la loi : on va le démontrer.

1° Quand la loi, ayant dit indéfiniment que le délaissement peut être fait en cas de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, etc., on soutient qu'elle ne l'accorde néanmoins que sous la condition de la perte totale ou presque totale, on ajoute

---

(1) Valin, sur l'art. 46, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) *Ibidem*. — (3) *Ibidem*. — (4) *Ibidem*.

évidemment au texte et on le dénature, ce qui n'est pas permis : *Ubi lex non distinguit nec nos distinguere debemus.*

2° Le législateur s'est occupé du cas où il y a perte totale ou presque totale. Il en a fait une cause directe de délaissement pour les circonstances qu'il n'a pas spécifiées, parce qu'il n'étoit pas possible de les prévoir toutes. Lorsque la loi elle-même a ainsi réglé les effets de cet événement, il n'est pas possible de lui en attribuer d'autres : il faut au contraire se tenir dans les limites que le texte a posées, et en conclure que le naufrage, la prise, etc., sont des causes absolues de délaissement quelle que soit la perte effective qui en résulte.

3° Ceci a d'autant plus de force que le Code prend soin de fixer les modifications dont sont susceptibles quelques-unes des causes qu'il spécifie, je veux parler de celles de l'arrêt du prince, de l'innavigabilité et de la prise. Les articles 387, 388, 389, 390, 391, 393 et 394, règlent dans le plus grand détail les effets que ces causes doivent avoir dans des circonstances où elles n'opèrent pas, du moins certainement, la perte totale ou presque totale des effets assurés. Toutes les conditions, toutes les modifications qu'on a voulu admettre sont donc textuellement déterminées, et dès-lors il devient plus im-

possible encore d'en supposer pour les causes auxquelles la loi n'en a pas attaché.

Cependant, il n'en est pas moins vrai que la somme assurée n'est due qu'en cas de perte totale ou presque totale. Mais ce principe se concilie très-bien avec l'effet absolu que la loi attribue à l'événement du naufrage et de l'échouement avec bris, de donner seul, par lui-même, et indépendamment de ses suites, ouverture au délaissement.

En effet, il convient de distinguer, avec Emérigon, « deux suites de pertes, l'une légale, l'autre réelle » (1).

La perte légale est une présomption établie par la loi, qui suppose que la cause à laquelle elle attache l'effet d'autoriser le délaissement, a opéré la perte réelle des choses assurées.

La perte réelle est l'anéantissement ou la privation effective de ces mêmes choses.

Au moyen de la présomption dont il vient d'être parlé, le principe que l'assurance n'est due qu'en cas de perte ne se trouve pas affoibli par les dispositions absolues de la loi : seulement, la présomption, faisant regarder la perte totale comme certaine par la seule existence de l'événement, dispense l'assuré de

---

(1) *Emérigon, des assurances, chap. 17, sect. 2, §. 5.*

la prouver, et empêche l'assureur d'offrir la preuve contraire.

On demandera peut-être pourquoi cette supposition.

C'est pour prévenir des contestations qui, en différenciant trop les effets de l'assurance, ôteroient à ce contrat une partie de son utilité. L'assuré ne se propose pas seulement d'éviter la perte de ses fonds, il veut encore n'en être pas privé trop long-temps, tant afin de pouvoir former de nouvelles entreprises, que pour satisfaire aux engagemens que l'expédition manquée a pu l'obliger de prendre.

Ce motif, il est vrai, sembleroit ne devoir conduire qu'à forcer l'assureur à payer l'assurance aussitôt après l'événement, et ne pas empêcher de l'admettre à prouver ensuite que la perte présumée n'est pas effective, et à demander, en conséquence, à ne faire raison que des avaries; et en effet, c'est là le système de l'article 384; mais cet article n'est que pour le cas où la preuve de l'événement matériel peut encore être détruite, et non pour celui où l'événement étant certain, il ne s'agiroit plus que de savoir s'il a produit la perte totale ou presque totale des objets assurés.

Cette dernière réserve ne serviroit l'intérêt de personne, ou plutôt nuiroit à l'intérêt de tous : les objets assurés demeurant, pendant le procès, sous une

sorte de séquestre, puisque personne n'en pourroit disposer, l'assureur, s'il succomboit dans la preuve, pourroit avoir perdu l'occasion de s'en défaire avantageusement; l'assuré, s'il étoit condamné à les reprendre, les recouvreroit, souvent à une époque où il ne lui seroit plus possible d'achever les spéculations qu'il avoit faites pour le placement et pour les retours; et le commerce qui ne s'alimente que par la circulation des marchandises, qui fleurit d'autant plus que cette circulation est plus rapide, le commerce souffriroit de toutes ces stagnations partielles et de celles qu'elles amèneroient en arrêtant des opérations qui se lient, se secondent, et naissent les unes des autres.

Maintenant, et d'après ce qui vient d'être dit, on peut faire entre les diverses causes de délaissement les distinctions qu'elles comportent sous le rapport de leurs effets.

La présomption de la perte totale a sa force dans tous les cas particuliers que l'article spécifie, dans ceux de la prise, du naufrage, de l'échouement avec bris, de l'innavigabilité, de l'arrêt d'une puissance étrangère, de l'arrêt de la part du gouvernement depuis le voyage commencé; mais elle l'a d'une manière différente suivant la nature de la cause:

La prise, le naufrage, l'échouement avec bris,

l'arrêt par le gouvernement font regarder la perte comme consommée aussitôt après l'événement. En conséquence l'assuré n'est pas obligé d'attendre pour former sa demande qu'on sache si l'événement entraînera la perte effective, et quand même on recouvreroit ensuite les objets, la somme assurée n'en seroit pas moins exigible, et le délaissement moins admis.

L'innavigabilité, au contraire, ne donne lieu au délaissement que lorsque, dans un délai, l'assureur ne parvient pas à en réparer les suites par d'autres moyens de transport \*; et l'arrêt d'une puissance étrangère, que lorsque la main levée n'a pas été obtenue dans un temps donné \*\*.

Dans les autres cas, non spécifiés par l'article, il n'y a plus que la perte effective et prouvée qui puisse donner ouverture au délaissement.

Je ferai l'application de ces règles à mesure que mon sujet m'y conduira.

III. Quand il y a lieu au délaissement, l'assuré peut-il ne demander que les avaries, ou l'assureur peut-il exiger le délaissement ?

Cette question, au premier aspect, peut paroître oiseuse, attendu qu'ordinairement, comme je l'ai

---

\* Voyez l'art. 394. — \*\* Voyez l'art. 387.

déjà observé, l'assureur a plutôt intérêt de payer les avaries que de payer la somme assurée. Néanmoins elle n'est pas sans objet, parce que l'intérêt de l'assureur change dans certaines circonstances. Supposons, par exemple, qu'après un naufrage les marchandises assurées aient été sauvées pour la plus grande partie, et qu'elles aient éprouvé depuis le départ du vaisseau une hausse qui en rende actuellement la valeur supérieure de beaucoup à la somme assurée, il est évident que l'assureur aura plutôt intérêt à payer l'assurance en retenant les marchandises, qu'à payer l'avarie, en les laissant à l'assuré. Dans cette hypothèse, et dans beaucoup d'autres semblables, il est nécessaire de savoir quels sont les droits respectifs des parties.

On s'est partagé sur ce point.

D'un côté, l'on a observé que si qui peut plus peut moins; qu'en conséquence, lorsqu'il est permis à l'assuré de demander l'assurance toute entière, il doit lui être permis, à plus forte raison, de ne demander que l'indemnité des avaries; qu'à l'égard des assureurs l'abandon est purement passif, et qu'ils n'ont que le droit de le contester toutes les fois qu'il est indûment offert; que relativement à l'assuré ce n'est qu'une simple faculté introduite en sa faveur, et qu'on ne peut retorquer une disposition législa-

tive contre celui au profit duquel elle est établie, (1).

D'un autre côté, l'on a objecté que le contrat d'assurance ne doit pas être pour l'assuré un moyen de bénéficiaire, et que cependant il auroit cet effet, si dans le cas où le dommage est presque égal au montant de l'assurance, il lui étoit permis de se réserver les débris du naufrage et de se borner à l'action en indemnité d'avarie, (2).

Cette objection a été écartée : on a répondu que dans une semblable hypothèse « les débris seroient estimés et déduits de la masse commune » (3).

Le texte de l'article est conforme à l'opinion qui tend à refuser à l'assureur le droit d'exiger le délaissement. Il ne dit pas en effet que le délaissement *peut* être fait ou *exigé*, mais seulement qu'il *peut être fait*, ce qui n'établit qu'une simple faculté au profit de l'assuré, puisque c'est à lui à faire le délaissement. L'article 409 est encore bien plus positif, il donne textuellement l'option à l'assuré dans le cas de la clause *franc d'avarie*.

IV. Il s'agit à présent de savoir si les dispositions de l'article sont impératives et limitatives, de manière qu'il ne soit pas permis aux parties de les

(1) *Valin*, sur Part. 46, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 109. —

(3) *Emérigon*, des assurances, chap. 17, sect. 2, §. 3.

modifier ni d'y déroger par des stipulations particulières.

Cela auroit pu faire question sous le régime de l'ordonnance, le texte de cette loi étant restrictif et prohibitif : *NE POURRA*, y étoit-il dit, *le délaissement être fait QU'EN cas de prise, naufrage, bris, échouement, arrêt de prince, ou PERTE ENTIÈRE DES EFFETS ASSURÉS ; et tous autres dommages ne seront réputés qu'avarie, qui sera régalée entre les assureurs et les assurés, à proportion de leurs intérêts (1).*

Cependant, même alors, on tenoit pour principe que la prohibition n'étoit établie que pour déterminer les droits légaux, et nullement pour gêner les droits conventionnels ; que « lorsque la police ne parloit pas des cas où le délaissement pourroit être fait, on devoit se diriger par les dispositions de la loi ; que si ce point avoit été réglé par des pactes particuliers, il falloit exécuter ces pactes, pourvu qu'ils ne renfermassent rien de contraire à l'essence du contrat ni à la justice » (2) ; qu'il étoit libre aux parties d'exclure ou de restreindre les causes de délaissement, comme aussi de les étendre et d'en ajouter de nouvelles.

(1) Ordonnance de la marine de 1681, livre 3, titre 6, art. 46. —

(2) *Émérigon*, des assurances, chap. 17, sect. 2, §. 7.

Aujourd'hui, il ne peut même plus y avoir de question, car la rédaction prohibitive de l'ordonnance a été retranchée, et le Code se borne à dire que le délaissement *peut être fait* \*.

3. EN CAS DE PRISE, DE NAUFRAGE, D'ÉCHOUEMENT AVEC BRIS. J'ai déjà observé que ces trois causes sont de celles où l'événement, seul et indépendamment de ses suites, fait naître la présomption de la perte totale, et donne lieu au délaissement.

¶ En conséquence, quand même après la prise il y auroit recousse, délivrance du navire par l'équipage, abandon par les capteurs, ou que la prise seroit déclarée indûment faite, l'assuré n'en auroit pas moins le droit de demander l'assurance et de faire le délaissement † (1).

On a considéré qu'il entre naturellement dans l'intention de l'assuré de se mettre à l'abri de tous les dommages que les événemens de mer peuvent lui causer; que dès-lors il ne trouveroit pas dans le contrat d'assurance une garantie suffisante, s'il lui falloit suivre l'affaire et en faire les frais, être privé des bénéfices qu'il auroit faits avec ses fonds ou son

---

(1) *Valin*, sur l'art. 46, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681; — *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 118; — *Emérigon*, des assurances, chap. 17, sect. 2.

\* Voyez aussi notes sur l'art. 33e.

navire, pendant le temps que l'affaire dure, ne recouvrer ses marchandises qu'à une époque où l'expédition qu'il avoit projetée devient impossible ou moins fructueuse.

Il n'y a pas d'injustice à l'égard de l'assureur : il connoissoit les engagements auxquels il devoit se soumettre, et s'il les trouvoit trop pesans, c'étoit à lui de ne pas traiter, à moins qu'ils ne fussent restreints par une stipulation particulière.

Ce qui vient d'être dit de la prise s'applique également au naufrage et à l'échouement avec bris : l'événement seul, quelles qu'en aient été les suites, autorise à faire le délaissement\*.

L'ordonnance avoit fait deux causes différentes de l'échouement et du bris. Elle n'avoit pas entendu permettre le délaissement quand le navire auroit été relevé. C'est ainsi qu'elle a été interprétée depuis par la déclaration du 17 août 1779, laquelle porte (1) : *Ne pourront, les assurés, être admis à faire le délaissement du navire échoué, si ledit navire relevé, soit par les forces de l'équipage, soit par des secours empruntés, continue sa route jusqu'au lieu de sa destination, sauf à eux à se pourvoir, ainsi*

(1) Déclaration du 17 août 1779, art. 5.

\* Voyez note précédente.

*qu'il appartiendra, tant pour les frais dudit échouement que pour les avaries, soit du navire, soit des marchandises.*

Voilà le droit que le Code de commerce établit d'abord dans cet article, où il n'attribue qu'à l'échouement avec bris l'effet de donner ouverture à l'abandon, et ensuite par l'article 389, où il refuse cet effet à l'échouement qui ne rend pas le navire innavigable.

A l'égard de l'échouement sans bris, qui opéreroit la perte effective des choses assurées, il rentre dans les causes dont il sera parlé dans la note.

4. D'INNAVIGABILITÉ PAR FORTUNE DE MER. Les articles 389, 390, 391, 392, 393 et 394, déterminent les cas où il y a innavigabilité, et comment cette cause autorise le délaissement.

5. EN CAS D'ARRÊT D'UNE PUISSANCE ÉTRANGÈRE. Les articles 387 et 388 règlent les effets de cette cause.

6. OU DE DÉTÉRIORATION. L'ordonnance ne permettoit le délaissement qu'en cas de perte (1). Le Code assimile, avec justice, à la perte, la détérioration, qui rend la chose inutile à son propriétaire ;

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 46.

le résultat étant le même dans les deux hypothèses, il faut que le droit soit le même aussi.

Au reste cette addition fait tomber une foule de questions et de difficultés, sur lesquelles les sentimens étoient partagés, fixe la jurisprudence, et prévient une multitude de procès.

7. SI LA DÉTÉRIORATION OU LA PERTE VA AU MOINS AUX TROIS QUARTS. Voilà encore une disposition qui met fin à beaucoup de difficultés.

L'ordonnance permettoit le délaissement quand il y auroit *perte entière* (1).

L'application de ce texte étoit facile lorsque l'assurance portoit sur le navire, car soit que le navire fût enlevé, soit qu'il fût brisé, il y avoit également *perte entière* : or, il ne pouvoit échapper des mains de son propriétaire que par l'un de ces deux accidens.

Mais quand l'assurance avoit pour objet des marchandises, falloit-il s'attacher tellement à la lettre de la loi qu'on n'accordât le délaissement qu'autant que ces marchandises avoient péri en totalité, et qu'il n'en étoit absolument rien resté.

Les uns pensoient qu'il étoit dans l'intention du

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 46.

législateur de donner à la perte presque totale le même effet qu'à la perte absolue (1).

D'autres vouloient qu'on suivît textuellement l'ordonnance ; il leur sembloit qu'elle avoit suffisamment pourvu à l'intérêt de l'assuré en lui ouvrant l'action en avarie. Ils ne voyoient pas d'après quelles règles on pourroit juger si la perte étoit ou n'étoit pas presque totale. Dans le vague ils redoutoient l'arbitraire de la part du juge, la diversité de jurisprudence et la multiplicité de procès ruineux pour le commerce (2).

La première de ces raisons n'étoit pas universellement vraie, car elle ne convenoit pas à l'assurance où se trouvoit la clause *franc d'avarie*.

La seconde étoit beaucoup plus forte. Elle étoit justifiée par l'incertitude et l'embarras qu'on remarquoit sur ce point dans les auteurs. La perte de la moitié suffisoit-elle ? Falloit-il une perte de deux tiers ? L'une et l'autre opinion avoit été soutenue.

Le Code de commerce a mis un terme à ces discussions et à ces incertitudes : il admet le délaissement pour la perte presque totale, mais il détermine avec précision jusqu'à quelle mesure doit aller la perte pour opérer cet effet.

(1) *Valin*, sur l'art. 19, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681 ; — *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 119. —

(2) *Émérigon*, des assurances, chap. 17, sect. 2, §. 6.

8. IL PEUT ÊTRE FAIT EN CAS D'ARRÊT DU GOUVERNEMENT. L'arrêt dont il s'agit ici est celui qui est fait par ordre de l'Empereur.

Ordinairement, à l'approche d'une guerre maritime, le souverain défend à tout vaisseau marchand de sortir sans escorte. Quelquefois aussi le vaisseau est arrêté, parce que l'état a besoin, soit des effets dont il est chargé, soit des hommes qui le montent. Il est encore beaucoup d'autres causes pour lesquelles l'arrêt peut être ordonné.

9. APRÈS LE VOYAGE COMMENCÉ. L'ordonnance décidoit aussi que le délaissement ne pourroit pas être fait pour raison de l'arrêt survenu avant le voyage commencé (1).

*Valin* motive cette disposition sur ce que 1 personne n'est garant des faits du prince sous la domination duquel il vit, à moins qu'il ne s'y soit formellement obligé (2).

Le principe est certain; mais s'il devenoit ici la raison déterminante, il faudroit en conclure que l'arrêt du prince survenu, même après le voyage commencé, ne doit pas donner lieu au délaissement; car il n'est pas moins le fait du prince que celui qui

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 52. —

(2) *Valin*, sur l'art. 3, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

survient avant le départ du navire, et cependant la loi décide tout le contraire. Dès que le vaisseau a mis à la voile, l'arrêt du prince, fait après la relâche dans le port du départ ou dans un autre port, autorise l'assuré à abandonner les effets assurés, et à demander la somme stipulée dans la police d'assurance. Aussi *Valin* trouve-t-il la distinction fort extraordinaire (1).

*Pothier* (2) et *Emérigon* (3) lui assignent un autre motif. Ils disent qu'elle est fondée sur ce que le temps des risques maritimes, les seuls dont les assureurs doivent répondre, ne commence qu'au moment où le vaisseau a mis à la voile; que dès-lors l'arrêt du prince, fait avant le départ, n'est qu'un risque de terre qui ne tombe pas sous l'assurance.

## ARTICLE 370.

IL ne peut être fait avant le voyage commencé.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 175);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

(1) *Valin*, sur l'art. 52, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 59. — (3) *Emérigon*, des assurances, chap. 12, sect. 30.

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 181, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n° III et IV, art. 370).*

CET article justifie et généralise la doctrine que *Pothier* et *Emérigon* ont établie pour le cas particulier de l'arrêt. Il prouve que les articles 328 et 341, ne règlent le temps des risques que relativement aux avaries; et que, sous le rapport du *délaissement* ce temps, soit pour le navire, soit pour les marchandises, ne commence que du jour du départ.

Le délaissement en effet est un remède extraordinaire qu'on ne doit admettre qu'avec la plus grande circonspection, attendu qu'il ruine les assureurs; que trop facilement accordé il détourneroit d'assurer, et que cependant l'intérêt du commerce maritime oblige d'encourager les assurances.

Vainement, diroit-on, qu'on arrêtera également l'élan du commerce maritime, si l'on ne donne pas une garantie suffisante aux assurés.

Les assurés ont une garantie suffisante quand ils sont indemnisés des avaries, indemnité qui, dans le cas de perte totale, équivaldroit au délaissement.

Au surplus la disposition est sans inconvénient,

puisqu'il est permis aux parties qui n'en seroient pas contentes d'y déroger par une stipulation expresse \*.

---

## ARTICLE 371.

Tous autres dommages sont réputés avaries <sup>1</sup>, et se règlent, entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts <sup>2</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 176);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos VI et XII, art. 182);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 371).*

I. TOUTS AUTRES DOMMAGES SONT RÉPUTÉS AVARIES. J'ai traité ailleurs la question de savoir si l'assuré qui se trouve dans le cas du délaissement peut se borner à l'action d'avarie, et j'ai prouvé que l'option lui appartient \*\*. Ainsi l'effet de la présente disposition se réduit à exclure le délaissement, hors les cas de force majeure déterminés par l'article 369.

---

\* Voyez note sur l'art. 332. — \*\* Voyez note 2 sur l'art. 369.

2. ET SE RÈGLENT ENTRE LES ASSUREURS ET LES ASSURÉS A RAISON DE LEURS INTÉRÊTS. Dans le titre 11 le législateur donne des règles très-détaillées sur la manière dont les diverses sortes d'avaries seront supportées, soit par le propriétaire du navire, soit par le chargeur, soit par l'un et l'autre.

Ces mêmes règles servent aussi à déterminer la mesure dans lesquelles les avaries sont à la charge de l'assureur ou de l'assuré, ou, pour parler comme notre article, à discerner quels sont ici les intérêts des uns et des autres. Il est en effet évident que, lorsque la police ne contient pas la clause *franc d'avarie*, l'assureur du propriétaire du navire répond de toutes les avaries qui sont à la charge de ce dernier; et l'assureur de l'affréteur de toutes celles dont les marchandises sont tenues.

Si l'on ajoute à cela que l'assuré reste chargé des avaries dans la proportion des choses qu'il n'a pas soumises à l'assurance, c'est-à-dire pour lesquelles il demeure à découvert, on aura tout le système qui fixe le règlement des intérêts entre les assurés et les assureurs.

## ARTICLE 372.

LE DÉLAISSEMENT des objets assurés NE PEUT ÊTRE PARTIEL <sup>1</sup> NI CONDITIONNEL <sup>2</sup>.

IL NE S'ÉTEND QU'AUX EFFETS QUI SONT L'OBJET DE L'ASSURANCE ET DU RISQUE <sup>3</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 177);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI et XII, art. 185);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n° III et IV, art. 372).*

1. NE PEUT ÊTRE PARTIEL. « Le contrat d'assurance, dit Valin, étant *individu*, ne peut souffrir aucune division. L'assureur n'a pas assuré par parties, mais indistinctement les effets énoncés dans la police : ainsi il faut lui en faire le délaissement en entier ou se borner à lui demander simplement le paiement de l'avarie » (1).

On conçoit cependant que ceci ne doit s'étendre que sur les objets compris dans la même assurance.

(1) Valin, sur *Part. 47, tit. 6, liv. 3* de l'ordonnance de la marine de 1681.

S'il y avoit deux assurances divisément faites entre les mêmes assureurs et les mêmes assurés, il y auroit deux contrats qui n'auroient rien de commun entre eux. L'assuré pourroit donc retenir les objets de l'un et délaissier ceux qui seroient dénommés dans l'autre.

Mais à quel signe reconnoître s'il y a plusieurs assurances? Est-ce à la diversité des objets assurés? Est-ce à la multiplicité des actes? Est-ce à la distinction des sommes stipulées pour chaque nature d'objets?

La diversité des objets assurés ne constitue d'une manière certaine des assurances différentes que lorsqu'il y a deux polices.

S'il n'en avoit été passé qu'une seule, il faudroit distinguer :

Ou tous les objets qui y sont compris ont été assurés moyennant une somme unique;

Ou chaque nature d'objet a été assurée pour une somme différente.

Dans le premier cas il n'y a qu'une assurance;

Dans le second il y en a plusieurs.

Quant à la multiplicité des polices, elle annonce ordinairement la multiplicité des assurances.

Je dis *ordinairement*, parce que dans le contrat d'assurance le *mens contrahentium* a la même force que dans les autres contrats, l'intention des parties

devant toujours être la première des règles d'interprétation à l'égard de toutes les obligations qui ne sont formées que par la volonté. Si donc il paroissoit par la contexture, par les termes des actes, ou par les circonstances que l'une des polices est la suite ou le complément de l'autre, elles ne constitueroient ensemble qu'une seule assurance.

2. NI CONDITIONNEL. L'abandon devant transférer aux assureurs la propriété des objets délaissés \*, il est impossible qu'il ne soit pas pur et simple.

3. IL NE S'ÉTEND QU'AUX EFFETS QUI SONT L'OBJET DE L'ASSURANCE ET DU RISQUE. Le chargeur peut donc retenir, soit les effets par lui chargés en particulier pour son compte et sans assurance, soit la portion qu'il a dans l'objet assuré, au-delà de la somme pour laquelle l'assurance a été faite.

## ARTICLE 373.

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 de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerranée, ou bien, en cas de prise, de la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées ;

\* Voyez art. 385.

Dans le délai d'un an après la réception de la nouvelle ou de la perte arrivée, ou de la prise conduite aux colonies des Indes occidentales, aux îles Açores, Canaries, Madère et autres îles et côtes occidentales d'Afrique et orientales d'Amérique;

Dans le délai de deux ans après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde.

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

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 186);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos VI et XII, art. 184);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 373).*

POURQUOI accorder des termes à l'assuré? Pourquoi ne pas l'obliger à former son action aussitôt qu'il a signifié les avis qu'il a reçus? Pourquoi laisser le sort de l'assureur en suspens pendant six mois, un an, deux ans, depuis qu'on a été instruit de la perte?

C'est que la nouvelle peut être fausse, quoiqu'elle ait tous les caractères de la vérité, et que cependant rien, pas même le retour du navire, ne détruit le délaissement lorsqu'il a été accepté ou jugé valable\*.

---

\* Voyez art. 385.

Dès-lors il est juste de donner à l'assuré le temps de reconnoître si l'événement est réel. Autrement il se trouveroit exposé, ou à perdre la faculté de faire l'abandon, ou à faire un abandon prématuré qui le priveroit des bénéfices de l'expédition et les transmettroit à l'assureur.

Au reste, il lui est permis de devancer les termes : la loi ne l'oblige pas de les attendre \*, elle veut seulement qu'il ne puisse les dépasser. Il en devoit être ainsi : puisque le délai n'est établi qu'en sa faveur, on ne pouvoit pas souffrir qu'il tournât contre lui.

Mais, en pourvoyant aux intérêts de l'assuré, il falloît aussi ménager ceux de l'assureur, et tenir la balance égale entre eux. C'est ce que n'avoit pas fait la Commission. S'écartant de l'ordonnance de laquelle l'article 373 est emprunté, elle vouloit que l'action en délaissement ne fût soumise qu'à la prescription ordinaire de cinq ans, établie par l'article 432 pour toutes les autres actions qui dérivent d'une police d'assurance.

L'un de ses motifs étoit que l'ordonnance renfermoit, dans des termes trop courts, la prescription particulière qu'elle accordoit à l'assureur contre cette action ». « L'assuré, disoit-elle, pouvoit être déclaré non-recevable dans la demande résultant de son

---

\* Voyez art. 378.

contrat, sans qu'il eût dépendu de lui de remplir, à temps utile, les formalités exigées par la loi » (1), attendu que l'ordonnance, « considérant Paris comme le centre des distances, avoit réglé le temps de la prescription à partir de ce point » (2), ¶ calcul inexact pour la France qui a des ports sur les deux mers à la distance de plus de deux cents lieues, (3) ». Il auroit fallu, pour que les délais établis fussent conformes à la justice, qu'ils eussent été applicables à tous les ports dans une *proportion relative* » (4). *Emérigon* et *Valin* ont relevé ces inconvéniens du système de l'ordonnance, et particulièrement *Emérigon* (5).

Le commerce de Bordeaux et celui de Rouen réclamèrent contre la suppression de l'article 48 de l'ordonnance : « La fixation des délais dans lesquels l'assuré doit agir, ont-ils dit, est une des dispositions les plus importantes de la loi ; et nous considérons son silence sur ce point comme une lacune très-nuisible au commerce maritime » (6). « La multiplicité des risques que les assureurs courent exige que leur sort soit le plus promptement possible connu et constaté » (7). ¶ On ne peut accorder cinq

(1) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 98. —

(2) *Ibidem.* — (3) *Ibidem.* — (4) *Ibidem.* — (5) *Ibidem.* — (6) Observations du Tribunal de commerce de Bordeaux, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 184. — (7) Observations du Tribunal de commerce de Rouen, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 350.

ans aux assurés à partir de la date des polices ; ce délai seroit beaucoup trop long pour les voyages d'une côte de France à l'autre, ou aux pays étrangers voisins de la France. Il le seroit même pour les voyages d'Amérique, d'Afrique ou d'Asie. Un pareil délai ne tendroit qu'à proscrire le commerce des assurances, qu'il est essentiel de protéger, (1).

« Il seroit donc nécessaire de déterminer des délais, d'après la nature des voyages plus ou moins éloignés, lesquels exigent un laps de temps proportionnel pour se procurer les pièces de conviction des événemens fâcheux ou sinistres » (2).

La Commission répondoit que son système étoit fondé « sur un sentiment souvent plus impérieux que la loi même, c'est l'intérêt personnel.

« En cas de sinistre, continuoit la Commission, quel est l'intérêt de l'assuré ? Il n'est pas douteux, c'est d'obtenir, le plus promptement qu'il pourra, le paiement de l'assurance ; on est donc en droit de penser qu'il n'encourra pas, à cet égard, le reproche de négligence » (3).

Cette considération eût été très-forte si l'on avoit pu supposer que l'assuré seroit toujours de bonne foi ; alors il n'auroit jamais eu d'autre intérêt que

(1) Observations du Tribunal de commerce de Rouen, *tome 2, II<sup>e</sup> partie*, p. 350. — (2) *Ibidem.* — (3) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 99.

celui de retirer promptement ses fonds. Mais c'est au contraire contre l'assuré de mauvaise foi que la disposition a été établie, et alors la Commission s'est réfutée elle-même. « Nous convenons, a-t-elle dit, que s'il y a fraude de la part de l'assuré, il peut abuser de ce délai (celui de la prescription de cinq ans) pour dissimuler les preuves que l'assureur pourra établir contre lui : il peut tirer avantage de cette faculté que lui donne la loi pour masquer sa perfidie et profiter de la négligence de l'assureur. On sait que dans les affaires de commerce le temps efface bien des souvenirs. Un assureur pourroit donc être attaqué en paiement d'une assurance au moment où tous les faits qu'il lui importe de connoître seroient effacés de sa mémoire » (1).

Cependant la Commission se rassuroit contre cet oubli, parce qu'elle supposoit que l'assureur, ayant aussi intérêt de connoître les faits et les évènements, il ne manqueroit pas de s'en informer et d'en conserver le souvenir (2). Mais elle ne prenoit pas garde que c'étoit moins l'oubli qu'il falloit craindre que le dépérissement des preuves par lesquelles l'article 384 autorise l'assureur à combattre celles que l'assuré présente contre lui. Or, dans un laps de cinq ans,

---

(1) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, v. 59 et 100 —

(2) *Ibidem.*

les personnes, dont le témoignage auroit détruit les attestations que l'assuré produit, peuvent mourir, les traces des circonstances peuvent s'effacer, et alors l'assuré arrive avec des preuves, peut-être en soi très-fragiles, mais qui cependant, par le fait, deviennent indestructibles.

On objecteroit en vain que si l'assuré se munit d'attestations, l'assureur en peut faire autant. Il s'en faut de beaucoup que la position de l'un et de l'autre soit la même. L'assuré n'a besoin, pour fonder sa demande, que de justifier que la perte est arrivée par fortune de mer, fait simple et qui peut facilement être prouvé par des attestations. L'assureur, au contraire, pour repousser la demande, doit prouver que, quoique l'événement et même sa cause immédiate soient certains, la perte a néanmoins une cause médiate et plus éloignée qui l'affranchit, lui assureur, de toute garantie, par exemple que, dans le principe, elle provient de la faute du capitaine. Or, c'est là ce qui résulte de détails qui ne sont pas toujours justifiés par des attestations générales contre lesquelles on peut accumuler les critiques et les objections, lorsque les personnes qui les ont données ne sont pas là pour répondre et pour expliquer les faits.

— Le Conseil d'état a donc déferé aux observations

du commerce de Bordeaux et de Rouen, et rétabli l'article de l'ordonnance.

Toutefois il a pensé, avec la Commission, que cet article régloit mal les délais. *Emérigon* avoit dit, avec beaucoup de justesse : « Pourquoi, dans une matière susceptible de mille embarras et de mille discussions, resserrer les négocians dans des délais minutieux de *quatre mois*, de *trois mois* et même de *six semaines*? Je crois que tout ceci auroit besoin d'un nouveau règlement » (1).

Ce règlement nouveau, l'article 375 l'a fait d'après des combinaisons plus exactes.

Les termes courent du jour de la réception de la nouvelle. C'est ce qui oblige d'examiner quelle espèce de nouvelle opère cet effet.

*Valin* dit ¶ qu'il ne suffit pas qu'elle soit certaine, qu'il faut encore qu'elle soit publique et notoire; que cependant si l'assuré dénonce aux assureurs la nouvelle particulière qu'il a reçue avec protestation de faire son délaissement, il la rend lui-même notoire, et donne ouverture au délai ↓ (2).

Je crois cette opinion très-exacte, pourvu qu'on la renferme dans ses justes limites, et qu'on prenne

(1) *Emérigon*, des assurances, chap. 19, sect. 3. — (2) *Valin*, sur l'art. 48, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

bien garde qu'il ne s'agit ici que de déterminer quelle nouvelle fait courir les délais contre l'assuré, et non de fixer le caractère que la nouvelle doit avoir pour rendre le délaissement valable. Ces deux choses sont très-différentes : certainement la connoissance de l'événement n'a pas besoin d'être aussi certaine pour mettre l'assuré en demeure d'avertir l'assureur que pour l'autoriser à demander l'assurance. La question envisagée sous ce dernier rapport change d'objet : elle porte sur la manière de prouver la perte, et se rattache dès-lors à l'article 585, où elle sera traitée.

Au reste, un bruit vague, de simples oui-dire ne donnent pas à la nouvelle une consistance suffisante même pour faire courir la prescription ; ils peuvent être sans fondement ; ils peuvent n'être pas parvenus jusqu'à l'assuré ; la loi suppose donc un avis positif \*.

La Commission objectoit, ¶ qu'en datant la prescription de la nouvelle de la perte, cette date devoit être incertaine, et que si la nouvelle est particulière, il est difficile d'établir la conviction que l'assuré la savoit ¶ (1). Elle s'étoit fait de cette difficulté un nouveau motif pour écarter l'article de l'ordonnance.

---

(1) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 99.

\* Voyez art. 574.

Ce motif devoit céder aux grandes considérations présentées par le commerce de Bordeaux et de Rouen (1), et au surplus il ne pouvoit pas arrêter le législateur.

Sans doute qu'une loi seroit absurde et illusoire si elle faisoit dépendre l'application de ses dispositions d'un fait qu'il seroit impossible de prouver ; mais cette impossibilité n'existe pas ici. On peut justifier que l'assuré a été averti, soit par le témoignage de ceux qui lui ont donné l'avis, soit par leurs livres, ou par leur correspondance. L'assuré lui-même peut s'être trahi ; l'ensemble de sa conduite, des démarches particulières, une foule de circonstances peuvent conduire à la vérité. Enfin l'on a dans cette matière toutes les présomptions et toutes les preuves qui, dans d'autres, dévoilent les faits les plus cachés.

La conviction n'est donc que difficile ; elle n'est pas impossible, et cela suffit au législateur : la loi a son effet quand elle peut l'avoir. Si, en législation, on n'attachoit d'importance qu'aux faits dont la preuve est facile, un très-grand nombre de crimes ne pourroient pas être enveloppés dans les dispositions pénales.

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Bordeaux, *tome 2*, I<sup>re</sup> partie, p. 184 ; — Observations du Tribunal de commerce de Rouen, *tome 2*, II<sup>e</sup> partie, p. 350.

Au surplus, l'objection de la Commission ne portoit réellement que sur le cas où la nouvelle est particulière. La Commission n'opposoit, au cas où la nouvelle est notoire, que l'embarras de faire des actes de notoriété, embarras qui assurément ne sauroit faire impression sur le législateur. D'ailleurs il n'est pas besoin de ces actes quand la notoriété est suffisamment établie.

C'est par cette raison qu'on a vu déclarer nul un contrat d'assurance, fait depuis que la nouvelle de la perte avoit été insérée dans les journaux avec les détails nécessaires pour la rendre positive. Quoique cette espèce ne soit pas entièrement la nôtre, le jugement dont il s'agit n'en fixe pas moins le principe pour toutes les deux, car dans l'une et dans l'autre la question est de savoir quelles circonstances font supposer que l'assuré est instruit de l'événement. Ainsi peu importe que l'assuré ait été averti directement ou indirectement : la prescription court contre lui du moment où il l'a été d'une manière quelconque.

La prescription que l'article établit cesse au surplus comme toutes les autres par le fait de celui en faveur de qui elle a été introduite (1), de manière

---

(1) Code Napoléon, art. 2248; — Code de commerce, art. 434.

que quand l'assuré n'auroit pas formé sa demande dans les délais de la loi, s'il y a de la part de l'assureur quelque acte qui puisse faire supposer qu'il s'est reconnu débiteur de l'assurance, il ne lui est plus permis d'opposer la prescription établie par l'article 373, et il rentre dans les termes du droit commun. La jurisprudence même a été très-loin à cet égard. Plusieurs arrêts cités par *Valin* (1) ont jugé que la moindre reconnoissance écrite, donnée par l'assureur, même de simples pourparlers s'il en convient, suffisent pour écarter la fin de non-recevoir; que cet effet appartient au certificat, soit d'un courtier, soit d'un notaire qui atteste que l'avertissement a été donné dans le temps utile aux assureurs, et qu'ils ont promis de payer la perte, lorsque la liquidation seroit faite.

---

## ARTICLE 374.

DANS le cas où le délaissement peut être fait, ET dans le cas DE TOUS AUTRES ACCIDENS AUX RISQUES DES ASSUREURS<sup>1</sup>, L'ASSURÉ EST TENU DE SIGNIFIER<sup>2</sup> A L'ASSUREUR<sup>3</sup> les avis qu'il a reçus.

La signification doit être faite DANS LES TROIS JOURS<sup>4</sup> de la réception de l'avis.

---

(1) *Valin*, sur l'art. 48, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 178);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos VI et XII, art. 185);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 374).*

1. ET DE TOUS AUTRES ACCIDENS AUX RISQUES DES ASSUREURS. Ainsi la disposition de l'article s'étend même au cas où l'assuré ne demande que le paiement de l'avarie.

2. L'ASSURÉ EST TENU DE SIGNIFIER. L'obligation que la loi impose ici à l'assuré est fondée sur l'intérêt qu'a l'assureur de connoître l'état des choses, parce qu'il peut avoir des moyens d'y remédier ou du moins de diminuer ses pertes. Il étoit donc juste d'obliger l'assuré à l'en instruire .

La loi n'attache aucune fin de non-recevoir à l'omission de la signification qu'elle prescrit. Mais comme l'inexécution de toute obligation, soit légale, soit contractuelle, donne lieu à des dommages-intérêts, l'assureur auroit droit d'en répéter contre l'assuré, s'il prouvoit que la négligence de ce dernier lui a préjudicié.

3. A L'ASSUREUR. L'ordonnance ajoutoit *ou à celui qui aura signé pour eux* (1). Cette alternative a été retranchée et avec raison : il peut se faire en effet que le mandataire de l'assureur ait été révoqué dans l'intervalle. La disposition ne doit néanmoins s'entendre qu'avec les distinctions qui ont été expliquées dans la note sur l'article 100.

4. DANS LES TROIS JOURS. Cette disposition a été ajoutée sur la demande de la Cour d'appel de Rennes, laquelle a dit : « l'article qui correspondoit à celui-ci dans l'ordonnance de la marine (art. 42) portoit le mot *incontinent*, supprimé dans le projet. Il en résulte qu'il n'y auroit plus de délai fatal et péremptoire pour la notification du sinistre événement.

« Le mot *incontinent* s'entendoit, suivant les commentateurs, du délai le plus court, tel que celui de vingt-quatre heures. Mais tous les auteurs, *Valin*, *Pothier*, *Emérigon*, disent que l'ordonnance, ne prononçant aucune peine, il ne peut y avoir de fin de non-recevoir. Si telle a été l'intention des rédacteurs ; en supprimant le mot *incontinent*, s'ils ont voulu qu'il n'y eût pas de délai fatal pour la notification du sinistre événement, autant valoit-il supprimer l'article en entier, qui devient illusoire.

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 42.

Qu'est-ce en effet, dans la loi, qu'une disposition impérative qu'on peut néanmoins, sans inconvénient, ne pas exécuter ? La loi ne doit rien ordonner en vain.

« D'après cette observation, la Cour fut d'avis que la loi fixât un délai quelconque, à l'expiration duquel la déchéance fût acquise ; et il proposa de le fixer à trois jours, en y ajoutant un jour par dix lieues, si les assureurs étoient à une distance de plus de dix lieues de l'assuré » (1).

On remarquera que les auteurs du Code n'ont pas parlé du délai progressif que la Cour d'appel de Rennes proposoit d'accorder. Cependant il n'en faut pas conclure qu'ils aient voulu le refuser, mais seulement qu'ils se sont référés au droit commun. La loi ne peut pas exiger l'impossible ; or, comment pourroit-on faire la signification dans les trois jours lorsque, par exemple, l'assureur demeure à Anvers, que la police a été passée à Marseille, et qu'il n'y a pas élection de domicile dans cette dernière ville ? Il y a donc lieu d'appliquer ici la disposition de l'article 1033 du Code de la procédure civile.

Mais il faut observer que le Conseil d'état n'a admis que la partie de l'opinion de la Cour d'appel de Rennes qui tendoit à fixer un délai dans lequel

---

(1) Observations de la Cour d'appel de Rennes, tome 1<sup>er</sup>, p. 353.

la signification feroit partie, et non celle qui auroit pour objet de rendre ce délai fatal.

L'omission de la signification, dans le délai indiqué, n'auroit donc que les suites qui ont été marquées dans la note précédente.

## ARTICLE 375.

Si, après un an expiré, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires,

Après deux ans 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 de l'an ou des deux ans, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 373.

## ARTICLE 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.

*Ces articles ont été présentés au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 179 et 180);*

*Adoptés dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présentés de nouveau et adoptés le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos VI et XII, art. 187 et 188);*

*Communiqués au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présentés, après la communication, et adoptés le 5 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> III et IV, art. 375 et 376).*

CES deux articles embrassent l'assurance faite pour le voyage entier, c'est-à-dire pour un temps illimité, et l'assurance faite pour un temps limité.

Ils établissent dans l'un et l'autre cas une présomption légale qui, à défaut de nouvelles faisant réputer la perte pour certaine, permet à l'assuré de faire le délaissement et d'exiger le paiement de l'assurance.

Ils fixent le terme après lequel cette présomption est acquise.

Ils déterminent la manière de justifier du défaut de nouvelles.

Ils règlent le temps dans lequel l'assuré doit agir depuis la présomption acquise, sous peine d'être déchue.

Reprenons ces quatre ordres de dispositions.

I. La perte d'un navire est un événement qu'on ne peut pas toujours connoître avec certitude. Il a donc fallu, dans cette matière, comme dans plusieurs autres, et particulièrement comme dans celle des absens, se contenter d'une présomption. Sans cela on eût mis souvent l'assuré hors d'état de profiter de la garantie dont il auroit cependant payé

le prix, et, l'utilité de l'assurance se trouvant ainsi restreinte, on auroit fait beaucoup moins usage de ce contrat; ce qui eût ralenti le commerce maritime.

L'assuré est donc dispensé de rapporter des attestations de la perte toutes les fois qu'il a en sa faveur la présomption légale.

Mais l'assuré peut-il combattre cette présomption par la preuve contraire, c'est-à-dire en prouvant que la chose assurée a péri après le temps pour lequel il s'étoit chargé des risques?

Le Code de commerce n'ayant pas ici dérogé au droit commun, la question se trouve décidée par l'article 1352 du Code Napoléon, lequel n'exclut la preuve contraire que lorsque la présomption légale doit avoir l'effet de frapper de nullité certains actes, ou de dénier action en justice, hypothèses tout-à-fait étrangères à celle où nous nous trouvons.

II. Le terme après lequel la présomption légale est acquise a été fixé à un an pour les voyages ordinaires, et à deux ans pour les voyages de long cours\*, le tout à compter du jour du départ, sans distinction entre les assurances illimitées et les assurances limitées.

---

\* Ces deux sortes de voyages sont définis par les articles 194 et 377. Voyez ces articles et les notes.

Les Tribunaux de commerce de Paimpol et de Saint-Brieux trouvoient le délai d'un an beaucoup trop long pour se faire rembourser des assurances aux voyages du cabotage, qui, au-delà de trois mois, ne sauroient laisser de doute sur la perte du navire dont on n'a aucune nouvelle plus récente.

« Dans un an, disoient-ils, l'assureur peut devenir hors d'état de répondre du paiement auquel l'assuré a droit envers lui.

« Le plus grand nombre des assurés aux voyages du cabotage ne peut être compris dans la classe des maisons les plus opulentes du commerce... Beaucoup d'entre eux ne pourroient facilement faire face à leurs engagements s'ils restoient privés, pendant un espace aussi grand, des sommes sur la rentrée desquelles ils auroient compté, par le produit des marchandises qui donnent lieu à l'assurance faite.

« Tout en observant les mesures de prudence en faveur de l'assureur, il ne faut pas écarter celles que prescrit l'intérêt des assurés qui forment la masse des commerçans » (1).

Mais l'expérience ne venoit pas à l'appui de ces objections. L'ordonnance n'exigeoit qu'un délai d'un an pour tous les voyages ordinaires sans distinc-

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Paimpol, *tome 2, II<sup>e</sup> partie*, p. 217 ; — du Tribunal et Conseil de commerce de Saint-Brieux, *tome 2, II<sup>e</sup> partie*, p. 451.

tion (1) : le commerce étoit accoutumé à cette disposition, il ne s'en étoit jamais plaint. Le Conseil d'état a cru devoir le maintenir.

D'ailleurs, puisque la disposition n'est pas impérative, qu'elle n'est destinée qu'à suppléer au silence des parties et que celles-ci peuvent y déroger\*, il leur est libre de raccourcir le terme pour les voyages au cabotage et généralement pour les cas où il leur paroît trop long. Si elles n'usent pas de cette faculté, c'est une preuve qu'elles veulent s'en tenir au droit commun. Ainsi la disposition ne peut jamais entraîner d'inconvéniens.

Il y a une seconde difficulté.

On conçoit très-bien que dans les assurances illimitées la loi fixe un terme après lequel la présomption légale soit acquise, car alors la garantie étant donnée par l'assureur pour tout le voyage, et la durée du voyage ne pouvant pas être prévue, il falloit ou renoncer, pour ce cas, à la présomption légale, et n'ouvrir le recours de l'assuré qu'autant qu'il y auroit des nouvelles positives que le vaisseau avoit péri avant d'arriver à sa destination, ou fixer une époque à laquelle, faute de nouvelles, il seroit réputé péri. Mais pourquoi étendre ce terme d'un an

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 38.

\* Voyez note sur l'art. 332.

et de deux ans aux assurances limitées ? Il semble que, lorsque les parties ont elles-mêmes renfermé dans un temps précis la durée de la garantie, les droits de l'assuré doivent être ouverts aussitôt que ce temps est expiré sans qu'on ait eu de nouvelles ; et cependant l'article 376 les diffère à un et à deux ans, à compter du jour du départ, quand même l'assurance n'auroit été stipulée que pour six mois.

Il y a de cela deux raisons.

La première, qu'on devoit donner aux nouvelles le temps d'arriver. Si, par exemple, l'assurance est pour six mois, et qu'on ait mis ce temps à faire le voyage, il est à supposer qu'il en faudroit autant pour opérer le retour, et dès-lors il seroit impossible, sans s'exposer à appliquer trop légèrement la présomption légale, de permettre à l'assuré d'agir dès le lendemain de l'expiration des six mois.

La seconde raison est celle-ci : on ne peut se dispenser de distinguer ici deux délais qui n'ont rien de commun, celui pendant lequel l'assureur s'est chargé des risques, et l'assuré s'est ménagé la garantie ; celui après lequel l'assuré peut exercer son recours et où la présomption légale de la perte commence à exister. Dans l'assurance illimitée, les parties n'ont pu s'expliquer ni sur l'un ni sur l'autre, puisque la garantie est indéfinie et donnée pour tout le voyage, quelle qu'en soit la durée : la loi a donc

dû établir une règle sous les deux rapports. Dans l'assurance limitée, les parties se sont bien expliquées sur le premier terme; mais l'article 376, supposant qu'elles ont gardé le silence sur le second, détermine ce délai pour elles.

Je dis que la disposition n'est que pour le cas où les contractans n'ont pas réglé le second délai, parce qu'il est hors de doute que, si, usant de la faculté que leur donne l'article 352 \*, ils avoient eux-mêmes déterminé l'époque où, faute de nouvelles, l'assureur seroit tenu de payer l'assurance, il faudroit s'en tenir à ce qu'ils auroient stipulé.

Le délai court du jour du départ, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues.

L'ordonnance se contentoit de dire: à compter du jour du départ (1); mais *Valin*, commentant ce texte, ajoute: « Cela s'entend s'il n'y a eu aucune nouvelle du navire depuis son départ; autrement s'il y en a eu, le temps ne se comptera que du jour des dernières nouvelles » (2).

La Commission, se reposant sans doute sur cette dernière interprétation, s'étoit réduite au texte de

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 58. —

(2) *Valin*, sur l'art. 58, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

\* Voyez les notes sur cet art.

l'ordonnance (1) ; mais sur la demande de la Cour de cassation (2) elle ajouta la disposition qui nous occupe (3).

III. Le défaut de nouvelle est justifié par la seule déclaration que fait l'assuré qu'il n'a pas reçu de nouvelles.

L'ordonnance disoit : *Si l'assuré ne reçoit aucune nouvelle*, il pourra faire le délaissement.

Cette locution sembloit obliger l'assuré à prouver le défaut de nouvelles, ce qui l'eût réduit à la preuve impossible d'un fait négatif. Le texte du Code de commerce, qui n'exige que sa déclaration, lève cette difficulté.

Au reste, cette déclaration, qu'elle soit faite de bonne foi ou de mauvaise foi, peut être combattue par l'assureur. *Valin* dit très-bien à ce sujet, qu'il ne suffit pas que l'assuré n'ait pas eu de nouvelle, si l'assureur ou des tiers en ont reçu (4).

IV. L'article 375 donne à l'assuré, pour agir, les délais fixés par l'article 275, et par suite prononce contre lui la prescription lorsqu'il ne s'est pas pourvu dans ces délais.

(1) Projet de Code de commerce, art. 500. — (2) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 36. — (3) Projet rectifié, art. 300. — (4) *Valin*, sur l'art. 58, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

Cette disposition, sagement ajoutée à l'ordonnance, fixe un point de droit que le législateur avoit laissé indécis, et le fixe conformément à l'usage. En effet, l'ordonnance s'étant bornée à régler le délai après lequel l'assuré pourroit agir, et n'ayant pas dit ensuite dans quel laps de temps il seroit obligé de faire le délaissement, on avoit demandé s'il lui seroit libre de différer tant qu'il lui plairoit sans que les assureurs pussent lui opposer aucune fin de non-recevoir.

Aucun auteur n'a soutenu l'affirmative; mais on a varié sur l'époque où la fin de non-recevoir seroit acquise. *Valin* a le premier trouvé la véritable solution. Il a pensé que la question étoit décidée par l'article 48 de l'ordonnance (1), lequel correspond à l'article 373 du Code, si on rapprochoit cet article de l'article 58 qui correspond à l'article que nous discutons. « L'article 48, dit ce commentateur, fixe les différens délais dans lesquels l'assuré doit former sa demande sous peine de déchéance; le tout à compter du jour de la nouvelle de la perte. Celui-ci, en lui permettant de faire son délaissement après un certain temps, s'il n'y a eu aucune nouvelle du navire depuis le départ, suppose évidemment que ce laps de temps tient lieu de la nouvelle de la perte,

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 48.

ou , pour mieux dire , vaut autant que l'entière certitude de la perte ; donc qu'après ce temps , l'assuré est tenu de se pourvoir contre ses assureurs , dans les mêmes délais qu'il lui est enjoint de le faire lorsqu'il y a nouvelle de la perte , et cela sur la même peine de déchéance » (1).

Cette opinion est érigée par notre article en disposition législative.

## ARTICLE 377.

SONT réputés voyages de long cours ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales : à la Mer pacifique , au Canada , à Terre-Neuve , au Groenland , et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale , aux Açores , Canaries , à Madère , et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan , au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 181);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos VI et XII, art. 188);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n° III et IV, art. 377).*

(1) *Valin*, sur l'art. 58, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

LA Commission avoit dit : *Le Gouvernement détermine ceux des voyages qui sont réputés voyages de long cours* (1).

Deux Cours et plusieurs Tribunaux demandèrent que ce point fût réglé par le Code même (2),

1<sup>o</sup> Parce que les dispositions qui seroient arrêtées à cet égard n'étant pas sujettes à varier, il n'étoit pas nécessaire d'en faire la matière d'un règlement ;

2<sup>o</sup> Parce qu'il étoit à craindre que les réglemens ne parussent pas aussitôt que la loi ;

3<sup>o</sup> Et sur-tout parce qu'il convenoit de ne pas forcer les négocians à chercher dans plusieurs volumes des dispositions qu'ils ont également intérêt de connaître et qui se lient au même sujet.

Sur la définition des voyages de long cours, les uns renvoyent à l'ordonnance de 1681 (3), d'autres à l'ordonnance du 18 octobre 1740.

La Commission, par un article additionnel (4), définit les voyages de long cours d'après cette dernière ordonnance, dont *Valin* aussi préféroit la

(1) Projet de Code de commerce, art. 300. — (2) Observations de la Cour d'appel de Rouen, tome 1<sup>er</sup>, p. 276 ; — Observations de la Cour d'appel de Rennes, tome 1<sup>er</sup>, p. 355 ; — Observations des Tribunaux de commerce de Bordeaux, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 185 ; — du Havre, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 462 ; — de Marseille, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 57 ; — de Nantes, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 144 ; — de Rouen, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 350 et 351 ; — et de Saint-Brieux, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 45. — (3) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 59. — (4) Projet corrigé, art. adit. à l'art. 300.

désignation comme beaucoup plus nette et plus précise que celle de l'ordonnance de 1681 (1).

## ARTICLE 378.

L'ASSURÉ peut, par la signification mentionnée en l'article 374, 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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 182);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 189, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s III et IV, art. 378).*

COMME le délaissement transporte irrévocablement aux assureurs la propriété de la chose, il a fallu donner à l'assuré l'alternative que lui accorde cet article. S'il se trouve suffisamment instruit, il fera le délaissement par la signification même, afin d'accélérer le paiement de l'assurance. S'il a besoin de prendre plus ample connoissance de l'état des

(1) *Valin*, sur l'art. 59 du tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

choses, il différera. « Tant d'assurés, dit *Valin*, se sont mal trouvés d'avoir fait leur délaissement à la légère, qu'il en est peu aujourd'hui qui tombent dans cette faute » (1).

## ARTICLE 379.

L'ASSURÉ EST TENU <sup>1</sup>, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, MÊME CELLES QU'IL A ORDONNÉES <sup>2</sup>, et l'argent qu'il a pris à la grosse, SOIT SUR LE NAVIRE, SOIT SUR LES MARCHANDISES <sup>3</sup>, FAUTE DE QUOI, LE DÉLAI DU PAIEMENT, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, SERA SUSPENDU <sup>4</sup> 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 <sup>5</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 183);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos VI et XII, art. 190);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 379).*

1. L'ASSURÉ EST TENU. L'assureur a intérêt de connoître les faits que l'article oblige l'assuré de déclarer, parce qu'il est possible qu'il se trouve dans

(1) *Valin*, sur l'art. 42, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

le cas d'invoquer les articles 358 et 359, s'il n'y a pas fraude de la part de l'assuré, ou l'article 357, s'il y a fraude.

2. MÊME CELLES QU'IL A ORDONNÉES. « Des assurances pourroient avoir été faites à l'insçu de l'assuré, quoique par son ordre, comme, par exemple, si peu de jours avant la nouvelle du naufrage, il a donné ordre de faire assurer à Londres, en Hollande, etc., jusqu'à une certaine somme, et qu'il ne soit pas encore informé de ce qui aura été fait en conséquence au moment de son abandon » (1).

L'ordonnance n'avoit pas prévu ce cas.

Dans le silence de la loi, *Valin* pensoit que l'assuré ne devoit pas être considéré comme ayant usé ses assurances, et *Valin* avoit raison.

Aussi notre article n'oblige-t-il pas l'assuré de déclarer des assurances qu'il peut ne pas connoître, mais il l'oblige, pour prévenir toute fraude, de déclarer les ordres qu'il a donnés et qu'il ne sauroit ignorer.

3. SOIT SUR LE NAVIRE, SOIT SUR LES MARCHAN-  
DISES. Le projet de la Commission portoit : *Sur les*

---

(1) *Valin*, sur l'art. 54, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

*effets assurés* (1). Ces expressions étoient prises de l'ordonnance (2).

*Valin* avoit dit sur la rédaction de cette loi qu'elle ne pouvoit se concilier avec l'art. 347, qui défend à celui qui a pris des deniers à la grosse de les faire assurer à peine de nullité de l'assurance ; car, « prendre deniers à la grosse sur des effets assurés, ou faire assurer des deniers empruntés à la grosse, c'est absolument la même chose ; ainsi, continuoit cet auteur, au lieu de ces mots, *effets assurés*, il faut dire, *effets chargés par lui, autres que ceux qu'il a fait assurer* » (3).

Le Tribunal de commerce du Havre rappela l'observation de *Valin*, et demanda que sa rédaction fût adoptée (4).

Mais cette rédaction n'étoit pas encore complète, puisqu'elle ne comprenoit que les marchandises : celle du Conseil comprend également le navire.

Au reste, il n'étoit pas nécessaire d'ajouter, *autres que ceux qu'il a fait assurer*, le principe est suffisamment posé par l'article 347.

#### 4. FAUTE DE QUOI LE DÉLAI DU PAIEMENT SERA

---

(1) Projet de Code de commerce, art. 295. — (2) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 53. — (3) *Valin*, sur l'art. 54, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (4) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 462.

SUSPENDU. L'ordonnance obligeoit l'assuré de faire la déclaration à peine d'être privé de l'effet des assurances (1). Mais *Valin* nous atteste que « cette peine n'étoit pas encourue de plein droit et sans ressource : que tout ce qui peut résulter de cette omission, c'est que le délaissement ne vaudra que du jour que l'assuré aura fait sa déclaration dans la suite, et que ce ne sera que de ce jour-là par conséquent que courra le délai après lequel les assureurs sont tenus de payer » (2).

La Commission avoit copié la disposition de l'ordonnance (3); cependant il faut avouer que le texte de cette loi sembloit exclure l'interprétation si équitable qu'au rapport de *Valin* l'usage lui avoit donnée. En conséquence, la Cour de cassation (4), s'appuyant sur l'opinion de *Valin*, proposa la rédaction qui a été adoptée par le Conseil, quoiqu'elle n'eût pas été admise par la Commission (5).

5. SANS QU'IL EN RÉSULTE AUCUNE PROROGATION DU DÉLAI ÉTABLI POUR FORMER L'ACTION EN DÉLAISSEMENT. Cette addition, qui a été proposée par la

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 53. —

(2) *Valin*, sur l'art. 53, titre 6, livre 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (3) Projet de Code de commerce, art. 295. — (4) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 35 et 36. — (5) Projet rectifié, art. 295.

Cour de cassation (1), déjoue une fraude qu'il importoit de prévoir.

En délivrant l'assuré du danger de perdre l'assurance pour un simple retard, il falloit pourvoir à ce qu'il n'abusât pas de la faculté de différer sa déclaration à l'effet de prolonger à son gré le délai dans lequel l'article 573 l'oblige d'agir, sous peine de déchéance.

## ARTICLE 380.

EN CAS DE DÉCLARATION FRAUDULEUSE <sup>1</sup>, L'ASSURÉ EST PRIVÉ DES EFFETS DE L'ASSURANCE <sup>2</sup>; il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du navire.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 184);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 191, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 380).*

1. EN CAS DE DÉCLARATION FRAUDULEUSE. La loi ne dit pas en cas de fausse déclaration, parce que, comme l'observoient le Tribunal et le Conseil de

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 36.

commerce de Saint-Malo, des erreurs involontaires ne doivent pas détruire entièrement la convention, mais dans ce cas l'assurance doit être réduite à la valeur des objets assurés » (1). C'est aussi ce que décide l'article 358 du Code.

Il n'y a donc que la fraude qui donne lieu à l'application de l'article 380.

L'ordonnance (2) n'attribuoit à la déclaration frauduleuse les effets que l'article 380 lui donne que lorsque le montant des assurances et des sommes empruntées excédoit la valeur des objets assurés. La Commission avoit aussi admis cette condition (3).

Le Conseil l'a retranchée du texte.

S'ensuit-il qu'il ait voulu l'exclure ?

On n'en peut pas douter. En effet, l'article 357 suffisoit si l'on ne vouloit punir que les résultats de la fraude. Ainsi, dans l'article 380 on s'est proposé d'atteindre la fraude en elle-même. Dès-lors, du moment qu'elle existe, cet article devient applicable, soit que les assurances ou les emprunts non déclarés excèdent, soit qu'ils n'excèdent pas la valeur des objets assurés.

Il est vrai néanmoins qu'ordinairement ils excéderont cette valeur, car on ne commet pas de fraude

(1) Observations du Tribunal de commerce de Saint-Malo, *tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 467.* — (2) Ordonnance de la marine de 1681, *liv. 3, tit. 6, art. 54.* — (3) Projet de Code de commerce, *art. 296.*

gratuitement, et ici l'intérêt qu'on peut y avoir ne sauroit être que de masquer une différence entre l'assurance et la chose qui en est l'objet. Cependant il peut arriver que l'assuré, se trompant dans ses calculs, suppose une différence qui n'existe pas réellement, et fasse en conséquence une déclaration frauduleuse. Dans ce cas, qui sera très-rare, l'article recevrait son application. Mais il est certain que si malgré l'exactitude de la déclaration, il ne se trouvoit pas de différence, les juges croiroient plus difficilement à la fraude qu'à l'erreur.

Au reste dans toutes ces hypothèses, c'est à l'assureur à prouver la fraude, puisque c'est lui qui en excipe.

## 2. L'ASSURÉ EST PRIVÉ DES EFFETS DE L'ASSURANCE.

Le contrat n'est pas nul, parce que la disposition n'ayant pour objet que de venger l'assureur, on ne devoit pas la tourner contre lui en le privant de la prime. La loi se borne donc à déclarer l'assuré déchu du bénéfice de l'assurance, c'est-à-dire qu'elle le laisse soumis à l'obligation de payer la prime sans qu'il puisse demander la perte ni faire le délaissement\*.

---

\* Voyez aussi les notes sur les art. 357 et 358.

## ARTICLE 381.

EN cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit<sup>1</sup>, SANS PRÉJUDICE DU DÉLAISSEMENT A FAIRE EN TEMPS ET LIEU<sup>2</sup>, travailler au recouvrement des effets naufragés.

SUR SON AFFIRMATION, LES FRAIS DE RECOUVREMENT LUI SONT ALLOUÉS<sup>3</sup> JUSQU'À CONCURRENCE DE LA VALEUR DES EFFETS RECOURRÉS<sup>4</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 185);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 192, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 381).*

1. DOIT. L'ordonnance portoit : *pourra travailler au recouvrement* (1), et la Commission aussi ne donnoit à l'assuré qu'une simple faculté (2); mais *Valin* a dit à ce sujet : « non-seulement il peut faire travailler au sauvement des effets; mais même il le doit en rigueur jusqu'à l'arrivée des officiers de l'amirauté, si la chose est en son pouvoir : comme s'il est

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 45. —

(2) Projet de Code de Commerce, art. 294.

sur le navire, sur-tout s'il en est le capitaine; il le doit alors, soit avant, soit après avoir donné connoissance aux assureurs du naufrage ou de l'échouement, à peine de tous dépens, dommages et intérêts envers eux; parce que l'inaction en pareil cas seroit frauduleuse, et pourroit être imputée à délit » (1).

2. SANS PRÉJUDICE DU DÉLAISSEMENT A FAIRE EN TEMPS ET LIEU. Il eût été contre la justice et l'humanité de mettre l'assuré dans la position de ne pouvoir servir les intérêts de l'assureur sans compromettre les siens, et de souffrir que, pour avoir rendu un bon office, il se trouvât exposé à une fin de non-recevoir, comme s'il avoit entendu renoncer au délaissement ». Dans ce cas, dit *Valin*, l'assuré agit au nom des assureurs dont il est en cette partie procureur né » (2).

3. SUR SON AFFIRMATION LES FRAIS DU RECOUVREMENT LUI SONT ALLOUÉS. *Nemini officium suum debet esse damnosum.* Puisque l'assuré n'est ici que le mandataire né de l'assureur, il en résulte que ce dernier doit lui rembourser ses dépenses; c'est ce que décide l'article 1999 du Code Napoléon.

---

(1) *Valin*, sur l'art. 45, liv. 3, tit. 6 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) *Ibidem.*

Que ces dépenses lui soient payées sur son affirmation, c'est une règle nécessaire : il seroit trop souvent exposé à les perdre si l'on exigeoit qu'il en justifiât par des pièces.

4. **JUSQU'À CONCURRENCE DE LA VALEUR DES EFFETS RECOUVRÉS.** Le Tribunal de commerce de Paimpol a dit sur cette limitation : « On convient qu'il seroit fâcheux, pour un assureur, de devenir tenu au remboursement de somme plus forte que celle résultant du produit, pour le sauvetage qui a causé ces frais.

« Mais on ne sauroit aussi disconvenir que cette restriction, en faveur de l'assuré, produira à sa charge beaucoup de pertes totales souvent évitables.

« En diverses circonstances résultant du naufrage, le sauvement en tout ou partie reste absolument incertain lorsqu'on se porte aux dispositions nécessaires pour l'entreprendre.

« L'assuré que ce sauvetage n'intéresse qu'indirectement, encore moins tout autre sur les lieux, ne se porteront pas facilement à des avances dont l'hypothèque n'est assise que sur la réussite non-seulement partielle, mais même assez conséquente pour couvrir leur mise, qui, dans aucun cas, ne sauroit leur bénéficier.

« Pourquoi, d'ailleurs, mettre l'assureur dans une

position plus favorable que le devient celle du propriétaire non assuré ?

« Celui-ci reste naturellement exposé aux risques de tout genre qui peuvent atteindre la marchandise ou effets par lui exposés sur mer.

Celui-là s'est mis au lieu et place d'un autre chargeur qui a préféré faire les frais d'une prime dont ils sont convenus ; et par-là ce premier est devenu aux risques de celui qu'il représente dans la chance malheureuse des voyages par mer.

« Le sort de ces deux risques paroît devoir être lié, et devrait ne souffrir aucune différence dans la position résultant du vaisseau qui les intéresse de la même manière.

« Cependant le chargeur non assuré reste tenu à supporter sa part aux frais requis pour lui, encore que ceux-ci excéderaient la valeur du produit net des effets sauvés ; et cela est d'autant plus juste, que lui seul devant s'approprier l'événement du sauvetage, l'incertitude du résultat des dépenses pour y parvenir doit aussi devenir à sa charge.

« En mettant l'assureur dans le même cas, si sa position peut devenir parfois perdante à la suite d'essais infructueux, il résulteroit d'ailleurs des pertes beaucoup plus conséquentes et à la charge de celui qui fait profession d'assureur, si la crainte de n'être remboursé des frais, que d'autant que les

effets sauvés du naufrage puissent offrir une valeur suffisante pour en assurer la rentrée, empêche le capitaine ou tout autre de mettre sa responsabilité à découvert, pour des avances sans lesquelles toute tentative de sauvetage deviendrait impossible » (1).

Ces considérations, qui n'avoient pas empêché les auteurs de l'ordonnance d'admettre la limitation contre laquelle elles sont dirigées (2), n'ont pas non plus échappé aux auteurs du Code de commerce.

1° « Il est difficile, comme dit *Valin*, que les frais excèdent la valeur des effets sauvés. En tous cas, cela ne feroit pas honneur aux officiers de l'amirauté, dans le département desquels le naufrage ou l'échouement seroit arrivé » (3).

2° On donne à l'assuré un grand avantage lorsqu'on se contente de son affirmation : il seroit à craindre qu'il n'abusât de cette facilité pour exagérer ses frais, s'il pouvoit les répéter indéfiniment.

Au reste, suivant *Valin*, la limitation cesse, lorsque les assureurs ont donné à l'assuré un pouvoir spécial de travailler au sauvement, parce que cela emporte de droit l'obligation de le dédommager de

(1) Observations du Tribunal de commerce de Paimpol, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 214 et 215. — (2) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 45. — (3) *Valin*, sur l'art. 45, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

toutes ses mises indistinctement, sans égard à la valeur des effets assurés » (1).

## ARTICLE 382.

Si l'époque du paiement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance TROIS MOIS APRÈS LA SIGNIFICATION DU DÉLAISSEMENT.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 186);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 193, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 382).*

1. TROIS MOIS APRÈS LA SIGNIFICATION DU DÉLAISSEMENT. L'assureur ne doit l'assurance que du moment où, par le délaissement réel et effectué, il devient propriétaire de ce qui reste des effets assurés. Dès-lors le délai pour le paiement ne peut courir que du jour où l'assuré signifie l'abandon et non de celui où il signifie l'avis de la perte, fût-ce même avec protestation de faire le délaissement.

(1) *Valin*, sur l'art. 45, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

## ARTICLE 383.

LES ACTES JUSTIFICATIFS DU CHARGEMENT <sup>1</sup> ET DE LA PERTE <sup>2</sup> sont signifiés à l'assureur AVANT QU'IL PUISSE ÊTRE POURSUIVI <sup>3</sup> pour le paiement des sommes assurées.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 188);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 194, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s III et IV, art. 383).*

1. LES ACTES JUSTIFICATIFS DU CHARGEMENT. Le Code n'oblige à justifier que du chargement, parce que, comme dit *Valin*, « le navire est un objet réel et n'a pas besoin de preuve : il ne peut donner matière à discussion que par rapport à l'estimation que l'assuré en aura faite par la police au-delà de sa juste valeur » (1).

Le premier des actes justificatifs est le connoissement auquel l'article 283 donne la force de faire foi

---

(1) *Valin*, sur l'art. 56, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

entre l'assureur et l'assuré, pourvu qu'il soit en bonne forme \*.

Au moyen de la disposition de l'article 282, qui veut que le connoissement soit fait quadruple et déposé entre les mains de quatre personnes différentes, il est difficile que cette pièce se perde. Ce cas peut néanmoins se présenter. Il peut arriver aussi que le connoissement soit irrégulier. Alors c'est au juge à peser le mérite des actes que l'assuré rapporte.

Cependant le connoissement ne prouve que la quantité, les espèces ou qualités des objets assurés \*\*, et il faut en outre en justifier la valeur.

Cette justification sera faite suivant les règles établies par l'article 339.

2. ET DE LA PERTE. Le registre que l'article 224 oblige le capitaine de tenir et le rapport que l'article 246 l'oblige de faire, peuvent être produits comme pièces justificatives de la perte. Lorsque ces pièces manquent, elles peuvent être suppléées par des attestations de ceux qui ont vu l'événement. C'est ce que suppose l'article 384.

3. AVANT QU'IL PUISSE ÊTRE POURSUIVI. Ce que j'ai

---

\* Voyez les articles 281, 282, 283, 344 et 345, et les notes sur ces articles. — \*\* Voyez art. 281.

dit de la liberté qu'ont les parties de déroger aux dispositions de l'ordonnance \*, m'oblige d'examiner une question qui a été agitée.

On a demandé s'il étoit permis de stipuler que l'assuré ne sera pas tenu de prouver le chargement.

*Valin* observe que *Casa Regis*, *Targa* et *Rocus* tiennent l'affirmative, et il répond : « Cela peut être bon pour l'Italie où l'assurance peut se faire par forme de gageure, mais en France, où il en est autrement, je tiens que cette clause est illicite. Il n'est pas permis de déroger à la loi, s'agissant d'une condition essentielle pour faire valider l'assurance » (1).

*Pothier* ajoute à ces raisons qu'on ne peut donner d'autre motif à une semblable stipulation que celui de tromper les assureurs ; « or, dit-il, toute convention qui tend à pouvoir tromper n'est pas valable ». *Non valet conventio ne dolus præstetur* (2).

Ces principes au surplus ne concernent que le chargement : « L'assuré sur le vaisseau, dit *Valin*, peut être valablement dispensé de rapporter la preuve que le vaisseau lui appartient, de même que

(1) *Valin*, sur l'art. 57, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 144.

\* Voyez note dernière sur l'art. 332.

de justifier la valeur qu'il lui a donnée, sauf la preuve contraire » (1).

Mais ils s'appliquent aux sommes empruntées à la grosse. C'est pourquoi *Valin* blâme une sentence de Marseille du 19 avril 1755, qui, sur une police d'assurance, portant clause que le donneur à la grosse *ne seroit tenu que de faire apparoir le contrat de grosse*, a condamné l'assureur au paiement de la somme contenue au contrat de grosse, quoiqu'il n'y eût aucune preuve que le preneur eût chargé des effets jusqu'à concurrence.

« En pareil cas, dit *Valin*, le donneur a-t-il plus de faveur qu'en auroit le preneur, s'il lui étoit permis de se faire assurer ? Dans cette supposition le preneur ne seroit pas recevable à inquiéter l'assureur sans prouver le chargement. Comment donc en dispenser le prêteur, qui ne fait que le représenter en cette partie » (2).

Cependant ces principes reçoivent une exception dans un cas particulier où la nature des choses ne permettoit pas de les suivre ; c'est celui où un corsaire fait assurer une prise qu'il a faite. Il est évident qu'alors il ne peut y avoir lieu à la preuve du chargement, puisque l'assuré n'a rien chargé, mais à l'estimation de la prise.

---

(1) *Valin*, sur l'art. 57, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) *Ibidem*.

## ARTICLE 384.

L'ASSUREUR est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations<sup>1</sup>.

L'ADMISSION À LA PREUVE NE SUSPEND PAS LES CONDAMNATIONS DE L'ASSUREUR AU PAIEMENT PROVISOIRE DE LA SOMME ASSURÉE<sup>2</sup>, à la charge par l'assuré de donner caution.

L'ENGAGEMENT DE LA CAUTION EST ÉTEINT APRÈS QUATRE ANNÉES RÉVOLUES, S'IL N'Y A PAS EÛ DE POURSUITE<sup>3</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 189);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 195, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 384).*

1. CONSIGNÉS DANS LES ATTESTATIONS. Il ne s'agit pas du connoissement : nous avons vu qu'il fait foi entre les parties, s'il est en bonne forme\*. Il ne s'agit pas même des livres et factures, la force qu'ils doivent avoir et la manière de les consulter ont été expliquées ailleurs\*\*, ni des expéditions prises aux douanes : elles sont au-dessus de soupçon. Il s'agit

---

\* Voyez note 1<sup>re</sup> sur l'article précédent. — \*\* Voyez titre 2 de livre 1<sup>er</sup> sur les livres de commerce.

seulement des attestations que l'assuré produit à défaut des pièces précédentes. Elles forment une espèce de preuve testimoniale contre laquelle, de droit commun, la preuve contraire est toujours admise, parce qu'il est juste que le demandeur et le défendeur aient un avantage égal, et se battent avec les mêmes armes.

2. L'ADMISSION A LA PREUVE NE SUSPEND PAS LES CONDAMNATIONS AU PAIEMENT PROVISOIRE DE LA SOMME ASSURÉE. On a prétendu que cette disposition est fondée sur ce que la provision est due au titre, il faut plutôt dire qu'on a voulu empêcher l'assureur de différer l'exécution de ses engagements en prolongeant inutilement la procédure, car lorsque l'assuré ne produit que de simples attestations, c'est-à-dire des preuves testimoniales, il n'est pas muni d'un titre authentique, mais d'une preuve incertaine et qui peut paroître insuffisante aux juges eux-mêmes, ou tomber par la preuve contraire.

Mais le juge est-il forcé d'accorder toujours la provision à l'assuré ?

Le texte ne le suppose pas. Il dit seulement que les condamnations au paiement provisoire ne sont pas suspendues, ce qui autorise le juge à les prononcer, mais ne l'y oblige pas. Le juge demeure

donc libre de se régler à cet égard sur les circonstances.

C'est ainsi qu'au rapport de *Valin* (1), l'ordonnance a toujours été entendue, et cependant le texte de cette loi étoit plus absolu, car il portoit : *l'assureur SERA condamné par provision.*

3. L'ENGAGEMENT DE LA CAUTION EST ÉTEINT APRÈS QUATRE ANNÉES RÉVOLUES, S'IL N'Y A PAS EU DE POURSUITES. Cette prescription a été ajoutée sur la demande du Tribunal de commerce du Havre, lequel pensoit même qu'un délai de deux ans devoit suffire à l'assureur pour faire la preuve contraire, et observoit « qu'en affaire de commerce il convient d'abrégier plutôt que d'étendre les actions » (2).

---

## ARTICLE 385.

LE DÉLAISSEMENT SIGNIFIÉ ET ACCEPTÉ OU JUGÉ VALABLE <sup>1</sup>, les effets assurés 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 <sup>2</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 190);*

---

(1) *Valin*, sur l'art. 61 du tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) Observations du Tribunal de commerce du Havre tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 462.

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 196, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s III et IV, art. 385).*

1. SIGNIFIÉ ET ACCEPTÉ OU JUGÉ VALABLE. L'ordonnance n'exigeoit que la signification du délaissement (1), et la Commission l'avoit suivie (2). La Cour de cassation proposa de dire, *après le délaissement signifié dans le cas où il est autorisé par la loi*, parce qu'en effet la simple signification ne suffiroit pas pour valider un délaissement qui n'auroit pas les conditions prescrites \*, et que cependant la rédaction auroit pu conduire à une idée contraire. Le Conseil d'état a posé une règle beaucoup plus claire, en ne donnant d'effet qu'au délaissement accepté ou jugé valable. L'acceptation couvre le défaut des conditions, attendu qu'il forme contrat entre les parties. Le jugement décide que les conditions existent.

2. L'ASSUREUR NE PEUT, SOUS PRÉTEXTE DE RETOUR

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 60. ←

(2) Projet de Code de commerce, art. 301.

\* Voyez notes sur l'art. 369.

DU NAVIRE, SE DISPENSER DE PAYER LA SOMME ASSURÉE. On conçoit que cette disposition s'applique au cas de l'article 375, puisqu'il suppose le retour du vaisseau que le défaut de nouvelles avoit fait présumer perdu.

Mais s'appliquera-t-elle également à celui où, nonobstant la nouvelle de la perte qui aura autorisé le délaissement, le navire sera revenu par les soins des assureurs qui l'auront radoubé et mis en état de naviguer comme auparavant ?

*Valin* pense qu'on tombe alors dans la disposition de l'article 371, et que « les assureurs sont en droit d'obliger l'assuré à reprendre son navire avec les marchandises, nonobstant le délaissement, et qu'il ne doit plus être question que du règlement des avaries. Il accorde néanmoins que les assureurs perdent ce droit lorsqu'ils ont payé volontairement les sommes assurées, et qu'ils n'ont pas agi en conséquence du délaissement sous protestation de s'en défendre » (1).

Il me paroît difficile d'admettre cette exception : l'article est tellement général et absolu, qu'il s'étend indistinctement à tous les cas.

On ne voit pas d'ailleurs sur quoi la distinction

---

(1) *Valin*, sur l'art. 60, tit. 6, liv. 3, de l'ordonnance de la marine de 1681.

seroit fondée, car le retour du navire supposé perdu, à défaut de nouvelles, ne détruit pas moins la présomption qui avoit fait admettre le délaissement, que son retour, après des nouvelles positives de la perte, ne détruit la présomption de vérité qui s'attache à la chose jugée. Il y a donc parité entre les deux cas.

A l'égard de l'article 371, il me semble ne pouvoir être invoqué qu'avant la décision, et pour soutenir que les faits justifiés par l'assuré ne sont pas de ceux qui autorisent le délaissement; mais il n'a plus d'effet ni d'application quand le jugement est rendu. Alors il faut se régler par la disposition qui nous occupe.

---

## ARTICLE 386.

Le fret des marchandises sauvées, quand même il auroit été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 191);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 197, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> III et IV, art. 386).*

CET article a été ajouté sur la demande de la Commission de commerce de l'Orient, laquelle a dit : « C'est ici que la nouvelle législation auroit dû, ce semble, proclamer un principe clair et positif d'équité, dont la violation, fondée sur une fausse interprétation et un rapprochement mal entendu de l'ordonnance de 1681, a produit des procès et des injustices.

« En général, on a décidé que dans l'hypothèse du délaissement pour cause de naufrage ou d'échouement, l'assuré étoit autorisé à réclamer, outre le montant de son assurance, le fret ou nolis des marchandises sauvées ; mais une telle jurisprudence nous semble blesser les plus simples règles de l'équité : nous partageons, à cet égard, l'opinion de *Valin* et d'*Emerigon*.

« Posons une espèce :

« Je fais assurer un navire pour 50,000 fr. ; à son retour d'un long voyage, il s'échoue ou se brise non loin du port : j'en notifie l'abandon aux assureurs, et j'en réclame l'assurance de 50,000 fr. ; mais il existoit dans ce navire un chargement considérable qui est sauvé, et produit un fret ou nolis de 50,000 fr., dont je fais également la réclamation :

je perçois donc une somme de 80,000 fr., tandis que les assureurs sont uniquement bornés à la valeur des débris du navire, déjà détérioré dans son essence, par la longueur et les fatigues du voyage qu'il vient de terminer.

« Ainsi donc le naufrage de ce navire est l'événement le plus heureux pour le propriétaire, qui a encore pu faire un autre bénéfice important, si, comme il arrive fréquemment, il s'est fait payer d'avance le fret de l'aller.

« Ainsi donc il n'y a aucune proportion raisonnable dans ces opérations. Ainsi donc l'assuré reçoit infiniment plus qu'il ne fait assurer; ce qui répugne aux vrais principes du contrat d'assurance.

« La fraude ne doit jamais sans doute se présumer; mais le législateur doit se garder d'en offrir la tentation; et ne seroit-elle pas bien forte, dans l'espèce proposée, pour un armateur cupide et immoral, qui, d'intelligence avec un capitaine, presque toujours son associé ou cointéressé, ne rougiroit pas d'asseoir une spéculation coupable sur un échouement ou un naufrage prudemment ménagé, qui, au moyen du délaissement, lui procureroit des avantages aussi considérables?

« Par toutes ces considérations, nous penserions donc que l'intérêt public et l'équité souveraine exigent qu'il soit dit que, *dans le cas du délaisse-*

ment, non seulement le corps du navire, mais encore le fret ou nolis des marchandises sauvées, conformément à l'article 6 de la déclaration du 17 août 1779, et même le fret ou nolis de l'aller perçu d'avance ou non perçu par l'armateur, feront partie du délaissement et appartiendront en entier aux assureurs, sauf les droits des donneurs à la grosse, et des matelots pour leurs loyers, même des frais et dépenses légitimes faits durant le voyage » (1).

*Valin* avoit établi la même opinion avec beaucoup de force et de clarté (2).

## ARTICLE 387.

En cas 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 objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée, ou dans la Baltique;

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

Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt.

Dans le cas où les marchandises arrêtées seroient périssables,

(1) Observations de la Commission de commerce de Lorient, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 504 et 505. — (2) *Valin*, sur l'art. 15, du titre 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 192);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 198, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n° III et IV, art. 387).*

CET article parle en général de l'arrêt survenu de la part *d'une puissance*, expression générique qui semble embrasser également, et l'arrêt ordonné par le Gouvernement français, et celui qui l'est par un Gouvernement étranger. Cependant l'article 369 réduit l'effet de la disposition à cette dernière sorte d'arrêt, car c'est le seul pour lequel il permette le délaissement; or, il ne peut être question dans l'article 387 que du cas où l'assuré est autorisé à demander l'assurance.

L'objet de l'article 387 est d'établir des règles particulières pour le cas auquel il s'applique.

En effet, lorsqu'il y a naufrage, prise, échouement avec bris, perte ou détérioration, il est permis à l'assuré de faire le délaissement immédiatement

après la réception de la nouvelle \*. S'il y a arrêt, l'assuré ne peut demander l'assurance qu'après un délai de six mois ou d'un an depuis la signification, suivant que l'événement est arrivé à une distance plus ou moins éloignée.

Ceci change aussi les suites du défaut de signification dans les trois jours. Dans les autres cas cette omission n'expose l'assuré qu'à des dommages intérêts \*\* ; ici elle diffère le moment où il peut réclamer le bénéfice du contrat.

Au reste, l'article 387 ne tend qu'à fixer l'époque où l'action de l'assuré est ouverte, mais il ne déplace pas celle où, d'après les règles communes, elle est prescrite. Dès-lors, dans ce cas, comme dans les autres, l'assuré aura pour agir les délais que lui accorde l'article 373, lesquels commenceront à courir du jour de la signification ; et son action ne sera prescrite qu'après l'expiration de ces délais.

Le droit particulier que la loi admet pour le cas d'arrêt est fondé sur ce que cet événement n'opère pas toujours la perte de la chose, et qu'il est possible de lever l'obstacle qu'il apporte à la continuation du voyage. Il seroit injuste d'obliger l'assureur à payer l'assurance, avant de l'avoir mis en mesure de faire cesser l'arrêt. C'est pour cette raison que la loi oblige

---

\* Voyez les art. 373 et 378. — \*\* Voyez les notes 2 et 4 sur l'art. 374.

de l'avertir, et lui accorder ensuite le temps nécessaire pour qu'il puisse faire ses démarches ou attendre si un chargement survenu dans les circonstances n'en amènera pas un aussi dans les ordres donnés par le gouvernement qui a prononcé l'arrêt.

## ARTICLE 388.

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 main-levée des effets arrêtés.

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

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 193);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 199, et n° XII);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos III et IV, art. 388).*

1. LES ASSURÉS SONT TENUS DE FAIRE TOUTES LES DILIGENCES QUI DÉPENDENT D'EUX. Cette disposition a été critiquée. Les raisons par lesquelles on l'a attaquée, et celles qui l'ont fait maintenir, ont été exposées dans les termes suivans : « Les Tribunaux et Conseils de commerce de Caen et de Saint-Malo,

a dit la Commission, ont fait remarquer que l'obligation, imposée à l'assuré par cet article, présentoit de grands inconvéniens. *Un marchand de Rouen, disoient-ils, a fait assurer des savons ou des cotons venant de Marseille; le navire est arrêté par des corsaires de puissances barbaresques; comment concevoir que ce marchand puisse faire des diligences à ALGER ou à TUNIS pour obtenir la main levée ?...*

« *Cependant, si cet article subsistoit, l'assuré ne pourroit faire le délaissement, qu'il n'eût justifié avoir fait ses diligences.*

« Nous n'avons pas besoin de faire sentir la justice de cette observation; cependant l'ordonnance consacroit cette disposition: mais il paroît que les usages du commerce ont introduit des dérogations, sur-tout pour les cas dont il s'agit.

« L'ordonnance, en faisant cette injonction à l'assuré, ne l'a point rendue absolue, puisqu'elle ne prononce aucune peine; elle a seulement voulu que l'assuré ne négligeât aucun des moyens qui peuvent tendre à la conservation de la chose: car, s'il n'y avoit pas d'assureur, il seroit obligé de faire ses diligences pour la main levée.

« Nous croyons que l'ordonnance n'a eu d'autre but que de dire à l'assuré: *S'il est en votre pouvoir d'obtenir la restitution des objets arrêtés, faites,*

*pour l'assureur, ce que vous auriez fait pour vous-même, afin de conserver le gage commun.*

« Les délais pour le délaissement étant déterminés, tant que le délaissement n'est pas fait, l'assureur ne peut agir : il faut donc que l'assuré veille à la conservation du gage » (1).

« Si l'assuré obtient la main-levée de la saisie et arrêt, et que ses marchandises aient souffert du dépérissement, ou qu'autrement, par le fait de la détention, elles soient moins vendues qu'elles ne l'auroient été, c'est une avarie qui regarde les assureurs, aussi bien que les frais et déboursés faits par l'assuré, et la portion dont il est tenu des nourritures et loyers des matelots durant le temps de l'arrêt, aux termes de l'article 16, titre du fret ou nolis, et de l'article 7 du titre des avaries » (2).

Prenons garde, au surplus, que l'article exclud formellement le principe mis en avant par le commerce de Caen et de Saint-Malo, que l'assureur ne peut agir qu'après le délaissement. En effet, si jusque-là il n'a pas les droits de la poursuite, il a du moins ceux qui appartiennent à tout homme de veiller à ses intérêts, et de prévenir le préjudice dont il est menacé.

(1) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 104 et 105. —

(2) Valin, sur l'art. 51, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

---

**ARTICLE 389.**

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.

**ARTICLE 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.

**ARTICLE 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.

**ARTICLE 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.

**ARTICLE 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.

## ARTICLE 394.

Si, dans les délais prescrits par l'art. 387, 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.

*Ces articles ont été présentés au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 194, 195, 196, 197, 198 et 199);*

*Adoptés dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI);*

*Présentés de nouveau et adoptés le 29 (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 200, 201, 202, 203, 204 et 205, et n° XII);*

*Communiqués au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présentés, après la communication, et adoptés le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s III et IV, art. 389, 390, 391, 392, 393 et 394).*

LE délaissement pour cause d'innavigabilité est aussi soumis à des règles particulières, parce que cet événement, comme celui de l'arrêt, n'opère pas toujours la perte de la chose assurée.

Ces règles sont tracées par les cinq articles ci-dessus.

Je vais essayer de les classer dans l'ordre qui me paroît le plus convenable pour en faire saisir l'ensemble et les rapports.

Il faut voir d'abord dans quelles circonstances il y a innavigabilité.

La question ne peut se présenter que lorsqu'il y a eu échouement simple, car s'il y a eu naufrage ou échouement avec bris, non seulement le navire cesse d'être navigable, il n'existe même plus. Aussi est-ce à l'hypothèse de l'échouement simple que l'article 389 réduit ses dispositions et celles des quatre articles suivans.

Le même article décide qu'il n'y a pas innavigabilité toutes les fois que le navire peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

La Commission avoit dit : *Le délaissement ne peut être fait si le navire échoué a été relevé, et s'il a continué sa route jusqu'au lieu de sa destination* (1).

La Cour d'appel de Rouen et le Tribunal de commerce du Havre, observèrent que cette rédaction « rappeloit la déclaration du 17 août 1779 » (2), « contre laquelle toutes les places de commerce réclamèrent dans le temps, parce qu'elle facilitoit des délaissemens dictés par le seul intérêt de l'assuré, sans principe de raison ni de justice » (3). Divers

---

(1) Projet de Code de commerce, art. 303. — (2) Observations de la Cour d'appel de Rouen, tome 1<sup>er</sup>, p. 276. — (3) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 462.

assurés, en effet, après le relèvement de leur navire, trouvant plus d'avantage à cesser le voyage qu'à le continuer, ont imaginé de l'arrêter et de signifier leur délaissement, prétendant que la loi leur donnoit cette faculté » (1). « L'échouage simple ne doit pas donner lieu au délaissement, et cependant il est très-rare qu'un navire qui a échoué puisse immédiatement reprendre sa route, et se rendre à sa destination sans aucune réparation » (2).

La Commission, se rendant à ces raisons, substitua aux mots : *a continué*, ceux-ci, *a pu continuer* (3).

Mais ce n'étoit pas encore assez : l'assuré pouvoit échapper à la disposition en ne faisant pas relever ni réparer son navire. La rédaction du Conseil pouvoit à tout en refusant le délaissement, non-seulement lorsque le navire a pu continuer sa route, mais encore lorsqu'il a pu être relevé, réparé et mis en état de naviguer.

La première condition du délaissement pour cause d'innavigabilité, est donc que l'innavigabilité soit absolue.

(1) Observations de la Cour d'appel de Rouen, tome 1<sup>er</sup>, p. 276. —

(2) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 462. — (3) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 105; — Projet rectifié, art. 303.

Mais comme il faut que cette cause soit certaine pour opérer un semblable effet, l'article 390 ajoute, pour seconde condition du délaissement, que l'innavigabilité ait été déclarée.

Cependant, par qui et dans quelle forme l'innavigabilité doit-elle être constatée ?

Le Code de commerce ne pouvoit pas donner de règles absolues à cet égard, car il peut arriver, et il arrive le plus souvent, que le lieu où le vaisseau relâche, faute de pouvoir continuer sa route, n'est sous l'empire ni des lois ni des autorités françaises. Les Tribunaux français jugeront donc, d'après les circonstances, du mérite de la vérification. Au reste, il leur seroit difficile de refuser leur confiance à celle qui seroit faite par des experts et sanctionnée par les autorités du pays où se trouve le navire.

Il s'agit d'examiner maintenant si l'assureur répond de l'innavigabilité de quelque principe qu'elle provienne,

L'article 369, ne le chargeant que de celle qui est causée par fortune de mer, le dégage par cela même de l'innavigabilité, qui a pour principe la vétusté ou le mauvais état du vaisseau lors de son départ : l'article 352 confirme d'ailleurs cette distinction.

Mais de quel côté sera la présomption ? Sera-ce du côté de l'assuré, de manière que le vaisseau soit

toujours réputé être parti en bon état, et que l'assureur, pour repousser l'abandon, soit obligé de prouver le contraire? Sera-ce du côté de l'assureur, de sorte que le vaisseau soit réputé être parti en mauvais état toutes les fois que l'assuré ne justifiera pas que, lors du départ, ce bâtiment étoit capable de soutenir le voyage?

L'article 4 de la déclaration du 17 août 1779 avoit prononcé en faveur de cette dernière opinion. Il n'admettoit les assurés à faire le délaissement qu'en représentant les procès-verbaux de visite du navire. Mais cette disposition étoit textuellement restreinte aux assurances sur le navire et ses accessoires, parce que, dans ce cas, les assurés étoient ceux qui devoient faire procéder à la visite. La même obligation n'étoit certainement pas imposée par la loi aux assurés sur le chargement, puisque jamais ils n'ont été soumis à faire vérifier l'état du bâtiment. Néanmoins comme, à défaut de stipulation particulière, les assureurs ne répondent pas du fait du capitaine\*, on doutoit si, par cette raison, la disposition de la déclaration de 1779 ne devoit pas être étendue aux assurés dont il s'agit.

Le Code, ne répétant pas la décision donnée par la déclaration de 1779, semble laisser la question

---

\* Voyez art. 553.

indécise; mais on peut tirer argument de l'art. 297, lequel repose sur le principe que le vaisseau est censé parti en bon état, et qui réserve néanmoins la preuve contraire, nonobstant même les certificats de visite, à celui qui a intérêt de contester le fait.

Voyons maintenant quels sont les effets de l'innavigabilité constatée et provenant de fortune de mer.

Relativement à l'assurance qui porte sur le navire, c'est une cause absolue d'abandon, attendu qu'il n'est plus possible de rétablir la chose assurée, et de la faire arriver à sa destination.

Relativement à l'assurance sur le chargement, l'innavigabilité du navire n'autorise pas toujours l'abandon, parce qu'il peut y avoir des moyens de transporter par une autre voie la chose assurée, et qu'alors le chargeur ne la perdant pas et la trouvant au lieu du déchargement, il n'y a plus de motif pour lui permettre de demander la perte.

En conséquence, l'art. 391 charge le capitaine de chercher un autre navire pour opérer le transport des effets assurés; et l'art. 391 n'autorise le délaissement que lorsqu'il n'a pas pu en trouver dans un laps de six mois ou d'un an, suivant les distances.

Ces délais courent, comme dans le cas de l'arrêt, du jour de la signification et non du jour de la récep-

tion de la nouvelle. C'est ce que décide l'art. 394, en renvoyant purement et simplement, pour la fixation des délais, à l'art. 387.

Le premier projet de la Commission chargeoit l'assureur et l'assuré de chercher le nouveau navire (1); mais la Commission rectifia elle-même cette rédaction (2), d'après les observations du Tribunal de commerce du Havre, lequel dit : « Cette mission est donnée au capitaine par l'ordonnance de 1681 (3)\*, et il est évident que lui seul peut et doit la remplir.

« C'est une inadvertance d'avoir transporté cette mission à l'assuré et à l'assureur, comme le fait cet article. Ils sont presque toujours très éloignés du lieu du sinistre, quelquefois à mille lieues et plus, souvent encore ils ne résident pas l'un et l'autre dans le même lieu. Ni l'un ni l'autre ne sont donc à portée d'agir dans ce même cas, encore moins de se concerter à cet effet; et les marchandises dépéreroient totalement, au grand dommage et détriment des intéressés, avant qu'il pût être pourvu au rechargement sur un autre navire. Le capitaine, au contraire, est toujours sur le lieu du sinistre, l'ordonnance l'a sagement établi en pareil cas le procureur né des propriétaires du navire et des marchandises, nul

---

(1) Projet du Code de commerce, art. 304. — (2) *Ibidem.* —

(3) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 4, art. 11.

\* Voyez art. 296.

autre ne peut le remplacer : c'est pourquoi il nous paroît nécessaire et indispensable de substituer le capitaine à l'assuré et à l'assureur, et de dire dans ce second paragraphe : *Le capitaine est tenu de faire ses diligences pour se procurer un autre navire, etc.* » (1).

Mais si l'assureur est exempt de payer l'assurance quand le transport s'effectue par un autre navire, il n'en demeure pas moins chargé,

1° De la garantie des événemens postérieurs qui pourront arriver pendant le reste du voyage \* ;

2° Des avaries, c'est-à-dire du dommage que l'échouement a pu causer aux marchandises \*\* ;

3° Des frais extraordinaires faits pour conserver les marchandises, ou pour les transporter sur le second navire \*\*\* ; ces frais, aux termes de l'article 397, étant aussi réputés avaries.

Les avaries et les frais que l'assureur doit, sont :

Aux termes de l'article 389, ceux qui ont été occasionnés par l'échouement et les travaux faits pour relever le vaisseau et le mettre en état ;

Aux termes de l'article 394, ceux qui ont pour cause le transport sur l'autre navire des effets assurés.

La disposition finale de l'article 393, qui réduit

(1) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 463.

\* Voyez art. 392. — \*\* Voyez art. 393. — \*\*\* Ibid.

ces deux dernières obligations à la concurrence de la somme assurée, a été ajoutée sur la demande du Tribunal de commerce du Havre, lequel, en convenant qu'elle étoit de règle et de droit, a cru qu'il étoit néanmoins nécessaire de s'en expliquer pour corriger la généralité des termes qui précèdent. La restriction est conforme à ce principe que l'assureur ne peut être tenu au-delà de la somme qu'il a assurée, et dont il reçoit la prime, (1).

La Cour de cassation a dit, sur les articles du projet qui correspondent à ceux que nous discutons, « qu'ils étoient le sujet d'une question fort importante, celle de savoir si l'assureur est tenu cumulativement de la perte entière, et de la dépense des avaries qui ont précédé cette perte; et qu'il seroit nécessaire de la décider formellement.

« Dans le cas particulier de la rançon par l'assuré, si les assureurs prennent la composition pour leur compte, ils doivent payer sans délai le prix de la rançon, et ils continuent de courir les risques du voyage (art. 306 et 307 du projet, 66 et 67 de l'ordonnance.)

« Il est vrai que, dans ce cas, la prise avoit donné ouverture au délaissement, et que c'est en la faveur

---

(1) Observations du Tribunal de commerce du Havre, *tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 463.*

des assureurs que la loi a donné à ceux-ci la faculté de prendre, pour leur compte, la composition, ou d'y renoncer.

« Mais enfin, cette faculté est-elle autre chose que l'option donnée aux assureurs de convertir en avaries un événement qui auroit pu autoriser le délaissement ?

« D'ailleurs, pourquoi la perte que causera un échouement fait, par exemple, pour échapper aux pirates, ne donnera-t-elle pas lieu à une indemnité aussi étendue que celle résultant de la prise par ces pirates, suivie de rachat ? Et pourquoi le principe, qui régleroit cette avarie, ne sera-t-il pas commun à toutes les avaries ?

« On ne pense pas qu'on puisse admettre de distinction entre les avaries.

« Il faut donc décider la question absolument.

« Un navire est chassé par un pirate ; il force de voiles pour s'échapper, il s'endommage dans sa course trop rapide : cependant il va être pris ; il approche de terre, et il s'échoue.

« Ce navire est assuré et estimé 100,000 fr.

« Il en coûte 25,000 fr. pour le relever et le réparer.

« S'il eût été pris par le pirate, et racheté pour 25,000 fr., les assureurs, pour s'approprier la rançon, paieroient actuellement 25,000 fr., et continueroient

de courir le risque entier ; en sorte que , s'il survenoit ensuite prise ou perte entière , ils seroient obligés de payer 100,000 fr. , sans déduction des 25,000 francs déjà payés.

« Pourquoi en seroit-il autrement , si la prise a eu lieu après l'avarie par échouement ?

« Par le contrat d'assurance , quoique les choses assurées soient estimées , ce n'est point une *somme* que les assureurs s'engagent à fournir ; c'est un navire ou des marchandises qu'ils se chargent de garantir de *tous les risques de mer* , risques qui , par la nature des choses , peuvent se succéder et se multiplier. Ils ne remplissent point leur engagement , s'ils ne sont chargés cumulativement , et de la perte entière , et des avaries qui l'ont précédée.

« La question s'est présentée en 1790 , à la Cour provisoire établie à Rennes ; elle fut jugée contre l'assuré : on ne connoît pas de décision contraire. On ne propose pas de préférer l'opinion favorable aux assurés , mais de balancer les raisons pour et contre , et de décider la question par une disposition législative.

« Dans l'article 303 , en disant que l'assuré ne peut faire le délaissement d'un navire échoué , s'il a été relevé , le projet ajoute : *L'assuré conserve son recours , tant pour les frais de l'échouement , que pour les avaries.* Cette disposition est superflue , si

on suppose uniquement que le navire a heureusement terminé son voyage, puisque d'autres dispositions statuent généralement que les assureurs sont chargés des avaries.

« Si, au contraire, ce recours est conservé à l'assuré, dans le cas même où il y auroit eu perte entière, il est implicitement décidé que l'assureur supporte cumulativement les avaries éprouvées d'abord, et la perte survenue ensuite.

« L'article 304 offre la même décision d'une manière plus claire, quoique encore implicitement.

« Il parle du cas d'échouement, à la suite duquel les marchandises assurées ont été chargées sur un autre navire.

« Il décide que l'assureur continue de courir les risques jusqu'au moment du débarquement, et qu'il est tenu, en outre, de tous les frais auxquels l'échouement a donné lieu.

« Si on veut que l'assureur ne puisse jamais être obligé à plus que la somme pour laquelle il a reçu une prime, il faut changer la diction des articles 303 et 304, et exprimer que, *dans le cas de perte, l'assureur qui paye la somme pour laquelle il a souscrit, ne peut être recherché pour le paiement d'avaries antérieures.*

« Et dans le cas contraire, il faut dire :

« *Que l'assureur n'est pas dégagé de son obliga-*

tion au paiement des avaries, encore bien que, par la perte postérieure, il soit obligé au paiement total de la somme pour laquelle il a souscrit.

« Si dans le cas proposé d'échouement, le capitaine pouvoit emprunter à la grosse, l'événement de perte totale, arrivé ultérieurement, ne présenteroit point la difficulté actuelle, parce que les prêteurs perdrieroient la somme prêtée;

« Mais en fait, il n'est pas toujours possible d'emprunter à la grosse;

« Et en droit, l'emprunt dans cette hypothèse seroit fait pour le compte des assureurs : ils en devroient le remboursement, si le navire arrivoit heureusement. Or, s'ils n'en sont libérés que parce qu'il auroit été convenu que le cas de perte seroit libératoire, ne doivent-ils pas continuer d'être obligés au paiement de la dépense, si le capitaine n'a pu la couvrir par un emprunt fait à cette condition » (1)?

La question me paroît avoir été décidée par l'article 393, lequel dit : *L'assureur est tenu, EN OUTRE, des avaries et frais qui auront été faits pour sauver les marchandises.*

Cette disposition, en effet, est placée immédiatement après celle de l'article 392, qui charge l'assureur des risques subséquens. Ces mots, *en outre*,

---

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 37, 38 et 39.

ajoutent donc à l'obligation que lui impose ce dernier article de répondre, suivant les circonstances, de la perte ou des avaries qui pourront survenir, l'obligation de payer les frais et les avaries occasionnées par l'échouement.

Sans doute, que si les événemens postérieurs le forcent de payer l'assurance entière, il ne devra pas en sus les dommages que l'échouement aura causés aux marchandises, puisqu'en recouvrant la perte totale, l'assuré se trouve pleinement indemnisé. Mais il devra les frais et déboursés que l'assuré aura faits à l'occasion de l'échouement, car le paiement de la perte n'en couvrirait pas ce dernier.

Quoique cette distinction ne se trouve pas dans le texte, elle ne doit pas néanmoins être rejetée, attendu qu'étant dans la nature des choses et dans l'esprit de la loi, le législateur l'a nécessairement supposée.

---

### ARTICLE 395.

EN cas de prise, si l'assuré n'a pu en donner avis à l'assureur, il peut racheter les effets sans attendre son ordre.

L'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite, aussitôt qu'il en aura les moyens.

---

ARTICLE 396.

L'ASSUREUR a le choix de prendre la composition à son compte, ou d'y renoncer : il est tenu de notifier son choix à l'assuré, dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition.

S'il déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au paiement du rachat dans les termes de la convention, et à proportion de son intérêt ; et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance.

S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au paiement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés.

Lorsque l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition.

*Ces articles ont été présentés au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° I, art. 200 et 201) ;*

*Adoptés dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XVI) ;*

*Présentés de nouveau et adoptés le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° VI, art. 206 et 207, et n° XII) ;*

*Communiqués au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présentés, après la communication, et adoptés le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s III et IV, art. 395 et 396).*

Nous avons vu que le seul fait de la prise donne lieu au délaissement, même lorsque le vaisseau est ensuite relâché pour quelque cause que ce soit \*.

---

\* Voyez note sur l'art. 369.

Le rachat ou composition est une de ces causes.

Comme les conquêtes *præda bellica* sont une manière d'acquérir, établie par le droit des gens, attendu qu'elles ne sont que la suite du droit de faire la guerre que tous les peuples ont nécessairement dû admettre, il en résulte que la prise fait cesser la propriété qu'avoit le capturé des effets qui lui ont été enlevés par la force des armes.

Dès-lors, s'il les rachète, il ne reprend pas sa propriété ancienne, il acquiert une propriété nouvelle. A plus forte raison les tiers, quels qu'ils soient, qui font le rachat, deviennent-ils propriétaires des effets capturés, comme de toute autre chose qui se trouve dans le commerce.

Mais il ne s'agit ici que de l'assureur et de l'assuré, et des suites que le rachat peut avoir entre eux lorsqu'il est fait par l'un ou par l'autre. Ecartons donc les tiers étrangers à la police d'assurance.

Relativement à l'assureur et à l'assuré, les principes qu'on vient de poser sont susceptibles de quelques modifications, attendu qu'on ne sauroit les leur appliquer qu'en les combinant avec ceux du délaissement et de la garantie.

Ce sont ces modifications qu'il importe de déterminer.

On ne peut se placer que dans trois hypothèses :

Ou l'assureur rachète directement,

Ou l'assuré rachète pour son propre compte ,  
Ou il rachète pour le compte de l'assureur.

L'assureur qui prend directement à composition les choses capturées , achète plutôt qu'il ne rachète , sans que l'acte qu'il fait influe en rien sur l'exécution de ses engagements envers l'assuré , puisqu'il ne lui est pas permis de rendre à ce dernier les effets qu'il recouvre. Il agit comme particulier , non comme assureur , quoique , comme assureur , il puisse avoir intérêt à faire le rachat à l'effet de tirer plus d'avantage du délaissement qu'alors il ne sauroit éviter. Mais , comme assureur , il devra payer la perte.

Quant à l'assuré , il peut bien racheter pour son propre compte ; mais alors aura-t-il le droit de répéter la somme assurée ?

La raison de douter est qu'il ne lui est permis de demander l'assurance qu'en faisant le délaissement , et que par le rachat il pourroit être mis hors d'état de le faire , puisque , s'appropriant les effets assurés , il ne reste plus rien qu'il puisse abandonner à l'assureur.

Que si l'on objecte que l'assuré abandonne à l'assureur le droit éventuel de recouvrer le prix du rachat , il est facile de répondre qu'on ne peut se déterminer par cette considération sans admettre

que la composition acceptée par l'assuré est toujours indirectement à la charge de l'assureur, car il suffiroit à l'assuré, pour l'y mettre, de faire le délaissement : or, l'article 396 exclut cette idée, en ne faisant retomber le rachat sur l'assureur que lorsqu'il consent à le prendre.

Mais la raison de décider l'affirmative est que l'assureur ne peut espérer de recouvrer la prise qu'autant qu'elle seroit déclarée nulle ; que si ce cas arrive, le rachat est anéanti : l'assuré reprend la rançon qu'il a donnée, et l'assureur devient propriétaire des effets rachetés. Le délaissement n'est donc pas illusoire, et par conséquent la condition sous laquelle la somme assurée peut être exigée existe.

Reste enfin l'assuré qui rachète pour le compte de l'assureur.

Cet assuré agit, ou en vertu d'un mandat de l'assureur, ou il agit sans ordre.

S'il a un mandat, nous nous retrouvons dans l'hypothèse où l'assureur traite directement, car celui qui traite par un fondé de pouvoir est comme celui qui traite par lui-même. La loi n'avoit donc pas à s'occuper de ce cas, lequel ne présentant pas de difficultés, n'exige pas de règles particulières.

Si l'assuré n'a pas d'ordre, la loi distingue :

Lorsque l'assuré a pu donner avis de la prise à

L'assureur, conformément à l'article 374, l'art. 396 suppose qu'il doit attendre la résolution de ce dernier.

Lorsqu'il se trouve dans des circonstances où il lui devient impossible de donner cet avis, du moins à temps utile, l'article 395 l'autorise à traiter pour l'assureur, sans néanmoins lui en imposer l'obligation. Une disposition coactive eût été injuste, même dans l'hypothèse où le rachat auroit été possible, car, l'assuré demeurant chargé de la composition, quand l'assureur la refuse, il en résulte qu'il traite toujours conditionnellement pour son propre compte. En conséquence on devoit le laisser libre de traiter ou de ne pas traiter.

Au surplus, cette faculté, dans les circonstances où la loi l'accorde, est entièrement à l'avantage de l'assureur : le temps de faire une composition utile pourroit échapper, s'il falloit différer à une époque incertaine et éloignée. Supposons, par exemple, que le capteur ait des raisons pour craindre que la prise ne lui soit bientôt enlevée. Il se rendra plus facile sur le taux de la rançon. Mais si, parce qu'il faudroit attendre un ordre de l'assureur, on perdoit ce moment, si l'on mettoit par-là le capteur dans la nécessité de conduire sa prise dans un port, et qu'il y arrivât heureusement, certes alors il imposeroit des conditions plus dures.

D'un autre côté, la disposition ne peut jamais nuire à l'assureur, puisqu'il a le droit de renoncer au traité fait par l'assuré, et l'on conçoit même que celui-ci, placé dans la perspective, de demeurer chargé des conditions qu'il aura faites, stipulera toujours avec toute la circonspection que chacun met dans l'administration de ses affaires personnelles.

Observons que quand l'article 395 suppose que l'assuré ne traitera pas s'il peut donner avis de la prise à l'assureur, il n'entend pas le lier par une condition. L'intérêt de l'assureur ne l'exigeoit pas, puisque, si le traité a été fait sans son ordre, il demeure libre d'y renoncer suivant l'article 396, soit qu'il ait été, soit qu'il n'ait pas été préalablement averti de la prise. La loi n'a donc voulu qu'indiquer à l'assuré la précaution qu'il convient de prendre pour empêcher que la composition ne retombe à sa charge. En effet, il est possible que les assureurs, lorsqu'ils ont été avertis, envoient un ordre, et alors l'assuré n'est plus chargé de rien.

L'article 396 détermine les effets du rachat fait sans ordre pour le compte de l'assureur.

Si l'assureur déclare prendre la composition à son profit, il ratifie ce qu'a fait pour lui l'assuré, et par conséquent, le contrat retombant à sa charge, il est tenu de payer le prix du rachat, ou à l'assuré

lorsque celui-ci l'a acquitté, ou au capteur lorsque le prix n'a été que promis. Il doit donc garantir l'assuré du paiement du billet de rançon, ou des lettres de change qui auroient pu être données par suite du traité. Cette obligation lui est commune avec tous les mandants, et il en est tenu à proportion de son intérêt, c'est-à-dire jusqu'à concurrence de la portion qu'il a assurée dans les effets rachetés.

L'ordonnance avoit laissé sur tout cela quelques nuages. Elle se bornoit à dire que l'assureur, qui prenoit la composition à son profit, étoit *tenu de courir les risques du retour* (1).

*Pothier* en concluoit que les assureurs « *continuoient d'être chargés des risques du retour sans qu'ils pussent, en cas d'événement malheureux qui arriveroit par la suite, faire, sur la somme assurée, aucune déduction ni imputation de la somme qu'ils auroient payée pour le rachat* » (2). C'étoit reconnoître que la propriété rentroit dans la main de l'assuré.

*Emérigon* réfutoit *Pothier*; « il prétendoit que le texte et les principes de la matière s'opposoient à cette idée; car, continuoit cet auteur, s'il est vrai

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 6, art. 67. —

(2) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 135.

que la composition soit au profit des assureurs, à proportion de leur intérêt, il s'ensuit qu'ils sont devenus, quant à ce, propriétaires et acheteurs de la chose rachetée. Ils doivent donc payer l'assurance. Rien ne les empêche de faire assurer, pour leur compte propre, la chose rachetée, si elle est encore en risque. S'ils ne la font pas assurer, ils courent les risques du retour, non plus comme assureurs, mais bien comme propriétaires et subrogés aux droits des anciens assurés (1).

L'article 396 décide conformément à l'avis de *Pothier* : en disant que les assureurs *continuent* de courir les risques du voyage, il fait clairement entendre que ce ne sont pas ici des risques nouveaux et d'une nature différente des premiers que l'assureur commence à courir, mais que le contrat d'assurance reprend ses effets, et que par conséquent l'ancienne garantie est rétablie. Mais ce qui achève de lever tous les doutes, ce sont ces mots que le texte ajoute : *conformément au contrat d'assurance*. Ils ne laissent pas de prétexte pour soutenir que les assureurs ne courent plus les risques que comme propriétaires, car la loi rend évidemment au contrat d'assurance sa force et sa vertu.

Les motifs de ces dispositions sont que le rachat

---

(1) *Emérigon*, *Traité des assurances*, chap. 12, sect. 21, §. 6.

est une dépense extraordinaire qui, à ce titre, est mis, par l'article 397, au nombre des avaries : or, le paiement des avaries ne rend pas l'assureur propriétaire. Cet effet n'appartient qu'au paiement de la perte à cause du délaissement qui en est la condition.

Au reste, c'est l'acceptation par l'assureur de la composition stipulée pour son compte par l'assuré, qui donne au rachat ce caractère d'avarie, et qui laisse à l'assuré la propriété de la chose, car la disposition n'est que pour ce cas particulier. Lorsque l'assureur rachète par lui-même ou fait racheter par l'assuré, il devient propriétaire, mais alors il doit la perte.

J'arrive maintenant au cas où l'assureur refuse de prendre à son compte la composition.

L'article 396 décide qu'alors il est tenu au paiement de la somme assurée sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés.

La loi, faisant exception aux principes du droit commun qui, dans les autres circonstances, donne à l'assuré seul la faculté de demander à son choix la perte ou les avaries \*, transporte ici cette faculté à l'assureur. Elle lui accorde l'option, ou de réduire la

---

\* Voyez notes sur l'art. 389 et les suivans.

prise en avarie en acceptant la composition, ou de ne se s'arrêter qu'au fait de la prise qui est un cas de perte \*, et de payer en conséquence la somme assurée en abandonnant le profit du rachat.

Cette première dérogation aux règles communes en entraîne une seconde. En général l'assuré ne peut exiger l'assurance sans abandonner les effets dont elle est le prix \*\*. Dans l'espèce, au contraire, la loi donne à l'assuré le droit de demander l'assurance et de retenir cependant les choses dont il a payé le rachat. Elle le considère alors comme un tiers acheteur. Rien n'est plus juste : l'assureur, en refusant la composition, a consenti à ne donner au délaissement que les effets qu'il peut avoir dans les circonstances, c'est-à-dire à se contenter du droit de réclamer contre la prise et d'en obtenir la mainlevée.

L'assuré doit signifier la composition aussitôt qu'il en a les moyens, et l'assureur donner sa réponse dans les vingt-quatre heures de la signification.

Cette célérité est commandée par la nature des choses. J'ai déjà eu occasion d'indiquer les motifs qui ont fait imposer à l'assuré l'obligation de notifier sans délai les accidens à l'assureur, et ces motifs ont bien

---

\* Voyez note 3 sur l'art. 369. — \*\* Voyez art. 375.

plus de force encore dans le cas de la composition. Quant à l'assureur, il ne faut pas lui laisser la facilité de ne se décider qu'à coup sûr, et d'attendre, à cet effet, que les circonstances aient appris si, en dernier résultat, la composition sera utile ou désavantageuse.

La loi regarde le retard de répondre par l'assureur comme une renonciation au profit de la composition. Elle ne dit pas de même de l'assuré, que, faute de signifier aussitôt qu'il lui est possible la composition à l'assureur, il est réputé avoir traité pour son compte personnel.

La première de ces dispositions étoit nécessaire pour prévenir les fraudes dont je parlois il y a un instant; la seconde ne l'étoit pas pour l'intérêt de l'assureur, lequel est toujours suffisamment à couvert par le droit qu'il a de refuser la composition.

Suivant le texte, la nouvelle du rachat et la réponse doivent être *signifiées*, c'est-à-dire notifiées par le ministère d'un huissier.

Cependant, l'article ne déclare pas nul l'avertissement et la réponse donnés de toute autre manière, par exemple, par lettres missives. Si donc ils étoient avoués, ils auroient les mêmes effets que s'ils avoient été signifiés.

J'observerai, en terminant, que la disposition qui rend le silence de l'assureur équivalent à une renon-

ciation formelle, lorsqu'il n'a pas notifié son refus dans les vingt-quatre heures, renverse l'opinion où étoit *Pothier*, que l'assureur est toujours à temps de se faire renvoyer de la demande de l'assurance en offrant sa part de la composition, les intérêts et les dépens de contumace faits contre lui (1).

(1) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 137.

---

## TITRE XI.

### DES AVARIES.

*CE titre a été présenté au Conseil d'état par M. Maret, conseiller d'état, en l'absence de M. Beugnot;*

*Discuté et adopté dans les séances des 27 et 29 août 1807;*

*Communiqué officieusement au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Rapporté de nouveau au Conseil d'état, après la communication, et adopté définitivement le 5;*

*Présenté au Corps législatif le 8 par MM. Maret, Bégouen et Corvetto, conseillers d'état, M. Maret portant la parole;*

*Communiqué officiellement par le Corps législatif au Tribunat le 9;*

*Discuté au Corps législatif le 15, entre les orateurs du Conseil d'état, et MM. Jubé, Perrée, Challan, Bertrand de Greuille, Arnould et Pinteville-Cernon, orateurs du Tribunat, M. Jubé portant la parole;*

*Décrété le même jour;*

*Promulgué le 25.*

LE plan de ce titre est beaucoup plus net que celui de l'ordonnance qui avoit été adopté par la Commission. Le Code « commence par définir l'avarie en général. Il distingue ensuite et classe les diverses espèces d'avarie. Il applique à chaque espèce la dis-

position qui lui est propre. Il pose enfin les exceptions et établit les fins de non recevoir.

« Cet ordre indiqué par l'analyse des idées a paru devoir remplacer avec avantage celui de l'ordonnance, où les articles 1 et 2 sont des définitions, où l'art. 3 dispose, où les articles 4, 5 et 6 contiennent des définitions, ce qui rend l'ordre du titre pénible et embarrassant » (1).

## ARTICLE 397.

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

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

Sont réputés avaries.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 11, art. 204);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° 11);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 208);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 397).*

(1) M. *Maret*, Procès-verbal du 8 septembre 1807, Exposé des motifs, n° XX.

CETTE définition générale est empruntée de l'ordonnance.

La Commission l'avoit retranchée dans son premier projet. Elle l'a rétablie dans le projet révisé, sur la demande de la Cour de cassation, qui l'a trouvée propre à conduire aux définitions des deux espèces d'avaries (1).

On ne connoît pas bien l'origine du mot *avarie* ; mais il importe peu de savoir d'où il vient, puisqu'il est parfaitement entendu. Il est synonyme à *dommage*.

Le propriétaire, soit du navire, soit des marchandises, peut recevoir du dommage de deux manières.

Ou par la détérioration de sa chose,

Ou par les dépenses extraordinaires auxquelles il se trouve forcé.

L'article décide en conséquence qu'il y a avarie dans l'un et dans l'autre cas.

Il ne distingue pas les dommages par les causes particulières qui les ont produites. On n'a besoin d'entrer dans ces distinctions que pour décider quelles personnes supportent le dommage ou en sont responsables : or, l'objet de l'article est d'expliquer en général ce que c'est qu'*avarie*. Les dis-

---

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 59.

tinctions dont je viens de parler sont établies par divers articles des titres précédens et du présent titre.

L'article 397 ne met au rang des avaries que les dépenses extraordinaires, c'est-à-dire celles qui ont été faites par suite d'accidens, soit fortuits, soit provenans du fait ou de la faute des propriétaires et de leurs agens. Les frais qui ont été ou dû être prévus lors du départ et qui ne sont que la suite du cours ordinaire des choses, doivent naturellement être supportés par les personnes au profit desquelles navigue l'objet qu'ils concernent. Ce ne sont en effet que des frais indispensables de voyage. Cette règle, prise des principes de la matière, est la base des articles 354 et 406.

Quant au dommage que la chose éprouve, il n'est réputé avarie que lorsqu'il survient par l'effet de la navigation.

Le texte de notre article fait durer le temps de la navigation,

A l'égard du navire et de ses accessoires, depuis le moment du départ jusqu'à celui de son arrivée, c'est-à-dire, comme l'explique avec plus d'étendue l'article 328, depuis le jour où le navire a mis à la voile jusqu'à celui où il est arrivé ou amarré au port du lieu de sa destination ;

A l'égard des marchandises, depuis leur charge-

ment jusqu'à leur déchargement, c'est-à-dire, aux termes du même article 328, non seulement depuis qu'elles ont été chargées sur le navire, mais encore depuis qu'elles l'ont été sur des gabarres pour y être portées, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre.

## ARTICLE 398.

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

*Cet article a été ajouté le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1), pour être placé après l'art. 204;*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° XIII et XIV, art. 209);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 398).*

CET article ne se trouvoit, ni dans le projet de la Commission, ni dans celui de la Section. Il a été ajouté lors de la discussion au Conseil d'état. ¶ Il paroît incontestable, a-t-on dit, que les rédacteurs du projet n'ont voulu qu'établir le droit commun en cette matière, et non exclure les conventions spéciales dont elle est susceptible. Il est bon de le dire,

a-t-on continué, et en conséquence on a proposé l'article qui nous occupe <sup>1</sup> (1).

## ARTICLE 399.

LES AVARIES sont de deux classes, avaries grosses ou communes, et avaries simples ou particulières.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 205);*

*Discuté et adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, depuis le n° III jusqu'au n° VI);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 210);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 399).*

LA Commission avoit proposé une distinction plus compliquée que celle qu'on trouve dans cet article, et dont les effets sont déterminés par les articles suivans.

« Nous avons distingué, disoit-elle, trois sortes d'avaries,

« Les avaries particulières,

« Les avaries communes,

« Les avaries simples.

(1) M. Berlier, Procès-verbal du 27 août 1807, n° v.

- « L'ordonnance en distinguoit quatre espèces,  
 « Les avaries grosses,  
 « Les avaries particulières,  
 « Les avaries simples,  
 « Les menues avaries.

« Nous avons cru qu'il étoit inutile de faire ces deux distinctions d'avaries simples et de menues avaries, attendu qu'elles ne diffèrent que dans la répartition qui en est faite. Ce changement n'a pas éprouvé de contradiction » (1).

Le Conseil a pensé que les dépenses que la Commission appeloit avaries simples *ne sont point des avaries, mais des frais de voyage* \*. En conséquence, il a réduit les avaries à deux classes, les avaries *grosses ou communes*, les avaries *simples ou particulières*.

Ces mots, *grosses ou communes*, sont ici synonymes entre eux, et il en est de même de ceux *simples ou particulières*. Cela résulte de l'énonciation qui les précède, et qui n'admet que deux classes d'avaries.

On appelle les avaries de la première espèce *communes*, parce qu'elles sont supportées, tant par la chose qui a souffert le dommage que par celles dont

(1) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 107 et 108;  
 — Projet de Code de commerce, art. 319.

\* Voyez art. 406.

ce dommage a procuré le salut. On les appelle *grosses*, parce qu'elles sont supportées par le gros, c'est-à-dire par l'universalité du navire et de la cargaison.

Les avaries *simples* sont ainsi nommées, par opposition aux *grosses*, et parce qu'elles ne tombent que sur la chose que le dommage affecte. La même raison les a fait appeler aussi *particulières* par opposition aux communes.

Au Conseil d'état on demanda, « qu'au lieu de détailler les avaries *communes* et les avaries *particulières*, on se bornât à les définir ou à les distinguer par leurs caractères généraux, ou qu'au moins on commençât par cette définition, comme a fait l'ordonnance de 1681 » (1).

Il fut répondu que « la nomenclature, employée dans le projet, n'est point limitative, puisque les articles 400 et 406 se terminent l'un et l'autre par une disposition générale qui exprime (article 403) que le dommage, souffert pour le salut commun du navire et de la cargaison, est avarie commune; et que (art. 406) le dommage souffert pour le salut spécial, soit du navire seul, soit de la cargaison seule, soit d'une partie de la cargaison, est avarie particulière, à la charge seulement de la chose sau-

---

(1) M. Janet, Procès-verbal du 27 août 1807, n° IV.

vée; ainsi les détails dans lesquels entre le projet ne sont que des exemples pris dans l'ordonnance même de 1681, et ces détails qui embrassent évidemment les cas principaux et les plus fréquens, sont d'ailleurs sans inconvénient à raison de la clause finale qui supplée aux cas de même nature qui n'auroient pas été exprimés.

« Se réduit-on à dire qu'il eût fallu commencer par poser le principe, en définissant et distinguant les deux sortes d'avaries? Ceci n'offre plus qu'une question d'ordre, et la méthode employée par la Section sembloit à l'opinant la meilleure et sur-tout la plus analogue à la règle qu'on s'est proposée dans tout le cours du Code, de préférer les *dispositions* aux *définitions*. Au surplus, la critique est sans objet réel, puisqu'on trouve à la fin de chaque article ce qu'on eût désiré voir placé auparavant » (1).

## ARTICLE 400.

SONT AVARIES COMMUNES,

1° Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises;

2° Celles qui sont jetées à la mer;

3° LES CABLES OU MATS ROMPUS OU COUPÉS<sup>1</sup>;

4° LES ANCRÉS ET AUTRES EFFETS ABANDONNÉS POUR LE SALUT COMMUN<sup>2</sup>;

(1) M. Berlier, Procès-verbal du 27 août 1807, n° IV.

5° LES DOMMAGES OCCASIONNÉS PAR LE JET AUX MARCHANDISES RESTÉES DANS LE NAVIRE <sup>3</sup> ;

6° LES PANSEMENT ET NOURRITURE DES MATELOTS BLESSÉS EN DÉFENDANT LE NAVIRE <sup>4</sup> ; LES LOYER ET NOURRITURE DES MATELOTS PENDANT LA DÉTENTION, QUAND LE NAVIRE EST ARRÊTÉ EN VOYAGE PAR ORDRE D'UNE PUISSANCE, ET PENDANT LES RÉPARATIONS DES DOMMAGES VOLONTAIREMENT SOUFFERTS POUR LE SALUT COMMUN, SI LE NAVIRE EST AFFRÉTÉ AU MOIS <sup>5</sup> ;

7° LES FRAIS DU DÉCHARGEMENT POUR ALLÉGER LE NAVIRE ET ENTRER DANS UN HAVRE OU DANS UNE RIVIÈRE, QUAND LE NAVIRE EST CONTRAINT DE LE FAIRE PAR TEMPÊTE OU PAR LA POURSUITE DE L'ENNEMI <sup>6</sup> ;

8° Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise ;

ET EN GÉNÉRAL <sup>7</sup>, LES DOMMAGES SOUFFERTS VOLONTAIREMENT <sup>8</sup> ET LES DÉPENSES FAITES D'APRÈS DÉLIBÉRATIONS MOTIVÉES <sup>9</sup>, POUR LE BIEN ET SALUT COMMUN DU NAVIRE ET DES MARCHANDISES <sup>10</sup>, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 206) ;*

*Discuté et amendé dans la même séance (Voyez Procès-verbal, nos VII à XII) ;*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 211) ;*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 septembre (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 400).*

1. LES CABLES OU MATS ROMPUS OU COUPÉS. Le mot *rompu* se trouvoit employé dans l'article 6 de l'or-

donnance, titre des avaries; la Commission l'avoit conservé (1).

Le commerce de Caen et celui du Havre en demandèrent la suppression. « Les câbles et mâts rompus, disoient-ils, sont une fortune de mer, qui, suivant les principes de la matière, doit tomber sur la chose qui a souffert le dommage, et conséquemment sur le navire. L'avarie grosse et commune ne résulte et ne doit résulter que d'un sacrifice volontairement fait par le capitaine et l'équipage, pour sauver le navire et la marchandise. Tel est l'esprit, tel est le vœu de la loi (2).

« Il est rare que ce qui est bon se trouve rompu » (3). « Les mâts et les câbles se rompent, ou par leur vice propre, ou par l'effet de la tempête; et dans l'un et l'autre cas, c'est un événement fortuit pour lequel il n'y a point lieu à contribution, parce que c'est une charge de l'affrètement, que le propriétaire fournisse son navire muni de tout ce qui lui est nécessaire pour naviguer, et remplace à ses frais ce qui s'use ou est détruit par cas fortuit. Aussi Valin observe-t-il sur ces mots, *les câbles et mâts rompus et coupés*, que tout cela doit être pris dans le sens

---

(1) Projet de Code de commerce, art. 317. — (2) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, I<sup>re</sup> partie, p. 464. —

(3) Observations du Tribunal de commerce de Caen, *ibid.*, p. 251.

de l'article qui est, dit-il, que tout cela se fasse pour le salut commun; autrement ce seroit le cas de l'article 4 de l'ordonnance, c'est-à-dire que ce ne seroient que des avaries particulières, quoique causées par la tempête ou autre fortune de mer (1).

« En supprimant le mot *rompus*, on coupera court à beaucoup de difficultés et procès que peut faire naître la contradiction qu'autrement semble supposer la disposition de l'article 317 (400 du Code), comparée à celle de l'article 315 (403 du Code), qui statue avec raison que la perte des câbles et mâts arrivée par la tempête ou autre fortune de mer, est avarié simple à la charge du navire » (2).

D'ailleurs, on éviteroit bien des abus, car quoique la perte ne soit avarie commune que lorsqu'elle a été essuyée pour le salut commun, le capitaine, qui a eu son mât ou autre chose de rompu à la mer, élude cette condition en insérant dans son rapport que c'étoit pour le salut commun. Cela est fréquent, sur-tout dans le petit cabotage (3).

Les commissaires rédacteurs, cédant à ces considérations, retranchèrent le mot *rompu* (4).

La Section du Conseil d'état, l'avoit également

(1) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 464. — (2) *Ibid.*, et p. 465. — (3) Observations du Tribunal de commerce de Caen, *ibid.*, p. 251. — (4) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 108; — Projet corrigé, art. 317.

supprimé (1), et par les mêmes raisons, c'est-à-dire comme l'expliqua son rapporteur, parce qu'il « est possible qu'un mât se rompe, par quelque vice de la chose, ou par un événement qui ne soit pas une avarie commune » (2).

Au Conseil, on appuya la suppression proposée par les réflexions suivantes. On dit « quelques expressions qu'on emploie, elles devront toujours se modifier par le principe qui ne répute avaries communes que celles qui ont eu lieu dans la vue du salut commun : un câble ou mât coupé suppose une action de l'homme, et cette action a ordinairement pour but le salut commun ; un câble ou mât rompu n'est pas une avarie commune, si la rupture n'arrive que par un accident de mer ; en analysant donc la valeur des expressions, la nouvelle rédaction peut avoir quelque avantage sur celle de l'ordonnance » (3).

D'un autre côté, afin de ne pas laisser de doute, on proposa, en rétablissant le texte de l'ordonnance, « d'exprimer qu'il y a avarie commune lorsque le mât est rompu par suite d'opérations nécessaires au salut commun » (4).

Le Conseil décida purement et simplement que le mot *rompu* seroit rétabli.

---

(1) Première rédaction, art. 210. — (2) M. Maret, Procès-verbal du 27 août 1807, n° VIII. — (3) M. Berlier, ibid., n° IX. — (4) M. Merlin, ibid., n° XI.

Il ne devoit pas être omis, attendu qu'il peut arriver, quoiqu'on ait dit qu'un mat vienne à se rompre pour le salut commun; comme par exemple, « quand les événemens forcent de couper les cordages et les haubans, et que le mât tombe de lui-même » (1); ¶ que si cet accident arrive, il doit être réputé avarie commune, tout comme lorsque, pour sauver un vaisseau engagé et sa cargaison, on coupe un mât, ou lorsqu'au milieu d'une tempête on coupe un câble dans la même vue, (2). Le retranchement proposé auroit pu faire croire que le législateur avoit voulu réformer l'ordonnance, et ne mettre en aucun cas les ruptures au nombre des avaries.

Le mot n'avoit pas besoin d'être expliqué. Il l'étoit par l'usage, par la règle générale qui avoit été rappelée dans la discussion, enfin, par l'article 403, lequel classe parmi les avaries particulières *la perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par tempête ou autre accident de mer*. Loin que les deux articles impliquent contradiction, ainsi qu'on l'a prétendu, ils s'expliquent au contraire l'un l'autre.

2. LES ANCRES ET AUTRES EFFETS ABANDONNÉS POUR LE SALUT COMMUN. L'article 410 assimile cette avarie au jet.

---

(1) M. Gantheaume, Procès-verbal du 27 août 1807, n° x. —  
 (2) *Ibidem*.

3. LES DOMMAGES OCCASIONNÉS PAR LE JET AUX MARCHANDISES RESTÉES DANS LE NAVIRE. La disposition est bornée aux dommages que les marchandises éprouvent, et ne s'étend pas à ceux que souffre le navire. Le motif de cette restriction est que le propriétaire est réputé payé par le fret, des avaries que l'événement lui cause. Cependant cela n'est vrai que lorsque le dommage n'est qu'accessoire. Dans l'hypothèse contraire il y a avarie commune \*.

4. LES NOURRITURE ET PANSEMENT DES MATELOTS BLESSÉS EN DÉFENDANT LE NAVIRE. La Cour d'appel de Douai a dit sur cette disposition : « L'intérêt des propriétaires de navire et des propriétaires des marchandises sembleroit exiger que cette disposition, relative aux matelots blessés, fût appliquée à tous les hommes de l'équipage, et même aux passagers qui défendroient le navire » (1).

Ce vœu se trouve rempli relativement aux gens de l'équipage. En effet les loyer et nourriture que l'article 400 met au rang des avaries communes sont évidemment ceux dont parlent les articles 262 et 263 ; et, l'article 272 déclare les dispositions de ces articles communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage.

A l'égard des passagers, lorsqu'ils défendent le

(1) Observations de la Cour d'appel de Douai, tome 1<sup>er</sup>, p. 194.

\* Voyez art. 422.

navire, ils se défendent eux-mêmes, et ce motif suffit pour les animer.

5. LES LOYER ET NOURRITURE DES MATELOTS PENDANT LA DÉTENTION, QUAND LE NAVIRE EST ARRÊTÉ EN VOYAGE PAR ORDRE D'UNE PUISSANCE, ET PENDANT LA RÉPARATION DES DOMMAGES VOLONTAIREMENT SOUFFERTS POUR LE SALUT COMMUN, SI LE NAVIRE EST AFFRÉTÉ AU MOIS. L'article 300 déclare *avaries* les nourriture et loyer des matelots pendant la détention : celui-ci les déclare *avaries communes*. L'arrêt frappant également sur le navire et sur les marchandises, on ne pouvoit pas faire porter ces sortes d'avaries plutôt sur l'un que sur l'autre de ces deux objets.

Cependant elles n'ont ce caractère d'avaries communes que lorsque le navire a été arrêté pendant le voyage, et qu'il est affrété au mois.

Avant le voyage il peut bien y avoir interdiction de commerce, mais non pas arrêt de la part d'une puissance étrangère. Or, s'il y a interdiction de commerce, par quelle puissance qu'elle soit prononcée, ou arrêt de la part du gouvernement français, la charte-partie est rompue\*, et les matelots ne reçoivent ni nourriture ni loyer\*\*. Ce n'étoit donc

---

\* Voyez art. 276. — \*\* Voyez art. 253.

que sur le cas de l'arrêt pendant le voyage que la loi devoit prononcer.

A l'égard de la distinction que l'article fait entre le navire affrété au mois et le navire affrété au voyage, elle existoit également dans l'ordonnance (1).

*Valin* l'avoit fortement combattue (2).

Cet auteur n'en avoit pas saisi le motif. Elle lui paroissoit impliquer contradiction avec la disposition de l'article 300, qui, dans les deux hypothèses de l'affrètement au mois et de l'affrètement au voyage, n'aggrave pas les charges de l'affréteur relativement au fret. Pourquoi donc lui faire supporter moitié de la nourriture et du loyer des matelots dans l'un des deux cas plutôt que dans l'autre ?

La Commission, cédant à l'autorité de *Valin*, supprima la distinction, et déclara indéfiniment avaries communes la nourriture et le loyer des matelots durant l'arrêt (2).

Le Tribunal de commerce du Havre réclama contre cette suppression. Il motiva ainsi sa demande : « Quoi qu'en dise *Valin*, il nous semble que l'article de l'ordonnance étoit plus conforme aux vrais principes en fait d'avarie, qui sont que tous les cas for-

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 7, art. 7. —

(2) *Valin*, sur l'art. 7 du tit. 7, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (3) Projet de Code de commerce, art. 318.

tuits (et l'arrêt de puissance en est un) ne donnent ouverture qu'à des avaries simples, et que chacun doit supporter le dommage qu'il en éprouve : le navire, la solde et nourriture de l'équipage, qui sont à sa charge particulière; les affréteurs, le retard et le dépérissement de leurs marchandises. Le principe de distinction entre le navire frété au mois et celui frété au voyage, est que, dans ce dernier cas, le capitaine ou propriétaire du navire a pris à forfait, vis-à-vis des affréteurs, la longueur ou la brièveté du voyage à sa perte ou à son bénéfice, et qu'il n'en est pas de même lorsqu'il l'a loué au mois.

« Au reste, nous ne disconvenons pas qu'il y a des motifs de considération en faveur du capitaine dans le cas de détention par ordre de puissance; et ce sont sans doute ces motifs particuliers qui peuvent avoir induit ici les rédacteurs à dévier de la rigueur des principes.

« Ces motifs de considération peuvent être de quelque poids pour un navire qui, partant en pleine paix, se trouve frappé d'un arrêt de puissance auquel rien ne le préparoit, et dont il n'a reçu aucune indemnité, n'ayant stipulé qu'un fret ordinaire en temps de paix.

« Mais ils perdent beaucoup de leur importance quand la même disposition doit s'appliquer à des neutres qui, naviguant en temps de guerre, et cal-

culant très-habilement et à leur grand avantage toutes les chances de retard par arrêt de primes et autres événemens qu'ils peuvent subir, ont stipulé, à la charge des marchandises, un fret trois à quatre fois plus fort qu'en temps de paix. Certes, ils sont bien payés des retards qui peuvent résulter de la détention. Et à l'égard de ces navires neutres, la disposition de cet article n'est pas simple justice, mais une véritable faveur aux dépens des propriétaires de la marchandise » (1).

La Commission persista dans son avis (2). Mais la Section du Conseil d'état rétablit le texte de l'ordonnance (3).

Quant aux loyer et nourriture qui sont payés pendant les réparations, j'en parlerai plus amplement dans les notes sur l'article 403.

6. LES FRAIS DU DÉCHARGEMENT POUR ALLÉGER LE NAVIRE ET ENTRER DANS UN HAVRE OU DANS UNE RIVIÈRE, QUAND LE NAVIRE EST CONTRAINT DE LE FAIRE PAR TEMPÊTE OU PAR LA POURSUITE DE L'ENNEMI. L'ordonnance, et, d'après elle, la Commission, déclaroit en général avaries communes *les frais de la décharge pour entrer dans un havre ou une ri-*

---

(1) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 465 et 466. — (2) Projet corrigé, art. 518. — (3) Première rédaction, art. 210.

vière (1). Cependant il y a une distinction à faire, car, comme dit le Guidon de la mer (chap. 5, article 30), lorsque « les marchandises sont déchargées en barques pour être transportées sur le navire, si ces barques se perdent, il n'y a de quoi contribuer avec celles qui restent au grand navire, d'autant que ce n'est pas pour soulager le navire, mais seulement pour les transporter en la puissance du propriétaire ».

Le Tribunal de commerce de Paimpol réclama, en conséquence, la restriction qui termine l'article. Il dit : « afin de ne pas confondre l'allègement ordinaire, et qui doit être au compte du navire lorsqu'il n'a lieu que pour procurer l'entrée ou la sortie d'un port ou d'une rivière qui ne fournit pas l'eau nécessaire pour flotter le vaisseau avec sa charge entière, avec l'allègement à la suite d'échouement par accident, il conviendrait de terminer le dernier paragraphe par ces mots : *Mais seulement dans les cas de naufrage, d'échouement, ou à la suite de tous autres évènements de mer ou de guerre.*

« Si cette addition n'avoit pas lieu, continuoit le même Tribunal, on verroit des capitaines de navires trop profonds pour monter à Rouen, par exemple,

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, art. 3, tit. 7, liv. 3. —  
Projet de Code de commerce, art. 317.

entrer au Havre pour y verser une forte partie de leurs chargemens sur des allèges dont ils prétendraient les frais au compte des chargeurs, qui deviendroient effectivement condamnés à les supporter, si l'article reste tel qu'il est offert » (1).

Cette proposition a été admise dans l'esprit qu'elle a été faite, je veux dire pour réduire la disposition au cas où il s'agit du salut commun du navire et des marchandises qu'il porte (2).

7. ET EN GÉNÉRAL. NOUS AVONS VU dans la note sur l'article 398 que les dispositions précédentes ne sont pas limitatives. On a donc terminé l'article par une disposition générale qui fixe les caractères auxquels on peut reconnoître dans quels cas il y a avarie commune, quoique la loi ne s'en soit pas formellement expliquée.

8. LES DOMMAGES SOUFFERTS VOLONTAIREMENT. Le dommage causé par cas fortuit et événement de force majeure n'est qu'un accident qui, comme tout autre, doit retomber sur le propriétaire de la chose : *res perit domino*.

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Paimpol, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 221. — (2) M. Maret, Procès-verbal du 8 septembre 1807, n<sup>o</sup> XXI.

9. LES DÉPENSES FAITES D'APRÈS DES DÉLIBÉRATIONS MOTIVÉES. Les dépenses ne sont avaries communes que lorsqu'elles ont été faites pour le salut commun directement, ou qu'elles sont la suite d'opérations destinées à le procurer.

C'est afin qu'on n'applique pas la disposition aux dépenses faites hors de ces circonstances, que l'article ne parle que de celles qui ont eu lieu en vertu d'une délibération : c'est afin que les intéressés puissent reconnoître si la délibération ne les a pas autorisés hors des mêmes limites, et que, sous ce rapport, l'ordonnateur de la dépense ait aussi ses sûretés vis-à-vis d'eux, que les motifs doivent être exprimés.

Néanmoins ces formalités sont plutôt indiquées comme des précautions utiles, qu'exigées comme des conditions. Certes on peut s'en dispenser quand les circonstances ne permettent pas de les accomplir \*.

Il est indubitable encore que la délibération ne devient pas une preuve irréfragable que la dépense étoit nécessaire, car le texte, en disant qu'elle sera motivée, suppose évidemment qu'on pourra la discuter.

---

\* Voyez les notes sur l'art. 410.

10. POUR LE BIEN ET SALUT COMMUN DU NAVIRE ET DES MARCHANDISES. Si un capitaine ou un chargeur, cédant trop tôt à la crainte, fesoit jeter des marchandises à la mer sans une nécessité réelle, ce seroient, l'un, un propriétaire qui auroit fait usage du droit d'abuser, l'autre, un agent qui auroit manqué à ses devoirs; mais quand la chose a été sacrifiée au salut commun, il est juste d'en faire partager la perte à tous ceux qui ont profité du sacrifice.

Ceci s'applique également aux dépenses extraordinaires.

Cependant, la question sera de savoir s'il n'y a avarie commune que lorsque le sacrifice a réellement opéré le salut commun.

L'article 423 exige cette condition pour le jet. Aucune disposition ne l'étend aux autres cas.

---

## ARTICLE 401.

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

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 207);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 212);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n<sup>os</sup> v et vi, art. 401).*

LE principe sur lequel cet article est fondé a été expliqué ailleurs \*. Il ne s'agit donc plus que de l'application.

La Commission s'étoit bornée à dire : *Les avaries communes sont supportées par le navire et les marchandises conjointement, et sont réglées au marc le franc (1).*

La Cour de cassation proposa « d'ajouter le mode de contribution qui, disoit-elle, doit être le même pour toutes les avaries communes, au nombre desquelles est le jet : ne parlant de ce mode que dans le titre du jet, et ne le déclarant pas commun aux autres avaries communes, on est réduit à rechercher comment se fait la contribution à celle-ci.

« Cette addition est d'autant plus nécessaire, que l'article présent ne parle que du vaisseau, et ne doit parler que de lui, pour ne pas surcharger la rédaction ; et cependant le vaisseau ne contribue pas pour sa seule valeur, ni pour elle en entier, mais pour moitié de sa valeur, et pour moitié du fret

---

(1) Projet de Code de commerce, art. 314.

\* Voyez les notes sur les art. 399 et 400.

qu'il a gagné, proportion qui a été trouvée la plus juste » (1).

L'addition demandée fut faite dans le projet revisé (2).

Mais pourquoi les marchandises contribuent-elles en entier, et le navire ainsi que le fret pour moitié seulement ?

C'est parce que ce seroit un double emploi que de faire contribuer les propriétaires du navire pour toute sa valeur et pour le fret entier, attendu que le fret leur est accordé en remplacement de ce que le vaisseau perd de sa valeur dans le voyage, et des dépenses qu'ils sont obligés de faire.

## ARTICLE 402.

LE prix des marchandises est établi par leur valeur au lieu du déchargement.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 208);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 215);*

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 40 et 41. —

(2) Projet corrigé, art. 314.

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos v et vi, art. 402).*

*Voyez les notes sur l'art. 417.*

## ARTICLE 403.

SONT avaries particulières ,

1° Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre , par tempête , prise , naufrage ou échouement ;

2° Les frais faits pour les sauver ;

3° La perte des câbles , ancres , voiles , mâts , cordages , causée par tempête ou autre accident de mer ;

Les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées , soit par la perte fortuite de ces objets , soit par le besoin d'avitaillement , soit par voie d'eau à réparer ;

4° La nourriture et le loyer des matelots pendant la détention , quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance , et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire , si le navire est affrété au voyage ;

5° La nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine , que le navire soit loué au voyage ou au mois ;

Et en général , les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul , ou pour les marchandises seules , depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

## ARTICLE 404.

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

*Ces articles ont été présentés au Conseil d'état le 11 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 209 et 210);*

*Adoptés dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIII);*

*Présentés de nouveau et adoptés le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 214 et 215);*

*Communiqués au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présentés, après la communication, et adoptés le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 403 et 404).*

APRÈS les explications qui ont été données sur l'article 400, il ne reste plus rien à dire sur ces deux-ci.

## ARTICLE 405.

LES dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidens provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 211);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 216);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 septembre (Voyez Procès-verbal, nos v et vi, art. 405).*

LES dommages arrivés aux marchandises par la faute du capitaine ne peuvent être que des avaries particulières, puisqu'ils n'ont pas pour objet le salut commun.

A ce titre ils retombent sur le propriétaire des effets avariés, et il n'en peut rien répéter contre les autres chargeurs qui ont également des marchandises sur le vaisseau.

Cependant ce propriétaire a son recours contre le capitaine, le navire et le fret, non pas pour les faire contribuer au dommage, mais, ce qui est bien plus, pour le leur faire payer en entier.

Le recours contre le capitaine est fondé sur l'article 221; il est indéfini.

Le recours contre le navire est la conséquence de l'article 216; mais il n'est pas indéfini. Au reste c'est le navire et non le propriétaire du navire qui devient responsable; car, aux termes du même article, celui-ci se dégage en abandonnant le navire et le fret.

Le recours sur le fret est la suite de l'article 280.

Il est hors de doute qu'il y a responsabilité solidaire entre le capitaine, le navire et le fret. Le chargeur peut donc s'adresser à son choix au capitaine, au propriétaire du navire ou même aux char-

geurs, s'ils doivent encore le fret, sans perdre son recours contre les autres (1). Il peut aussi les poursuivre tous à la fois (2). Il peut enfin se payer sur le fret qu'il doit lui-même.

## ARTICLE 406.

LES lamanages, touages, pilotages, pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour en sortir, les droits de congés, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et autres droits de navigation, ne sont point avaries, mais ils sont de simples frais à la charge du navire.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 212);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII, et XIV, art. 217);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 406).*

« L'ARTICLE 8 de l'ordonnance, titre des avaries, portoit : *Les lamanages, touages, pilotages, pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour en sortir, sont menues avaries.* La loi a dû dire, *les lamanages, touages et pilotages, etc., ne sont point*

(1) Code Napoléon, art. 1203. — (2) *Ibid.*, art. 1204.

avaries, mais ils sont de simples frais à la charge du navire (art. 217). Les motifs sont, qu'il est évident, par la nature des choses, qu'il ne s'agit que des frais de navigation qu'on a pu prévoir et calculer à l'avance, et qui, par conséquent, ne sont point des *avaries*; que s'il est question de frais extraordinaires, ils sont prévus au n° 7 de l'article 211; que s'il s'agit de dépenses extraordinaires, il est plus simple de les faire entrer dans le montant du fret; car c'est là qu'est leur place; au surplus, en disposant ainsi, la loi ne fait que confirmer ce qui s'est établi par l'usage; et en effet, jamais on ne dresse des comptes d'avaries pour de pareils articles; mais par le connoissement on convient d'une somme fixe avec le capitaine » (1).

Le Tribunal de commerce du Havre (2), et la Commission de commerce de Lorient (3), avoient réclamé cette distinction et présenté la même théorie.

---

(1) M. *Maret*, Procès-verbal du 8 septembre 1807, Exposé des motifs, n° XXI. — (2) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 466. — (3) Observations de la Commission de commerce de Lorient, *ibid.*, p. 506.

## ARTICLE 407.

EN cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.

Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé.

S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert.

Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 213);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n°s XIII et XIV, art. 218);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s V et VI, art. 407).*

ON appelle *abordage* le choc d'un vaisseau contre un autre.

« L'ordonnance avoit statué sur deux cas (articles 10 et 11) : l'un, quand l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines ; l'autre, quand il y a doute sur les causes de l'abordage. Il en est un troisième : quand l'abordage est un effet du hasard qu'on

ne peut imputer, ni à l'intention, ni à la maladresse, ni à la négligence de personne, alors c'est un événement dont quelqu'un peut souffrir, mais dont nul ne doit répondre. La loi ajoute en conséquence aux dispositions de l'ordonnance, en cas de l'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé » (1).

## ARTICLE 408.

UNE demande pour avaries n'est point recevable si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 214);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 219);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 408).*

LE Tribunal de commerce du Havre (2) auroit

(1) M. *Maret*, Procès-verbal du 8 septembre 1807, n° XXI. —  
 (2) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 251.

voulu qu'on se bornât à dire, « que la demande en avarie n'est pas recevable si l'avarie n'excède le taux convenu entre les parties ». Il se fondeoit sur ce que « les parties, dans toutes les polices, conviennent de ce taux qui diffère et varie considérablement suivant les diverses espèces de marchandises » (1).

Cet usage n'est pas aussi universel que le prétendoit le commerce du Havre. *Emérigon* atteste qu'à Marseille on stipule généralement la clause indéfinie *franc d'avarie*, ou l'on ne stipule rien. La prudence vouloit donc qu'on établit un droit commun, lequel d'ailleurs est sans inconvénient, puisque les parties conservent la faculté d'y déroger.

Voici au surplus le motif qui a fait établir la règle que l'article présente : « on a considéré qu'une demande en avarie ne devoit pas être admise quand, pour jouir de son effet, il faudroit dépenser en frais, autant ou plus que le dommage qu'on obtiendrait, parce qu'alors il n'y avoit d'intérêt pour personne, soit à demander, soit à défendre.

« Cependant on n'a établi ce principe que dans le cas où le silence des parties n'auroit pas fait connoître leurs volontés » (2). Il est donc permis aux contractans de stipuler que toute avarie sera payée.

---

(1) Observations du Tribunal de commerce du Havre, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 251. — (2) M, Maret, Procès-verbal du 8 septembre 1807, p. 61.

Cet article a fait naître la question de savoir si le un pour cent, ou la somme convenue par la police, doit être déduite à l'assureur lorsque l'avarie l'ex-  
cède.

Tous les auteurs sont pour la négative.

*Emerigon* dit que les assureurs doivent payer l'avarie entière sans aucune déduction. (Chap. 12, sect. 44.)

*Valin* observe qu'il en est de ces cas comme de celui où l'on a vendu une terre qui a été désignée dans le contrat comme étant de cette contenance *ou environ*. S'il manque à la contenance une portion plus considérable que celle dont les mots *ou environ* obligent de tolérer le déficit, le vendeur n'est pas admis à déduire sur le complément la quantité que cette clause *ou environ* l'auroit dispensé de fournir dans l'hypothèse où le déficit n'auroit pas été excessif, (1.)

Enfin *Pothier* établit le même système par des raisons plus péremptoires encore. Il dit : « Pour que les assureurs fussent fondés à prétendre la déduction, il faudroit qu'il fût dit qu'ils ne seront tenus des avariés que jusqu'à concurrence de ce qu'elles excéderont un pour cent. Mais ces termes *si elles n'ex-*

---

(1) *Valin*, sur l'art. 47, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

*cèdent* n'expriment que la condition sous laquelle les assureurs s'obligent à payer les avaries ; ils n'expriment que le cas où ils en doivent être tenus » (1).

## ARTICLE 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 d'action d'avarie.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° 1, art. 215) ;*

*Discuté et renvoyé à la Section dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XIV à XVII) ;*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 220) ;*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 409).*

LES auteurs italiens ont blâmé la clause *franc d'avaries*, et, sentant bien qu'on ne pouvoit l'exclure, ils ont cherché du moins à en atténuer les effets. Dans cette vue ils ont enseigné que la clause ne déchargeoit pas l'assureur des avaries extraordinaires, ni sur-tout du jet fait pour éviter le naufrage, qu'ils appellent *seminaufragium*.

(1) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 165.

*Valin* ne trouve pas cette clause juste que lorsqu'elle est appliquée au transport de vivres et effets comestibles qui s'opère par de petits bâtimens d'un lieu à un autre, et de proche en proche. Ces sortes de marchandises étant susceptibles de s'avarier facilement, pour peu que le temps ne soit pas favorable, il en résulteroit de fréquentes contestations entre les assureurs et les assurés sur la nature et la cause des avaries que cette sorte de navigation occasionnoit. La clause, franc d'avaries, les prévient. « Jusque-là, continue *Valin*, il n'y a rien à dire. Mais c'est avoir passé le but que d'avoir étendu la clause aux voyages de long cours et à des marchandises moins susceptibles d'avaries » (1).

Ces opinions n'ont pas été suivies dans la pratique, et ne devoient pas l'être.

Celle des auteurs italiens blessoit le respect dû aux contrats. Interpréter et restreindre des conventions claires et où l'intention des parties n'a rien de douteux, ce seroit introduire l'arbitraire dans les jugemens, et anéantir la liberté de contracter qui appartient à tous, sous la seule condition de n'offenser ni les lois ni les mœurs (2).

Or, quoi qu'en ait dit *Valin*, la clause franc d'avaries n'est pas contraire à l'équité. « Le sens de

(1) *Valin*, sur l'art. 47, tit. 6, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681. — (2) Esprit du Code Napoléon, tit. prélimin.

cette clause, comme observe *Pothier*, est que les assureurs ne se chargent que des accidens qui causent une perte entière des effets assurés, et qui donnent lieu au délaissement, et qu'ils ne se chargent pas de tous les autres » (1). La prime est réglée en conséquence. On ne voit pas pourquoi les assureurs, qui sont très-libres de ne pas assurer du tout, ne le seroient pas de n'assurer que certains périls; pourquoi ils garantiroient des événemens dont le risque ne leur est pas payé.

*Valin* trouve la clause dangereuse, parce que, dit-il, « elle peut engager un capitaine à ne pas s'embarrasser de retirer son vaisseau de l'échouement pour l'empêcher de faire naufrage, dès qu'il lui est possible de se sauver avec son équipage, et cela pour ménager le recours de son armateur et le sien propre contre les assureurs, recours qu'il perdrait en conséquence de cette clause insidieuse, s'il n'avoit que des avaries à demander » (2).

Je réponds que la clause *franc d'avaries* ne relève pas le capitaine de la responsabilité que lui impose l'article 221, et ne fait pas cesser la garantie que l'art. 216 fait peser sur le propriétaire du navire. Si donc le vaisseau n'a péri que parce que le capitaine n'a pas voulu le sauver, l'assureur est déchargé. La

---

(1) *Pothier*, Traité des assurances, n° 166. — (2) *Valin*, sur l'art. 47, tit. 7, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

loi ne devoit pas aller plus loin. Certes, si elle défendoit tous les pactes dont on peut abuser, elle n'en permettroit que très-peu. Elle ne doit interdire que les conventions qui sont essentiellement mauvaises, et réprimer l'abus qu'on peut faire des autres.

Au reste, tous ces débats, desquels étoit résulté une grande diversité de jurisprudence, ne venoient que du silence de la loi. L'art. 409 les empêchera de se reproduire.

Les motifs équitables qui l'ont dictée viennent d'être exposés.

J'ai parlé ailleurs de l'option qui appartient à l'assuré\*.

Cependant il pourra paroître extraordinaire au premier coup-d'œil que d'un côté le Code assure les effets de la clause *franc d'avaries*, et que de l'autre il semble la renverser dans le cas où il y a lieu au délaissement, en rendant à l'assuré l'action en avarie s'il juge à propos d'en user.

Mais, lorsqu'on y réfléchit, on reconnoît qu'il n'y a pas de contradiction, et que la clause est respectée. En effet, cette clause n'a d'autre but que de décharger l'assureur des dommages qui ne vont pas à une perte totale. Dès-lors on ne déroge pas

---

\* Voyez notes sur l'art. 369.

à la convention quand on ne le soumet à aucune responsabilité hors ce cas. Que, s'il y a ouverture au délaissement, l'assureur n'a pas à se plaindre de ce qu'on permet à l'assuré de lui demander moins qu'il n'est dû; c'est-à-dire les avaries au lieu de la somme assurée. L'assuré au contraire peut avoir intérêt de conserver ce qui reste des effets, afin de faire du moins en partie son expédition. Cela se conçoit très-bien, lorsqu'on se rappelle que les événemens dont la loi fait des causes de délaissement donnent par eux-mêmes, et indépendamment de leurs suites, le droit de demander l'assurance \*, et que parmi ces événemens il en est qui n'entraînent pas nécessairement la perte des choses assurées. Il est possible que ces choses soient sauvées pour la plus grande partie, même en totalité.

---

\* Voyez les notes sur l'art. 369.

---

## TITRE XII.

### DU JET ET DE LA CONTRIBUTION.

*C*et titre a été présenté au Conseil d'état par M. Maret, conseiller d'état, en l'absence de M. Beugnot;

*Discuté et adopté dans les séances des 27 et 29 août 1807;*

*Communiqué officieusement au Tribunal;*

*Relu au Conseil d'état;*

*Présenté au Corps législatif;*

*Discuté et promulgué aux mêmes dates que le titre précédent.*

---

### ARTICLE 410.

Si, par tempête ou par la chasse de l'ennemi le capitaine se croit obligé, pour le salut du navire, de jeter en mer une partie de son chargement, de couper ses mâts ou d'abandonner ses ancres, il prend l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le vaisseau, et des principaux de l'équipage.

S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 216);*

*Discuté et adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, depuis le n° XIX jusqu'au n° XXIII);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° XIII et XIV, art. 221);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos v et vi, art. 410).*

CET article détermine

Les cas où le jet devient avarie commune,

Les formalités qui doivent le précéder,

Les choses dont le sacrifice constitue le jet.

I. La loi ne devoit pas laisser à l'arbitrage du capitaine et de son équipage les cas où le jet deviendrait avarie commune. Son silence auroit pu favoriser des fraudes, ou tout au moins faire naître des contestations. Voilà pourquoi la Commission, reprenant dans son projet (1) révisé la rédaction de l'ordonnance, a ajouté ces mots : *par tempête ou par chasse de l'ennemi.*

D'après les motifs qui ont dicté la disposition, il n'est pas besoin de dire qu'elle est limitative.

Au reste, les cas qu'elle indique sont réellement les seuls où le jet doive être avarie commune, parce qu'il est juste de ne lui donner ce caractère que lorsqu'il est la suite d'événemens, et non lorsqu'il devient nécessaire par quelque faute dont le capitaine et le propriétaire du navire sont responsables : or, il n'y a réellement cas fortuit que quand

---

(1) Projet de Code de commerce, art. 322.

il y a tempête ou chasse de l'ennemi. Mais il est bon d'observer qu'ici le mot *tempête* est pris dans un sens beaucoup plus étendu que celui qu'il a dans le langage ordinaire ; il signifie tous les effets des vents et de la mer qui mettent le vaisseau en danger.

II. Mais il ne suffit pas qu'on se trouve dans ces circonstances, il faut encore qu'elles deviennent si pressantes qu'elles rendent le jet nécessaire. C'est cette nécessité qui doit être constatée par une délibération.

Cette formalité est-elle tellement indispensable, que le capitaine qui l'omettroit prendroit sur lui le dommage ?

La raison d'en douter, c'est qu'il n'est pas toujours possible de délibérer. Quelquefois le danger devient tellement imminent, qu'il n'y a pas un moment à perdre, et qu'on est réduit à prendre conseil des circonstances, sans avoir le temps de se consulter.

Aussi a-t-on toujours distingué deux sortes de jet.

Le jet *régulier* qui a lieu lorsque le danger n'étant pas encore parvenu au plus haut degré, il reste quelques instans pour délibérer ;

Le jet *irrégulier*, qui a lieu dans les circonstances

pressantes, et de la manière qu'on vient de dire. Ce dernier jet n'étant pas moins légal que l'autre, on le regardoit comme un demi-naufage.

Ces considérations avoient déterminé le Tribunal de commerce de Paimpol à demander que la formalité de la délibération préalable fût retranchée, et qu'on rédigeât ainsi l'article 410 : « *Lorsqu'un capitaine ou maître aura cru devoir, pour le salut commun de son navire et de ce qu'il contient, jeter à la mer une partie de son chargement, couper ou forcer les mâts de son navire, ou abandonner ses ancres, il sera tenu d'en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures qui suivront son arrivée au premier port, et d'en faire affirmer les circonstances, avec la vérité du tout, par la moitié au moins de son équipage* » (1).

Voici comment ce Tribunal motivoit son opinion. « La célérité, disoit-il, avec laquelle il est indispensable d'effectuer le jet au moment de l'échouement, sur un rocher sur-tout; la promptitude avec laquelle un mât devra être coupé à l'instant auquel un navire devient engagé (trop penché) par la force du vent, ou par l'effet d'un coup de mer; le premier et seul instant à saisir avec succès

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Paimpol, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 223.

pour couper un câble, lorsque la rupture d'un autre, ou une faute de vent, porte un vaisseau acculé près d'un écueil où sa perte va devenir inévitable; cent autres circonstances peuvent enlever au capitaine la possibilité de sauver son navire, si, avant de pouvoir commander la manœuvre dans laquelle seule il aperçoit le salut commun, il devient réduit à abandonner tout agissement, pour se constituer, avec son équipage, en corps délibérant; enfin, à enregistrer un arrêté, lors même que ses doigts sont presque sans mouvement, d'après le froid auquel il a été exposé pendant plusieurs heures.

« Il faut bien se convaincre que l'état de marin est d'autant moins facile à assujettir à des formes à remplir en mer, que tout est de circonstances dans ce qui concerne la navigation, et que le mouvement de l'œil est encore souvent trop lent pour apercevoir ce qu'il est instant de commander dans une manœuvre qui seule peut sauver le vaisseau, l'équipage et le chargement.

« Il est de l'honneur, il est de l'intérêt, il est du salut du capitaine de ne jeter, de ne couper, de n'abandonner, que lorsqu'il le croit indispensable au salut de la chose commune.

» Il s'offre assez peu d'exemples de ce que ces sortes d'événemens se soient opérés sans nécessité,

parce qu'il y a toujours des risques pour la vie de celui qui les commande.

» Mais, dans tous les cas, il seroit plus possible comme plus facile de rédiger les procès-verbaux voulus par cet article, lorsque la chose seroit faite sans nécessité, que lorsqu'elle deviendroit commandée par les circonstances.

« Dans le premier cas, l'exécution de la loi justifieroit un acte criminel; dans le second, l'impossible exécution de cette même loi feroit paroître coupable le capitaine qui aura agi d'après sa conscience.

« La rédaction d'une semblable délibération ne sauroit d'ailleurs, sans vouloir l'impossible, être exigée de la plupart des milliers de maîtres au cabotage, parce qu'il suffit au commerce que ceux-ci sur-tout soient bons marins et habiles pilotes sur nos côtes, sans qu'on puisse exiger qu'ils sachent beaucoup écrire.

« Pour être reçu maître au cabotage, les réglemens n'ayant même pas toujours exigé que les candidats sussent écrire, il est un grand nombre de ces anciens, excellens et préférés navigateurs sur nos côtes, qui à peine savent écrire leur nom.

« En résultat, cet article ne sauroit remédier à aucun abus; il pourroit au contraire commander des événemens malheureux pour le commerce : il

est donc à désirer qu'il soit retranché du projet de loi dont on s'occupe pour son utilité » (1).

La Cour d'appel de Caen n'alloit pas si loin que le commerce de Paimpol; elle ne demandoit pas que le capitaine fût indéfiniment dispensé de prendre l'avis des principaux de l'équipage, mais elle disoit que « dans le désordre produit par une tempête, et dans la précipitation d'une mesure commandée par un péril imminent, il sera souvent impossible d'exécuter tout ce qu'exige cet article. Il faut alors agir plutôt que de délibérer, et dresser des procès-verbaux longs et détaillés. Le capitaine ne doit donc être astreint à remplir les formalités prescrites, qu'autant et aussitôt qu'il lui est possible de le faire » (2).

La Commission répondit à toutes ces objections, que sans doute on n'avoit pas remarqué que de quelque façon que le jet se fasse, et dans le cas du jet irrégulier comme dans tout autre, il n'y a aucune raison qui puisse empêcher le capitaine de remplir les formes prescrites, attendu qu'il peut rédiger la délibération après que le danger est passé, (3).

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Paimpol, *tome 2, II<sup>e</sup> partie*, p. 221, 222 et 223. — (2) Observations du Tribunal de commerce de Caen, *tome 1<sup>er</sup>*, p. 174. — (3) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 109.

Cependant la possibilité de différer la rédaction de la délibération, sans être exclue, n'étoit pas néanmoins exprimée dans le projet de la Commission, lequel portoit seulement : *Le capitaine est tenu de rédiger par écrit la délibération* (1). Le Conseil a cru devoir l'établir textuellement : en conséquence il a ajouté ces mots : *aussitôt qu'il en a les moyens* (\*).

Mais cette disposition ne tend qu'à fixer le temps où la délibération sera rédigée, et cependant il s'agit de savoir si elle sera toujours indispensable.

Le texte ne le suppose pas. A la vérité l'article 410 dit d'une manière absolue que le capitaine prend l'avis des chargeurs et des principaux de l'équipage; et l'article 412, qu'il est *tenu* de rédiger la délibération; mais l'exécution du premier de ces articles est naturellement subordonnée, comme toutes les autres dispositions législatives, à la condition impérieuse de la nécessité, laquelle, ainsi que la Cour d'appel de Caen et le commerce de Paimpol l'ont prouvé, n'existe pas toujours. Quant à l'article 412, il n'est applicable qu'au cas où il y a une délibération, qu'au surplus il ne commande point.

---

(1) Projet de Code de commerce, art. 323.

\* Voyez art. 412.

Il ne reste donc que la réponse de la Commission qui veut une délibération dans tous les cas, même dans celui du *jet irrégulier*.

Cependant s'il falloit prendre ici le mot *délibération* dans son acception ordinaire, la Commission se trouveroit en contradiction avec elle-même, car on ne sauroit admettre le jet irrégulier et exiger qu'il soit précédé d'une délibération, puisque c'est précisément parce qu'il n'a pas pu en être délibéré qu'il est irrégulier.

On est donc forcé de croire, ou que la Commission n'a pas assez réfléchi sa réponse, ou qu'elle n'a voulu exiger une délibération dans les formes prescrites par l'article 410, que dans le cas du jet régulier; que ce qu'elle appelle *délibération* dans le cas du jet irrégulier, n'est pas une discussion préalable sur la nécessité du jet, mais une déclaration du capitaine, attestée par les gens de l'équipage et par les chargeurs, qui expliquent toutes les circonstances énoncées dans l'article 412.

Les formes dans lesquelles la délibération doit être rédigée sont indiquées par l'article 412; celle dans lesquelles elle doit être prise le sont dans l'article 410.

Les personnes qui y concourent sont :

Le capitaine,

Les intéressés au chargement,

Les principaux de l'équipage.

Au Conseil d'état on demanda que les chargeurs n'y fussent pas appelés. « Jusqu'ici, a-t-on dit, le capitaine prenoit l'avis des officiers et des maîtres d'équipage ; les intéressés peuvent ne pas connoître la manœuvre ; le subrécargue y est absolument étranger » (1).

Il fut répondu « que ce changement avoit été dicté par le respect pour la propriété ; » (2) « qu'il est juste d'écouter du moins celui qui représente les intéressés, mais que son avis ne peut nuire, puisque le capitaine a voix prépondérante » (3).

La disposition fut adoptée (4).

Quant aux gens de l'équipage, la loi ne les fait pas appeler tous, mais seulement les principaux. « Il ne faut compter, dit *Valin* (5), que ceux qui sont en état de délibérer en pareilles circonstances. C'est pour cela que la loi dit *les principaux de l'équipage*, ce qui exclut les mousses et les novices, mais non les anciens matelots, quoiqu'ils ne soient pas officiers mariniens ».

— S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi. Rien de

(1) M. *Gantheaume*, Procès-verbal du 27 août 1807, n° xx. —

(2) M. *Maret*, *ibid.*, n° XXI. — (3) M. *Regnaud de St.-Jean-d'Angely*, *ibid.*, n° XXII. — (4) *Ibid.*, n° XXIII. — (5) *Valin*, sur l'art. 1<sup>er</sup>, tit. 8, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

plus juste ; le salut commun exige qu'on s'en rapporte à ceux qui ont pour eux les connoissances et la pratique. Aussi nous venons de voir qu'il ne s'agit que d'écouter les chargeurs.

« Mais lorsque le capitaine se trouve en opposition d'avis avec les principaux de l'équipage, quelle sera l'opinion prépondérante » (1) ?

La Cour d'appel de Rennes, qui a présenté cette question, proposoit de la décider par l'article suivant : *Si la diversité d'avis se trouve entre le capitaine et les principaux de l'équipage, l'avis du plus grand nombre sera suivi. En cas de partage, le capitaine a la prépondérance* (2).

Cet article n'a pas été admis.

III. Enfin l'article 410 décide que les règles sur le jet ne s'appliquent pas seulement au jet des marchandises, mais encore à la résection des mâts et à l'abandon des ancres. Il étoit naturel de mettre sur la même ligne les sacrifices qui tombent sur le chargement, et ceux qui portent sur le navire.

---

(1) Observations de la Cour d'appel de Rennes, tome 1<sup>er</sup>, p. 355.

— (2) *Ibidem*.

## ARTICLE 411.

LES choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix, sont jetées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont, au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de l'équipage.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 217);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° XIII et XIV, art. 222);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n° V et VI, art. 411).*

CET article a été ajouté sur la demande du Tribunal et du Conseil de commerce de Marseille, lesquels ont dit : « L'ordonnance, après avoir tracé la conduite que doit tenir le capitaine réduit à faire le jet, détermine quelles sont les choses qui doivent être jetées les premières, et elle décide que ce sont les ustensiles du vaisseau et autres choses les moins nécessaires, de moindre prix, et les plus pesantes.

« Le rétablissement de cet article paroît devoir être utile. Rien en effet ne peut mieux constater la nécessité du jet que le parti pris par le capitaine

et par l'équipage, de jeter les ustensiles nécessaires à la préparation des alimens » (1).

---

## ARTICLE 412.

Le capitaine est tenu de rédiger par écrit la délibération aussitôt qu'il en a les moyens.

La délibération exprime

Les motifs qui ont déterminé le jet,

Les objets jetés ou endommagés.

Elle présente la signature des délibérans, ou les motifs de leur refus de signer.

Elle est transcrite sur le registre.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 218);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n°s XIII et XIV, art. 223);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s V et VI, art. 412).*

LE Code, après avoir réglé par l'article 410 la forme dans laquelle la délibération sera prise, règle dans celui-ci la manière dont elle sera rédigée.

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Marseille, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 60.

On a parlé de la première disposition de l'article dans les notes sur l'article 410.

La seconde détermine ce que la délibération doit exprimer ; ce sont les motifs du jet et les objets jetés ou endommagés.

L'énonciation qu'exige ici la loi des choses jetées et endommagées prouve ce qui a été dit ailleurs \*, que l'acte, dont parle l'article 412, n'est pas toujours une délibération proprement dite, mais quelquefois une déclaration et un procès-verbal ; car on ne peut pas insérer dans une délibération des faits qui n'en sont que la suite et qui lui sont postérieurs. L'ordonnance disoit qu'il seroit tenu *mémoire* des choses jetées ou endommagées (1) : il est évident que, sous ce rapport, le Code emploie le mot *délibération* dans le même sens que celui de *mémoire*.

La troisième disposition, qui exige la signature des délibérans ou l'expression des motifs de leur refus, est de droit commun.

Enfin, la quatrième qui veut que la délibération soit transcrite sur le registre n'est que l'application à l'espèce, de la règle générale établie par l'art. 224.

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 8, art. 4.

\* Voyez note 1<sup>re</sup> sur l'art. 410.

## ARTICLE 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 la délibération transcrite sur le registre.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 219);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 224);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 septembre (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 413).*

LA Commission avoit présenté cet article ainsi rédigé : *Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port, d'affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur le registre.*

*L'affirmation est faite devant les officiers publics désignés par le Gouvernement (1).*

D'un autre côté, la Commission avoit omis les articles relatifs au rapport du capitaine et qui sont les 242<sup>e</sup>, 243<sup>e</sup>, 244<sup>e</sup> et 245<sup>e</sup> du Code, croyant

---

(1) Projet de Code de commerce, art. 324.

sans doute qu'ils seroient mieux placés dans le Code de la police maritime.

La Cour d'appel de Rouen fit à ce sujet les observations suivantes : « Cet article , a-t-elle dit , est le seul qui ait quelque relation avec le titre des congés et rapports , dans l'ordonnance de la marine ; mais on ne voit pas qu'il puisse remplacer efficacement les dispositions très-utiles de cette ancienne loi , quant au dernier objet.

« La Cour ne s'occupera pas des congés ; ils furent mal à propos accolés , dans l'ordonnance , avec les rapports ; les congés , même vus politiquement , sont des passe-ports : il appartient donc au Gouvernement de régulariser cette partie administrative , de manière que le pavillon national soit assuré et respecté , de manière aussi que la fraude ne puisse pas se cacher sous ce voile.

« Mais il en est autrement des rapports : ces actes-là intéressent bien moins le Gouvernement que les commerçans , que tous ceux qui ont quelque relation avec le commerce maritime , aussi doivent-ils trouver leur régime dans la loi projetée.

« En effet , les capitaines de navire sont des voituriers maritimes ; à ce titre , ils sont dépositaires nécessaires de la fortune publique.

« Le transport qu'ils en font les expose , eux , leurs équipages , leurs navires et leurs cargaisons à

des événemens plus ou moins considérables , qui , par leur cause ou par leur nature , produisent des effets différens à l'égard des divers intéressés au navire et à la cargaison ; c'est une vérité reconnue dans le projet même , puisqu'il distingue telle avarie de telle autre , et puisqu'il donne à chaque espèce une vertu particulière.

« De là , on doit pressentir la nécessité que les capitaines constatent les accidens qui leur surviennent pendant le cours de leurs voyages , désignent les lieux où ils les ont éprouvés , indiquent les causes de ces accidens , rendent compte de la conduite qu'ils ont tenue à cette occasion , et des dommages visibles qui en sont résultés.

« Il est encore essentiel que ces rapports soient déposés et affirmés en justice , au lieu de la destination , même au premier port où le capitaine abordera , afin de saisir la vérité dans son premier jet ; car c'est sur ces rapports , vérifiés selon le besoin , que se règlent les droits et les risques de tous les intéressés.

« Tels furent l'intention et le but de l'ordonnance. On ne peut en douter , quand on relit son texte , qui ne fait exception d'aucun accident ; il est ainsi conçu :

Art. 5. *Le maître , faisant son rapport , représentera le congé , déclarera le lieu et le temps de son*

*départ, le port et le chargement de son navire, la route qu'il aura tenue, les hasards qu'il aura courus, les désordres arrivés dans son vaisseau, et toutes les circonstances considérables de son voyage.*

« Aussi, depuis la publication de cette loi, devenue celle de toutes les nations, les rapports des capitaines ont-ils été circonstanciés de manière à instruire parfaitement les intéressés et la justice sur la nature des droits et des risques de chacun.

« Le projet ne contient aucune de ces dispositions essentielles : l'article 176 oblige bien le capitaine à tenir un registre, mais ce registre semble destiné à tout autre objet qu'à constater les accidens du voyage ; en sorte que les capitaines pourroient se relâcher sur ce point important de leurs devoirs, sans qu'on pût leur en faire un reproche fondé.

« Ainsi disparaîtroit cette boussole qui a jusqu'à présent guidé les parties et les Tribunaux dans le réglemeut des avaries, dans la décision de toutes les contestations maritimes, la seule garantie de tous les intéressés à la navigation.

« D'un autre côté, les articles 322, 323 et 324 semblent restreindre les rapports aux seuls cas de jet à la mer ; comme si ces événemens fussent les seuls qui occasionnassent des pertes ou des dommages.

« Il en est beaucoup d'autres sans doute, même

plus fréquens que ceux-ci, qui méritent également justification, puisque leur effet doit tomber sur quelqu'un.

« Sous ce premier point de vue, la Cour pense que l'article 224 est insuffisant dans sa première partie ; qu'il est nécessaire de rappeler les dispositions de l'ordonnance sur le fait des rapports » (1).

Ce sont ces réflexions qui ont fait ajouter les articles 242, 243, 244 et 245, articles auxquels se rattache l'article 413, qui en reçoit son complément comme nous le dirons tout à l'heure.

La même Cour s'éleva encore contre la disposition finale de l'article de la Commission. Elle dit : « cette partie de l'article est susceptible de quelques réflexions en ce qu'elle intervertit l'ordre d'une attribution dont le fisc ne s'est jamais plaint, et dont le commerce a eu lieu de se féliciter depuis plus d'un siècle : le fisc d'aujourd'hui sera-t-il plus inquisiteur que le fisc d'autrefois ?

« Avant 1681, divers officiers publics, les notaires et autres, avoient pris l'usage de recevoir les rapports des capitaines ; il n'y avoit aucune règle à cet égard, aucune sûreté par conséquent.

« L'ordonnance fit bientôt cesser ce désordre ;

---

(1) Observations de la Cour d'appel de Rouen, tome 1<sup>er</sup>, p. 278, 279 et 280.

elle confia exclusivement aux juges des amirautés cette fonction dont l'objet touche de si près à l'intérêt public ; deux motifs durent déterminer l'opinion du législateur.

« 1<sup>o</sup> L'honneur de ces magistrats, fonctionnaires à vie, qui leur inspiroit le désir, la nécessité de se familiariser avec la science maritime, de se mettre en état de discerner la vérité du mensonge, de rectifier les erreurs ou les fautes des capitaines ;

« 2<sup>o</sup> L'attribution qui leur étoit donnée de toutes contestations procédant de risques échus et autres faits maritimes : n'est-il pas naturel que les rapports soient reçus par l'autorité qui doit prononcer sur leur contenu ? L'expérience a justifié le mérite de la loi sous ce double aspect.

« Mais l'article 324 porte que les rapports seront affirmés devant les officiers publics que le Gouvernement désignera.

« Depuis la suppression des amirautés, les rapports s'étoient faits devant les Tribunaux de commerce qui remplacent civilement les premiers ; et, depuis peu de temps, ils se font aux préposés des douanes, ce qui donne lieu de présumer que les douanes conserveront cette attribution nouvelle.

« Ce changement ne paroît pas sympathiser merveilleusement avec l'objet principal des rapports ; voici les raisons qui fondent cette opinion ;

« L'arrivée d'un navire chargé met en action nécessairement deux espèces d'intérêts :

« 1<sup>o</sup> L'intérêt du fisc ;

2<sup>o</sup> L'intérêt des propriétaires du navire et de la cargaison, des assureurs et des assurés. Celui-là, sans contredit, est le plus fort.

« L'intérêt du fisc se borne particulièrement à savoir s'il y a du prohibé dans la cargaison, s'il n'y a pas eu en route des versements frauduleux préjudiciables à ses droits sur le chargement entier.

« Que faut-il pour conserver, pour éclairer même ce premier intérêt ?

« Le congé du capitaine, qui indique le temps et le lieu du départ ; le manifeste du chargement, qui désigne les choses dont il est composé ;

« Les connoissemens qui servent à les vérifier ;

« Enfin, la présence d'un préposé de la douane au déchargement.

« Ces précautions et ces actes suffisent à la douane ; elle n'a qu'un regard indirect, pour ainsi dire indifférent, sur les fortunes de mer. Fait-elle des remises à l'occasion des marchandises avariées, il faut qu'on lui prouve l'avarie.

« Or, les objets sont sous ses mains et sous ses yeux ; elle les touche, elle les voit : on ne peut donc la tromper.

« Le second intérêt, au contraire, subdivisé en

une infinité de portions différentes sur lesquelles pèsera plus ou moins le fardeau des événemens , des causes qui les ont amenés , de la route que le capitaine a tenue , de la manière dont il s'est comporté à l'occasion de ces événemens , puisque c'est sur ces bases que le sort du capitaine et des intéressés doit se régler.

« Qui donc vérifiera les faits ? qui conservera ces droits importans ? Les préposés des douanes , si l'on en juge par le changement opéré depuis peu ; et déjà on y a remarqué des abus.

« Mais ces grands intérêts sont étrangers aux préposés des douanes ; leur connoissance et leur examen ne s'étendront pas au-delà de leur tarif , et l'intérêt le plus puissant restera sans surveillance et sans appui.

« Bien plus , les capitaines qui verront les grands intérêts négligés , se soustrairont avec plaisir à des devoirs qui les gênent peut-être , mais qui les contiennent , et ne s'occuperont qu'à satisfaire la vaine curiosité du fisc , et à le tromper.

« La Cour , fondée sur ces observations , pense que le Gouvernement sentira l'incohérence de l'attribution provisoirement donnée aux préposés des douanes , et son inutilité quant aux intérêts du fisc.

« Ce seroit aussi s'écarter du but , que de la déléguer à tout autre agent qui , par la nature de ses

fonctions, n'offriroit pas cette garantie qu'on trouve dans les Tribunaux chargés par la loi de veiller à la sûreté de tous ; et ici une réflexion toute simple ne doit point paroître déplacée :

« Chaque loi générale a son côté politique : le Code de commerce maritime est, plus que tout autre, doué de ce caractère, puisque c'est en quelque sorte un traité d'alliance que nous formons avec toutes les nations.

« Si cette institution, au lieu de capter leur confiance, excite leurs craintes, nos relations avec elles en souffriront, et le commerce français y perdra.

« En deux mots, nos lois nouvelles ont le mérite d'avoir distingué deux autorités par une ligne de démarcation assez évidente pour qu'on ne puisse pas s'y méprendre.

« Ont-elles donné au fisc des pouvoirs particuliers ? non ; mais elles lui ont donné des droits à faire valoir, de même qu'elles ont assuré ceux qui appartiennent à tous les citoyens.

« Que chacun donc conserve ses droits, les exerce librement sous les auspices de la loi ; elle sera égale pour tous, si les intérêts des uns ne sont pas subordonnés à l'inspection ou à la discrétion des autres, et l'harmonie existera.

« La suppression des amirautés a rendu aux Tri-

bunaux de commerce une compétence qu'ils avoient avant 1681 ; elle tient à l'objet de leur établissement.

« Ces Tribunaux ne coûtent rien à l'État, et leur composition est telle, qu'elle doit inspirer la confiance publique ; on y trouve réunies l'instruction et l'expérience sur la science maritime.

« La Cour pense donc,

« 1<sup>o</sup> Qu'il est nécessaire de rétablir les dispositions de l'ordonnance quant aux rapports ;

« 2<sup>o</sup> Qu'il est préférable de les soumettre à la vérification des Tribunaux de commerce, substitués aux Amirautés ;

« 3<sup>o</sup> Que même si le Gouvernement tient à ce que les douanes aient à l'avenir une connoissance qui leur a été jusqu'à présent inutile, au moins ce changement sera organisé de telle sorte qu'il ne puisse nuire aux intérêts et aux droits de tous ceux qui font le commerce maritime ; qu'à cet effet un double des rapports des capitaines, régulièrement et utilement faits, sera déposé et affirmé dans les Tribunaux de commerce pour la sûreté des parties intéressées » (1).

La Cour d'appel de Rennes (2) et le Tribunal,

---

(1) Observations de la Cour d'appel de Rouen, *tome 1<sup>er</sup>*, p. 280, 281, 282 et 283. — (2) Observations de la Cour d'appel de Rennes, *ibid.*, p. 356.

ainsi que le Conseil de commerce de Marseille (1), firent aussi les mêmes réclamations.

La Commission retrancha la disposition attaquée, sans néanmoins indiquer l'autorité qui recevrait l'affirmation. Mais comme en même temps elle ajouta les articles 242, 243, 244 et 245, il est évident que sur ce sujet elle a entendu s'y référer. L'affirmation doit donc être faite devant les autorités que ces articles constituent, pour recevoir le rapport duquel la délibération fait nécessairement partie, puisqu'elle est transcrite sur le registre qui devient la base du rapport.

L'affirmation est faite au premier port où le navire aborde, afin que le capitaine et l'équipage ne puissent pas mettre à terre leurs propres effets ou ceux de chargeurs qu'ils voudroient favoriser, et les comprendre ensuite dans les marchandises jetées.

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Marseille, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 59.

---

(1) Observations de la Cour d'appel de Rouen, tome 1<sup>er</sup>, p. 280, 281, 282, et 283. — (2) Observations de la Cour d'appel de Rennes.

## ARTICLE 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 français.

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 France, 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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 220);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n°s XIII et XIV, art. 225);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s V et VI, art. 414).*

QUAND la loi décide que l'estimation des pertes et dommages sera faite par experts, c'est dans la supposition que les parties intéressées ne seront pas présentes, ou ne parviendront pas à se régler de gré à gré; si elles étoient toutes là, elles pourroient arrêter leurs comptes sans l'intervention d'experts. Le recours à la justice est ouvert à tous,

mais n'est forcé pour personne. Quiconque est capable de contracter, l'est aussi de transiger.

L'article n'est donc que pour le cas où il n'y a pas de règlement à l'amiable.

Il veut que les experts, dont l'intervention devient alors nécessaire, soient nommés par l'autorité publique.

A-t-on entendu par-là qu'ils ne pourroient pas l'être par les parties ?

Cela ne sauroit se supposer, puisque les parties ont même le droit de se régler ; elles ont indubitablement aussi le droit de choisir leurs experts. L'article 429 du Code de procédure civile leur accorde cette facilité, même après que la contestation est engagée, et qu'elle doit être suivie devant les Tribunaux.

Maintenant, par qui les experts devoient-ils être nommés, quand les parties ne pourroient pas en convenir.

Le premier projet de la Commission présente la rédaction suivante : *L'état des pertes et dommages est fait, à la diligence du capitaine, dans le lieu de la décharge du bâtiment, par un ou plusieurs experts nommés par l'agent du Gouvernement, et, à défaut, par le juge du lieu (1).*

---

(1) Projet corrigé, art. 325.

Le Tribunal de commerce du Havre demandoit que les experts fussent nommés par le Tribunal de commerce, s'il y en avoit, et, à défaut, par le maire du lieu de la décharge. « Il fondoit la proposition de ce changement sur le mot vague d'agent du Gouvernement, beaucoup de fonctionnaires publics pouvant être considérés comme tels.

« Sur ce que, dans tous les lieux d'arrivée, surtout après le jet qui peut forcer un navire d'entrer dans le plus petit port, il pourroit ne s'y trouver ni agent du Gouvernement, ni juge du lieu, ni Tribunal de commerce, mais il s'y trouvera toujours un maire; et ce fonctionnaire public est aussi propre que le juge du lieu à remplir le but de la loi, au défaut d'un Tribunal de commerce » (1).

« Le Tribunal de commerce de Baïonne proposa aussi de déférer la nomination des experts aux Tribunaux de commerce, et là où il n'y en auroit pas, au juge de paix du canton » (2).

Le Tribunal de commerce de Bordeaux (3) et celui de Marseille (4), en partageant l'avis de celui de Baïonne, pour le cas où la décharge a lieu dans

---

(1) Observations du Tribunal de commerce du Havre, *tome 2, Ire partie*, p. 464 et 467. — (2) Observations du Tribunal de commerce de Baïonne, *ibid.*, p. 106. — (3) Observations du Tribunal de commerce de Bordeaux, *ibid.*, p. 186. — (4) Observations du Tribunal de commerce de Marseille, *tome 2, IIe partie*, p. 61.

un port de France, pensèrent que si elle se faisoit dans un port étranger, les experts devoient être nommés par le consul français, (1).

L'article 41 a été formé de la combinaison de ces divers amendemens (2).

On a préféré le juge de paix au maire, parce que la nomination d'experts est ici une fonction essentiellement judiciaire.

La Section du Conseil d'état a de plus pourvu au cas où il n'y a pas de consul dans le port étranger où s'opère la décharge.

Au reste, l'évaluation ne pouvoit être faite que par experts, les parties n'étant pas toutes présentes pour en convenir de gré à gré.

## ARTICLE 415.

LES MARCHANDISES JETÉES SONT ESTIMÉES SUIVANT LE PRIX COURANT DU LIEU DU DÉCHARGEMENT<sup>1</sup>; LEUR QUALITÉ EST CONSTATÉE PAR LA PRODUCTION DES CONNOISSEMENS, ET DES FACTURES S'IL Y EN A<sup>2</sup>.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 220);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

(1) *Projet corrigé, art. 325. — (2) Ibid.*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 226) ;*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 415).*

I. LES MARCHANDISES JETÉES SONT ESTIMÉES SUIVANT LE PRIX COURANT DU LIEU DU DÉCHARGEMENT. Il existe entre cet article et l'article 339 une différence très-remarquable mais fondée.

L'article 339 veut que, relativement au contrat d'assurance, la valeur des marchandises soit estimée suivant le prix courant, au temps et lieu du chargement.

L'article 415 décide au contraire que, pour évaluer le dommage causé par le jet, on estimera les marchandises jetées, suivant le prix courant au lieu du déchargement.

L'une et l'autre disposition reposent sur le même principe. Il s'agit dans les deux cas de donner à la chose la valeur qu'elle a au temps où l'affaire se traite. Une valeur éventuelle ne peut pas servir de règle dans le contrat d'assurance \*, ni une valeur passée, dans l'estimation du dommage : le chargeur doit être indemnisé dans la proportion de sa perte effective ; or, il perd réellement le prix qu'il auroit

---

\* Voyez note sur l'art. 332.

vendu la chose, au lieu où elle seroit arrivée sans le jet.

Il se pourroit aussi qu'au lieu de la décharge les marchandises valussent moins qu'elles n'ont coûté; donc, si elles étoient évaluées au prix d'achat, les contribuables indemniseront le propriétaire dans une mesure plus forte que sa perte réelle.

Mais les marchandises jetées ou endommagées ne sont pas les seuls objets dont l'estimation devient nécessaire pour opérer la contribution : il faut évaluer généralement.

D'un côté, toutes les choses dont la perte est avarie commune, et par conséquent les câbles et mâts coupés ou rompus, les ancres abandonnées, en un mot les effets quelconques du navire qui ont été sacrifiés au salut commun.

D'un autre côté, les choses qui doivent contribuer dans la proportion de leur valeur à payer l'indemnité, c'est-à-dire les marchandises sauvées, le navire et le fret.

La Cour d'appel de Rennes § proposoit en conséquence de substituer le mot générique *objets* ou *choses*, au mot *marchandises* § (1).

Il est certain que l'estimation de ces choses doit avoir lieu : on vient de poser ce principe, mais ce

---

(1) Observations de la Cour d'appel de Rennes, tome 1<sup>er</sup>, p. 357.

ne peut pas être d'après la règle d'évaluation établie pour les marchandises, car l'indemnité due au capitaine n'est pas de la somme qu'il lui en coûtera dans le lieu de la décharge, pour remplacer les mâts, câbles, etc., mais de la valeur que ces effets avoient réellement au temps de la perte.

La Commission, dans son premier projet, avoit établi des règles d'évaluations, tout à la fois pour les marchandises jetées, et pour les marchandises sauvées. Sa rédaction portoit : *Les marchandises jetées sont estimées d'après le connoissement ou les factures, s'il y en a.*

*Les marchandises sauvées sont estimées, d'après l'état où elles se trouvent, et suivant le prix courant au lieu de la décharge (1).*

La Cour de cassation combattit la distinction que faisoit le projet entre les effets jetés et les effets sauvés. « L'ordonnance, a-t-elle dit, veut que les effets jetés et sauvés soient, d'après leur qualité connue, estimés suivant le prix courant au lieu de la décharge.

« Au contraire, le projet réserve ce mode d'estimation pour les *effets sauvés*.

« Et il veut que les *effets jetés* soient estimés

(1) Projet de Code de commerce, art. 325.

d'après les connoissemens et *factures*, ce qu'on entend signifier qu'ils soient estimés suivant le prix de la facture ou d'*achat*; il veut encore que les effets *sauvés* soient estimés d'*après l'état où ils se trouvent*, ce qui confirme que l'intention de l'article est que les effets *jetés* ne soient estimés que le prix de l'achat.

« Or, dans ce système, voici ce qui arriveroit.

« Paul et Pierre ont chacun un chargement qui a coûté 24,000 fr. sur le pied de facture, et qui eût gagné cent pour cent s'il étoit arrivé à bon port.

« Les effets de Paul ont été jetés.

« Les effets de Pierre sont arrivés en bon état, et au cours du lieu, ils valent 48,000 fr.

« Suivant l'article 35 du projet, il faut indemniser Paul de 24,000 fr. ;

« Et suivant l'article 36, cette indemnité doit être prise, tant sur lui-même que sur Pierre.

« Paul confondra donc en lui-même une partie de cette indemnité dans la proportion de 24,000 fr. (estimation de ses marchandises suivant les factures) à 48,000 fr. (estimation des marchandises de Pierre au cours du lieu), c'est-à-dire que Paul confondra en lui-même un tiers de l'indemnité qui lui est due.

« Ainsi Paul recevra de Pierre 16,000 fr., et il restera en perte de 8,000 fr.

» Au contraire, Pierre conservera 32,000 fr.,

outre les 16,000 fr. qu'il aura donnés , et il aura 8,000 fr. de bénéfice. Pourquoi cette différence dans leur sort ? Tous les intéressés sur un même navire sont associés pour supporter également les pertes résultant d'avaries communes , parce que ces avaries ont nécessairement pour cause et pour effet le salut de tous.

« A joindre qu'il seroit du plus grand danger que le sort des chargeurs fût dans les mains du capitaine, qui, par le choix des marchandises qu'il jetteroit, feroit perdre l'un , tandis que l'autre auroit des bénéfices.

« En estimant, suivant l'article 6 de l'ordonnance, les marchandises jetées et celles sauvées, au prix courant au lieu de la décharge, l'équité est rétablie.

« Les effets *sauvés* valent 48,000 fr.

« Les effets *jetés* auroient eu la même valeur ; ainsi la perte de Paul est de 48,000 fr.

« Cette perte est une avarie commune.

« Chacun doit en supporter la moitié.

« Pierre doit payer à Paul 24,000 fr. : ils sont traités de la même manière.

« Si les effets de Pierre ont été avariés par le jet ou autre avarie commune ,

« Il faut les estimer ce qu'ils valent , au cours du lieu , dans l'état où ils sont ;

« Estimer ensuite la diminution de valeur que leur a causée l'avarie commune.

« On joint l'estimation de cette avarie à celle des marchandises jetées, et le tout se partage de la même manière.

« Ainsi, supposons que les marchandises de Pierre aient souffert une avarie qui en diminue la valeur de 6,000 fr.

« L'estimation de ces marchandises, dans l'état où elles se trouvent, est 42,000 fr.

« L'estimation de l'avarie est 6,000 fr.

« La perte est 48,000 fr.

« Il y a 54,000 fr. d'avaries à répartir entre 96,000 fr.

« Chacun y contribue pour moitié, puisque chacun a 48,000 fr. dans les 96,000 fr.

« Ainsi chacun supporte 27,000 fr.

« Et chacun a 21,000 fr. » (1).

La Cour de cassation présenta une rédaction conforme à l'avis qu'on vient de lire (2).

Les Tribunaux et Conseils de commerce de Marseille et de Rouen, réclamèrent aussi contre la distinction que faisait le projet (3).

(1) Observations de la Cour de cassation, *tome 1<sup>er</sup>, p. 43, 44 et 45.* — (2) *Ibid.*, p. 46. — (3) Observations du Tribunal de commerce de Marseille, *tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 353.*

La Commission réforma sa rédaction et adopta celle qui suit : *Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu de la décharge, d'après les connoissemens et les factures, s'il y en a. Les marchandises sauvées sont estimées suivant le prix courant du lieu de la décharge, d'après l'état où elles se trouvent (1).*

Le Code admet tous ces principes.

Par l'article 415 il décide que les marchandises seront estimées au prix courant dans le lieu de la décharge.

Par l'article 417 il étend cette règle aux marchandises sauvées.

Par l'article 424 il prononce que ces marchandises seront évaluées en l'état qu'elles se trouvent.

Je reviendrai sur ce sujet dans les notes sur les articles 417 et 424.

2. LEUR QUALITÉ EST CONSTATÉE PAR LA PRÉSENTATION DES CONNOISSEMENS ET DES FACTURES, S'IL Y EN A. On vient de voir que l'article 325 révisé de la Commission portoit : *Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu de la décharge, d'après les connoissemens et les factures, s'il y en a.*

---

(1) Projet corrigé, art. 325.

Cette rédaction n'étoit pas assez nette. Elle auroit pu faire croire que l'évaluation seroit faite cumulativement d'après le prix courant, les connoissemens et les factures; chose impossible, car on ne peut pas estimer tout à la fois, d'après les deux bases si différentes du prix courant et du prix d'achat.

¶ Les connoissemens et les factures, comme disoient le Tribunal et le Conseil de commerce de Rouen, ne doivent être représentés que pour juger de la qualité des effets jetés; ainsi le vouloit l'ordonnance, (1).

Le Code en conséquence en a textuellement réduit les effets à ces termes.

## ARTICLE 416.

LES EXPERTS NOMMÉS EN VERTU DE L'ARTICLE PRÉCÉDENT FONT LA RÉPARTITION DES PERTES ET DOMMAGES <sup>1</sup>.

LA RÉPARTITION EST RENDUE EXÉCUTOIRE PAR L'HOMOLOGATION DU TRIBUNAL <sup>2</sup>.

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

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807. Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 221;*

(1) Observations du Tribunal de commerce de Rouen, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 353.

Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);

Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 227);

Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;

Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 416).

1. LES EXPERTS NOMMÉS EN VERTU DE L'ARTICLE 414 FONT LA RÉPARTITION DES PERTES ET DOMMAGES. De là résulte implicitement que ces experts estiment non-seulement les effets jetés, mais encore les marchandises sauvées, le navire et le fret, car, sans cette estimation, la répartition ne pourroit pas se faire.

2. LA RÉPARTITION EST RENDUE EXÉCUTOIRE PAR L'HOMOLOGATION DU TRIBUNAL. Ce Tribunal est celui qui a nommé les experts, c'est-à-dire le Tribunal de commerce.

---

## ARTICLE 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.

Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XYIII, art. 222);

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 228);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 417).*

LE principe est que chacun de ceux qui profitent du sacrifice supportent l'indemnité. Il est donc évident que la répartition doit être faite sur les marchandises sauvées et le navire.

Elle doit être également supportée par le fret, puisque si la cargaison eût péri, le fret auroit cessé d'être dû, et qu'ainsi il a été sauvé par le jet \*.

Enfin il est juste que même les effets jetés contribuent. Leur propriétaire profite du jet, puisqu'il est remboursé sur les valeurs qui restent. Cependant s'il recevoit en entier le prix de sa chose, sa condition seroit meilleure que celle du propriétaire des effets sauvés, tandis qu'elle ne doit être qu'égale.

La répartition suppose, comme on l'a dit, une évaluation préalable des effets sur lesquels elle porte.

L'article 415 a posé les bases de cette estima-

---

\* Voyez 302.

tion pour les marchandises jetées; celui-ci les établit pour les autres objets.

Il assimile, sous ce rapport, les marchandises sauvées, aux marchandises jetées, puisqu'il veut qu'elles soient estimées à leur valeur au lieu de la décharge.

Relativement au navire, le Tribunal et le Conseil de commerce de Rouen demandoient ¶ que pour prévenir les contestations qui s'élèvent souvent sur la manière de l'évaluer, la loi décidât que sa valeur seroit déterminée par celle qui auroit été stipulée aux polices d'assurance, et, à défaut de police, sur l'estimation faite à l'époque du départ (1).

La Cour d'appel de Caen vouloit aussi qu'on s'arrêtât à la valeur qu'avoit le navire avant le voyage (2).

La Commission, rappelant la demande du commerce de Rouen, dit que « comme elle n'avoit pas été faite par d'autres villes de commerce, on avoit cru devoir s'abstenir de faire cette addition » (3).

Le Conseil d'état ne fut pas de cet avis; il pensa qu'une règle d'évaluation seroit utile, par les raisons que le Tribunal de Rouen avoit alléguées;

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Rouen, *tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 352.* — (2) Observations de la Cour d'appel de Caen, *tome 1<sup>er</sup>, p. 254.* — (3) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, *p. 110.*

mais il n'adopta pas celle que ce Tribunal, ainsi que la Cour d'appel de Caen proposoient. Elle ne se concilioit pas avec les principes de la matière. En effet, il ne s'agit de faire contribuer le capitaine que dans la proportion de ce que le jet lui a conservé; or, un navire n'a certainement pas la même valeur après avoir été fatigué par le voyage, qu'au moment de son départ. En conséquence l'article 417 décide qu'on s'arrêtera à celle qu'aura le vaisseau au lieu de la décharge.

Reste le fret.

Il peut s'élever des contestations sur son taux pour les marchandises chargées à l'insçu du capitaine, dans le cas de l'article 292.

Il peut s'en élever aussi sur la quotité actuellement due, même lorsqu'il y a une charte-partie, car la contribution ne se prend que sur le fret acquis au moment du jet.

Dans les deux hypothèses, une évaluation devient nécessaire.

Dans la première, pour fixer le taux du fret au lieu du chargement.

Dans la seconde, pour reconnoître combien il est dû de fret au capitaine, en proportion de la distance entre le point du départ et le lieu de la décharge.

J'ai dit ailleurs pourquoi le fret et le navire ne contribuent chacun que pour moitié \*.

---

## ARTICLE 418.

Si la qualité des marchandises a été déguisée par le connoissement, 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 connoissement, si elles sont perdues.

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

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

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 222);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 229);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 418).*

L'équité de ces dispositions est évidente. Elles tournent la fraude contre elle-même, et l'empêchent de nuire à autrui.

---

\* Voyez ci-dessus, p. 596.

## ARTICLE 419.

LES munitions de guerre et de bouche, et les hardes des gens de l'équipage, ne contribuent point au jet; la valeur de celles qui auront été jetées sera payée par contribution sur tous les autres effets.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807  
Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 224);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal,  
n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 250);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 419).*

LES munitions de guerre et de bouche, étant destinées à la défense du navire et à nourrir l'équipage et les passagers, deviennent elles-mêmes des moyens de salut commun. Il étoit donc juste de les excepter des effets qui contribuent à l'indemnité des sacrifices faits pour sauver le navire, les hommes et la cargaison. Mais de cela même il résulte que l'exception est bornée aux munitions destinées à l'usage du navire. Les comestibles et les munitions de guerre qui n'y auroient été chargés que pour être transportés, font partie de la cargaison,

et, à ce titre, ils doivent contribuer comme toutes les autres marchandises.

Dans les munitions de bouche, il faut comprendre même les vivres que les passagers ont embarqués pour leur usage pendant la traversée. Ces provisions particulières en effet font partie de la masse des victuailles, puisqu'elles diminuent d'autant la consommation de celles qui ont été achetées par le capitaine, et que même, au besoin, elles sont mises en commun \*.

Les hardes des gens de l'équipage ne doivent pas moins que les victuailles, être exemptes de contribution : car pour que les matelots puissent travailler à la manœuvre, ils ont presque autant besoin d'être vêtus que nourris. D'ailleurs le principe général est de ne faire contribuer que les choses qui sont transportées, et non celles dont on se sert durant le trajet ; et voilà pourquoi même les habits et les bijoux que les passagers portent, et leurs habits de rechange, ne supportent pas de contribution.

Enfin le loyer des gens de l'équipage ne contribue pas. Il est lui-même habituellement le prix du salut commun. D'un autre côté, comme le fret contribue, et que les loyers des matelots sont une des

---

\* Voyez art. 249.

charges du fret, on imposeroit une double contribution sur le même objet, si l'on faisoit concourir tout à la fois et le fret et les loyers des matelots.

Cependant l'article 419 ne prononce pas cette dernière exception. « Mais il ne garde le silence sur cet objet que parce que toutes les garanties pour le salaire des gens de l'équipage sont déjà assurées par les articles 258, 259, 260 et sur-tout 428 du Code » (1).

Observons que l'article 419 a substitué les mots *gens de l'équipage* au mot *matelots*, dont l'ordonnance se servoit, et ce n'est pas sans dessein. La rédaction de l'ordonnance laissoit indécise la question de savoir si l'exemption s'étendoit au capitaine et aux officiers. L'usage l'avoit décidé affirmativement; mais il étoit bon que la loi s'en expliquât. A la vérité l'article 272 assimile le capitaine et les officiers aux matelots, mais ce n'est que relativement au pansement, au rachat, et aux règles pour le taux et le paiement des loyers, et dès-lors il ne fournit que des inductions sur la question qui nous occupe. En conséquence, la Commission de commerce de Lorient proposa le changement dont il s'agit. « Les expressions *gens de l'équipage* lui paroissant plus génériques et dé-

---

(1) M. Jubé, tribun, *Discours*, p. 52.

signer plus particulièrement tous les individus qui font le service du navire » (1).

L'amendement et les motifs de la Commission de commerce de Lorient ont été adoptés (2). Il est donc dans l'intention du législateur que l'exemption profite également au capitaine, aux officiers, aux matelots; en un mot, à tous ceux par lesquels le navire est servi.

## ARTICLE 420.

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

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 225);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n°s XIII et XIV, art. 231);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s V et VI, art. 420).*

PERSONNE ne peut charger sur le navire sans l'aveu du capitaine, attendu que ce dernier est le

(1) Observations de la Commission de commerce de Lorient, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 506. — (2) Projet corrigé, art. 328.

maître de sa chose. Ce principe est la base de l'article 292. Si par les raisons qui ont été exposées dans les notes sur cet article, on ne permet au capitaine de se débarrasser que dans le lieu du chargement des marchandises chargées à son insçu, cette règle, comme on l'a dit dans les même notes, souffre néanmoins exception lorsque ces marchandises surchargent le vaisseau ; alors il lui est permis non-seulement de les mettre à terre, mais même de les jeter à la mer. Or, le capitaine se trouve évidemment dans ces circonstances toutes les fois qu'il y a lieu au jet. De là résulte qu'il ne peut pas être dû d'indemnité au chargeur.

Que si, au contraire, ces marchandises, quoiqu'indûment chargées, sont sauvées par le jet, il est juste qu'elles contribuent, puisqu'après tout et par le fait, le chargeur profite du sacrifice.

Pour connoître quelles marchandises sont chargées sans l'aveu du capitaine, il faut avant tout consulter le connoissement, car le connoissement est le titre du chargeur, en ce qu'il constitue la responsabilité du capitaine \* ; aussi le chargeur qui n'a chargé que d'après une convention avec le fréteur ne manque pas d'exiger cette pièce. Le capitaine lui-même est tenu de l'avoir à bord \*\*.

---

\* Voyez art. 222. — \*\* Voyez art. 226.

Néanmoins comme d'après l'article 292, le capitaine peut garder les marchandises chargées à son insçu, à moins qu'elles ne surchargent le navire, et que même il le doit dès qu'il a mis à la voile, il est possible que des effets non compris dans les connoissemens se trouvent faire partie du chargement légitime.

Quelquefois aussi le capitaine, parce qu'il est pressé de mettre à la voile, ou par d'autres causes, ne signe pas le connoissement. « Cela arrive particulièrement pour les piastres que les négocians de Bordeaux vont prendre à Cadix ou dans tout autre port espagnol » (1).

La justice veut qu'alors la déclaration du capitaine inscrite sur le livre de bord, sur la facture générale du chargement, ou faite de toute autre manière non suspecte, supplée le connoissement.

Le Code a donc ajouté cette disposition à l'ordonnance sur la demande du Conseil de commerce de Bordeaux, lequel a observé qu'il « falloit laisser cette faculté au commerce, car elle ne nuit en rien, et facilite quelquefois des opérations essentielles » (1).

« La fraude qu'on pourroit craindre sera prévenue par le danger qu'auront à courir les pro-

(1) Observations du Tribunal de commerce de Bordeaux, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 186. — (2) *Ibidem.*

priétaires des marchandises précieuses, enfermées dans des ballots, dans des coffres, ou autrement, et que des circonstances urgentes auront fait jeter avant que l'exhibition détaillée ait pu en être faite » (1).

## ARTICLE 421.

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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 226);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n°s XIII et XIV, art. 252);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s V et VI, art. 421).*

LE Tribunal et le Conseil de commerce de Caen ont dit sur cet article : « Nous pensons que c'est en quelque sorte autoriser les capitaines à mettre des marchandises sur le tillac, et nous désirerions,

(1) M. Jubé, tribun, *Discours*, p. 52.

au contraire, que cela leur fût absolument défendu. Un navire dont le tillac est rempli de marchandises ne peut manœuvrer aussi bien que si le pont étoit libre. Dans un moment de mauvais temps, un défaut de manœuvre peut faire manquer de revirer de bord, et exposer le navire à faire côte, ou à se perdre corps et bien. La marchandise qui étoit sur le pont est perdue ; cependant comme les écoutes se trouvent souvent enlevées, le capitaine dit et affirme que tout étoit dans la cale.

« L'amirauté de Quillebœuf avoit fait un règlement qui condamnoit à des amendes tout navire qui, montant la rivière de Seine, avoit des marchandises sur son pont. Ce règlement étoit sage ; quand la cale du navire est pleine, et souvent la chambre, c'est certainement bien assez ; mais il est des capitaines dont l'avidité n'est jamais rassasiée. Un article de la loi est absolument nécessaire à cet égard. Il pourroit être ainsi conçu : *Tout capitaine qui chargera des marchandises sur le tillac, non-seulement sera responsable des marchandises, mais en outre paiera une amende du triple du fret des dites, au profit des invalides ; et si le navire fait côte, il sera poursuivi criminellement* (1).

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Caen, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 254 et 255.

On pourra profiter de l'observation du commerce de Caen, quand on rédigera le Code de la police de la mer; mais l'article qu'elle proposoit eût été déplacé dans une loi qui n'a pour objet que les contrats maritimes \*. L'article 421 étant donc étranger au devoir du capitaine, n'autorise ni ne défend les chargemens sur le tillac. On ne pouvoit néanmoins se dispenser d'admettre que, dans le fait, il y en auroit, fût-ce par contravention aux lois, et dès-lors il devenoit nécessaire de régler quelles en seroient les conséquences en cas de jet. C'est là l'unique but de l'article.

Il est certain, comme disoit le commerce de Caen, que les marchandises placées sur le tillac surchargent nécessairement le navire, puisqu'elles ne sont mises là que parce que la cale est pleine, et que dès-lors elles sont en sus du port du vaisseau.

Il est certain aussi qu'elles embarrassent la manœuvre.

Si donc elles sont jetées, on doit supposer que c'est parce que leur chargement illicite mettoit en danger un navire qui d'ailleurs n'avoit pas besoin de faire jet.

Si elles sont endommagées par le jet, on doit

---

\* Voyez l'avertissement placé en tête du présent livre.

présumer que c'est parce que leur présence rendoit la manœuvre difficile.

Dans les deux cas le dommage a bien pour cause ou pour occasion le salut commun; mais le salut commun ne l'eût peut-être pas nécessité, si le chargement n'eût pas été lui-même une contravention aux règles, s'il n'eût pas appelé les dangers sur le navire, ou contribué à les augmenter. Il seroit donc plus juste de donner aux autres chargeurs un recours contre ceux par lesquels leurs effets ont été mis en péril, que de les faire contribuer à la perte méritée qu'éprouvent ces derniers. Cependant on doit appliquer ici l'exception que fait l'article 229 pour le petit cabotage \*.

Aux termes du même article, la perte tombera ou sur le chargeur, s'il a consenti à ce que ses effets fussent placés sur le tillac, ou sur le capitaine, s'il les y a chargés sans le consentement du propriétaire.

L'article 421 réserve formellement ce dernier recours, de peur qu'on ne crût que ses autres dispositions l'excluoient dans l'hypothèse du jet.

Mais de ce que les effets dont il s'agit ne doivent pas profiter de la contribution, il ne s'ensuit pas qu'ils ne doivent pas la supporter quand le jet les a sauvés. Il y a parité de raisons entre ce cas et

---

\* Voyez note 4 sur l'art. 229.

celui où le jet empêche de périr des marchandises non comprises dans le connoissement \*.

---

## ARTICLE 422.

Il n'y a lieu à contribution pour raison du dommage arrivé au navire, que dans le cas où le dommage a été fait pour faciliter le jet.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 227);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 233);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 422).*

LA Cour de cassation a reproché à cet article d'être inutile et d'énoncer un principe faux (1). « Il restreint pour le navire les avaries communes, a dit la Cour, au dommage qu'il a souffert pour faciliter le jet; or, suivant l'article 400, plusieurs autres événemens sont avaries communes pour le navire » (2).

---

(1) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 51. —

(2) *Ibidem.*

\* Voyez les notes sur l'article précédent.

On ne peut disconvenir que le texte ne rende cette observation très-spécieuse, mais la rédaction est celle de l'ordonnance (1), et jusqu'alors l'usage en avoit si bien fixé le sens, que nulle autre Cour, nul Tribunal de commerce n'a réclamé contre l'article.

Voici comment *Valin* l'explique.

« Les articles précédens, dit cet auteur, ayant déjà réglé que les pertes causées au navire par tempête ou autre fortune de mer, ne sont que des avaries simples et particulières, à moins qu'elles n'aient été faites ou souffertes pour le salut commun, celui-ci n'ajoute rien à leur décision, en disant qu'il ne sera fait aucune contribution pour raison du dommage arrivé au bâtiment, s'il n'a été fait exprès pour faciliter le jet, puisque pour juger si telle avarie sera sujette à répartition et contribution ou non, tout dépend du point de savoir si elle est avarie particulière ou commune.

« A prendre à la lettre la fin de cet article, le droit du propriétaire du navire se trouveroit fort restreint, et il en faudroit conclure qu'il ne pourroit pas demander raison du dommage arrivé à son bâtiment, qu'autant qu'il y auroit eu jet, et que le dommage auroit été fait exprès pour le faciliter; mais nulle apparence d'admettre cette interpréta-

---

(1) Ordonnance de la marine de 1681, liv. 3, tit. 8, art. 14.

tion, comme ne pouvant s'accorder ni avec l'équité naturelle, ni avec la disposition de l'article 6 titre des avaries \*.

« Aux termes de cet article, en effet, qu'il y ait jet ou non, dès qu'il a fallu couper les câbles et les mâts, abandonner les ancres, etc., pour le salut commun et éviter le naufrage ou la prise, nul doute que ce ne soit là une avarie commune, sujette par conséquent à contribution. . . . D'un autre côté, dans le cas du jet, si dans le trouble de la manœuvre et l'agitation des flots, des cordages ont été coupés, des vergues ont été emportées, ou, si en jetant des canons ou autres effets de poids, les bordages du navire ont été endommagés, etc., nul doute non plus que ce ne soient encore là des avaries communes, quoique rien de tout cela n'ait été fait exprès.

« Ce n'est donc pas à cela non plus qu'on peut faire l'application de notre article, mais seulement au cas d'un naufrage ou échouement effectif, où chacun supporte la perte comme avarie particulière, et sauve ce qu'il peut. . . . En pareille occurrence, il arrive cependant quelquefois que, pour tirer les marchandises, il faut faire des ouvertures au navire, ce qu'on appelle le *saboder*; c'est bien

---

\* 400 du Code.

alors un dommage fait exprès au bâtiment pour faciliter le jet, ou ce qui est la même chose, l'extraction des marchandises; et c'est sans doute cette opération que notre article a eu en vue, quoiqu'il y ait un article exprès sur ce sujet \*. Par cette explication simple et naturelle de notre article, on lui fait porter une décision particulière qui ne déroge en rien à l'idée générale que l'article 6 du titre des avaries \*\*, a déjà donnée des dommages arrivés au navire, qui doivent être considérées comme avaries grosses et communes, sujettes par conséquent à contribution (1).

---

## ARTICLE 423.

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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 229);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n° XIII et XIV, art. 235);*

---

(1) *Valin*, sur l'art. 14, tit. 8, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

\* Art. 426. — \*\* 400 du Code.

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos v et vi, art. 423).*

CE n'est pas à ce qui s'est passé, mais au résultat qu'il faut s'attacher pour juger s'il y a lieu à contribution\*. Ici le résultat est la perte du navire, soit par naufrage, soit par prise, événemens que l'article 403 met au rang des avaries particulières.

De tout cela suit que les propriétaires des marchandises sauvées ne doivent pas dédommager ceux des marchandises jetées, puisque ce n'est pas au jet qu'ils sont redevables de la conservation de leur propriété.

## ARTICLE 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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n<sup>o</sup> xviii, art. 250);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n<sup>o</sup> xxiv);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos xiii et xiv, art. 236);*

\* Voyez note 2 sur l'art. 410.

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos v et vi, art. 424).*

L'ESPÈCE de cet article est bien différente de celle de l'article précédent. Le jet a sauvé les marchandises et dès-lors le droit à l'indemnité est acquis au propriétaire des effets jetés. Les nouveaux événemens qui surviennent ensuite ne peuvent pas détruire ce droit, attendu qu'ils sont étrangers au premier et que le droit acquis n'a rien de conditionnel. Mais cela suppose que la perte du navire sera l'effet d'un nouvel événement, et non de la suite du premier, quoiqu'elle en soit séparée par un intervalle de temps. Si donc, après le jet, le vaisseau s'étoit encore traîné pendant quelques heures, puis avoit péri, on ne pourroit pas dire que le jet l'avoit d'abord sauvé, et qu'il n'a succombé que par un accident différent du premier.

Cependant il est juste de ne faire contribuer les marchandises échappées au nouveau désastre que dans l'état où elles se trouvent, et déduction faite des frais de sauvetage : leur diminution est l'effet d'un cas fortuit dont personne ne doit répondre, et qui porte indistinctement sur toutes les parties intéressées.

On déduit les frais de sauvetage, parce qu'ils

sont le prix d'une opération sans laquelle les marchandises n'eussent été conservées pour personne.

## ARTICLE 425.

LES effets jetés ne contribuent en aucun cas au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

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

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 231);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 237);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 425).*

LA première disposition de cet article est fondée sur les mêmes principes que l'article précédent.

La seconde sur ce que le dommage arrivé au navire est avarie particulière \*, à moins qu'il n'ait été occasionné par le jet \*\*, exception qui cependant ne peut pas s'appliquer au cas où le navire est perdu \*\*\*.

\* Voyez art. 403. — \*\* Voyez art. 422. — \*\*\* Voyez art. 423.

## ARTICLE 426.

Si, en vertu d'une délibération, le navire a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 228);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 254);*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 426).*

LES explications qui ont été données sur l'art. 422 s'appliquent aussi au présent article.

La délibération qu'il exige est celle dont parlent les articles 410 et 412\*.

---

\* *Voyez les notes sur ces articles.*

## ARTICLE 427.

EN cas de perte des marchandises mises dans des barques pour alléger le navire entrant dans un port ou une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier.

Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les allées, quoiqu'elles arrivent à bon port.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 232);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos XIII et XIV, art. 238);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos V et VI, art. 427).*

LA première disposition de cet article est textuellement réduite au cas où les marchandises n'ont été mises dans des barques que *pour alléger le navire*. Alors, en effet, elles ne sont déplacées que pour le salut commun : les choses sauvées par ce moyen doivent donc contribuer à en réparer la perte. Mais si le vaisseau, pouvant entrer dans le port ou dans la rivière sans que ces marchandises fussent déchargées, elles n'ont été placées sur des barques que pour la commodité du propriétaire, et pour être mises à sa disposition, elles deviennent étrangères

au reste du chargement, et par conséquent les accidens qu'elles éprouvent ne retombent plus que sur le chargeur.

Il pourroit sembler au premier aperçu que, puisque les marchandises placées sur des barques pour le salut commun ne laissent pas de faire partie du chargement, elles devroient contribuer à la perte du navire et des effets qui y sont restés.

Cependant la seconde disposition de l'article décide le contraire, et c'est avec justice.

En effet, en cas de perte totale du navire et de la cargaison, seul cas auquel la disposition s'applique, les marchandises chargées sur des barques doivent être considérées comme des marchandises sauvées, et par conséquent exemptes de toutes indemnités envers les choses perdues\*.

L'article ne s'explique pas textuellement sur l'hypothèse où il n'y a pas perte totale, mais simplement dommage. Toutefois il est évident qu'en restreignant l'effet de ses dispositions au premier de ces cas, il a voulu en exclure le second, et le soumettre à des règles différentes. Ces règles sont établies par d'autres articles dont voici les dispositions :

---

\* Voyez art. 423.

Si le dommage a été causé par cas fortuit, c'est une avarie particulière \* qui n'est supportée que par le propriétaire de la chose endommagée \*\*.

S'il a été fait volontairement pour le salut commun, il devient avarie commune \*\*\* qui doit être partagée par le navire, le fret et toutes les marchandises qui composent la cargaison, tant qu'elles n'ont pas été déchargées \*\*\*\*; or celles qu'on met dans des barques *pour alléger le navire* ne sont pas encore déchargées : la première disposition de l'article suppose que, quoiqu'elles achèvent le voyage par des moyens de transport différens de ceux qu'on emploie pour les autres effets, elles font toujours partie du chargement pendant tout le temps des risques, c'est-à-dire jusqu'à ce que le chargement soit délivré à terre \*\*\*\*\*.

## ARTICLE 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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 233);*

\* Voyez art. 403. — \*\* Voyez art. 404. — \*\*\* Voyez art. 400. —  
\*\*\*\* Voyez art. 404. — \*\*\*\*\* Voyez art. 328.

*Adopté dans la même séance* (Voyez *Procès-verbal*, n° XXIV) ;

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août* (Voyez *Procès-verbal*, n°s XIII et XIV, art. 239) ;

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre* ;

*Présenté, après la communication, et adopté le 5* (Voyez *Procès-verbal*, n°s V et VI, art. 428).

LA Commission avoit ainsi rédigé l'article que celui-ci remplace : *En cas de refus de la part des contribuables de payer leur part à la contribution, le capitaine peut retenir leurs marchandises et en faire ordonner la vente jusqu'à concurrence de leurs portions* (1).

Le Conseil et le Tribunal de commerce d'Anvers dirent à ce sujet : « Il seroit convenable de limiter le pouvoir que cet article donne au capitaine, en ajoutant qu'il ne peut en user que par l'intervention du juge » (2).

La Commission se rendant à cette observation (3), changea son article et présenta la rédaction suivante : *En cas de refus de la part des contribuables de payer leur part à la contribution, le capitaine peut s'opposer à la délivrance de leurs marchan-*

(1) Projet de Code de commerce, art. 538. — (2) Observations du Tribunal et Conseil de commerce d'Anvers, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 55. — (3) Analyse raisonnée des observations des Tribunaux, p. 110.

*disés, et en faire ordonner la vente jusqu'à concurrence de leurs portions* (1).

Cette rédaction remédioit, il est vrai, aux abus que craignoit le commerce d'Anvers? Mais elle étoit insuffisante, car elle ne régloit que la forme dans laquelle le capitaine exerceroit ses droits, sans fixer ces droits eux-mêmes. Il a donc fallu s'occuper de cet objet.

L'article 428 du Code pourvoit à tout.

Il règle les droits du capitaine et de l'équipage, en leur accordant privilège.

Par cela même il détermine le mode d'agir : le capitaine exercera son privilège dans les formes que tous les privilèges sont exercés, c'est-à-dire par voie d'opposition, de condamnation et de vente judiciaire.

Que ce principe soit juste, on n'en peut douter : quoi de plus sacré que le dédommagement des sacrifices, sans lesquels les marchandises qui restent n'existeroient plus et seroient perdues pour tous les créanciers du propriétaire.

---

(1) *Projet corrigé, art. 338.*

## ARTICLE 429.

Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouverts 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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° XVIII, art. 234);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° XXIV);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, n°s XIII et XIV, art. 240);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté; après la communication, et adopté le 5. (Voyez Procès-verbal, n° V et VI, art. 429).*

LES effets jetés continuent d'appartenir à leur propriétaire. Ce ne sont pas des choses abandonnées, à la propriété desquelles on ait renoncé, et dont le premier occupant puisse s'emparer; le propriétaire n'en a été dessaisi que forcément, et avec l'intention d'en retenir la propriété. Elles rentrent donc dans son patrimoine lorsqu'elles sont recouvertes. Ainsi, dans ce cas, le dédommagement qui lui a été donné n'a plus d'objet. Il auroit deux fois la valeur de sa chose, si, malgré qu'il en redevienne possesseur, il lui étoit cependant permis de retenir ce qu'on lui a donné pour en remplacer la valeur.

Dès-lors l'indemnité doit se réduire aux frais de sauvetage et au dommage que le jet a causé aux marchandises. Ce sont les seules pertes que le propriétaire éprouve.

## EXEMPLE

D'UN COMPTE DE CONTRIBUTION, DONNÉ PAR LA COUR DE  
CASSATION.

AVANT d'abandonner ce titre je crois faire plaisir aux lecteurs en leur offrant l'exemple d'un compte d'avaries et de contribution que la Cour de cassation a présenté.

Pertes et avaries sujettes à contribution.	}	1° Dommages causés au navire. . . . .	{	Par l'extraction des marchandises jetées. . . . .	3,000 fr.
				Par la perte d'ancres pour le salut commun. . . . .	1,500
				4,500 fr.	
		ENSEMBLE. . . . .		4,500 fr.	
		2° Avaries souffertes par les marchandises de E., lors et à raison du jet. . . . .		30,000	
		3° Avaries souffertes par les marchandises de F., lors et à raison du jet. . . . .		19,500	
				54,000 fr.	

		CI-CONTRE. . . . .	54,000 fr.
Pertes et avaries sujettes à contribution.	}	4° Jet de 40 balles de toile, appartenant à G., lesquelles, quoiqu'elles valent 30,000 fr. d'après leur véritable qualité, ne sont portées ici, d'après la qualité inférieure qui en a été désignée d'après le connoisse- ment, que pour. . . . .	25,000
		5° Jet de 30 barriques de sucre appartenant à H., lesquelles, quoiqu'elles vaudroient 20,000 fr. d'après la qualité qui en est faussement désignée dans le connoissement, ne sont portées ici, d'après leur qualité réelle, que pour. . . . .	15,000
		6° Jet des marchandises appartenant à I., estimées à. . . . .	54,000
		7° Le jet d'une barrique de tabac, partie d'une cargaison de 6 barriques appartenant à K., et qui ont été chargées sur le tillac, entre ici pour zéro. . . . .	„
Non sujettes à contribution.	}	8° Perte des hardes des gens de l'équipage, faite par le jet. . . . .	2,250
		9° Perte des munitions de guerre et de bouche, faite par le jet. . . . .	9,750
		TOTAL de la masse. . . . .	160,000 fr.

En supposant la masse des objets sujets à contribution ainsi qu'il suit :

1° Les marchandises de A., estimées. . . . .	90,000 fr.
2° La pacotille de B., passager. . . . .	6,000
3° Les marchandises de C., qui, quoiqu'elles ne valent, d'après leur qualité réelle, que 30,000 fr., sont ici estimées, d'après la qualité supérieure qui en a été désignée par le connoissement, à la valeur de. . . .	39,500
	<hr/>
	155,500 fr.

	REPORT. . . . .	135,500 fr.
4°	Les marchandises de <i>D.</i> , qui, quoiqu'elles ne vaudroient que 15,000 fr. d'après la qualité inférieure faussement désignée dans le connoissement, sont ici portées, d'après leur qualité réelle, pour. . . . .	19,000
5°	Cinq barriques de tabac sauvées de la cargaison, appartenant à <i>K.</i> , et chargées sur le tillac, estimées à. . . . .	1,500
6°	L'estimation du navire. 33,000 fr.	
	Le fret. . . . .	15,000
	<b>ENSEMBLE. . . . .</b>	<b>48,000 fr.</b>
	Dont la moitié est de. . . . .	24,000 fr.
	Dommages causés au navire par le jet. . . . .	3,000 fr.
	Pour la perte d'ancre pour le salut commun. . . . .	1,500
		<u>4,500 fr.</u>
	<b>ENSEMBLE. . . . .</b>	<b>4,500</b>
		<u>28,500</u>
	Total pour le navire. . . . .	28,500
7°	Les marchandises de <i>E.</i> . . . . .	45,000
	Avaries communes souffertes par ces marchandises. . . . .	30,000
		<u>75,000</u>
	<b>ENSEMBLE. . . . .</b>	<b>75,000</b>
8°	Les marchandises de <i>F.</i> . . . . .	27,000
	Avaries communes souffertes par ces marchandises. . . . .	19,500
		<u>46,500</u>
	<b>ENSEMBLE. . . . .</b>	<b>46,500</b>
9°	Jet des quarante balles de toile, appartenant à <i>G.</i> . . . . .	25,000
10°	Jet des trente barriques de sucre appartenant à <i>H.</i> . . . . .	15,000
11°	Jet des marchandises appartenant à <i>I.</i> . . . . .	54,000
	<b>TOTAL de la masse des objets sujets à contribution. . . . .</b>	<b>400,000 fr.</b>

Chacun des objets sujets au paiement des pertes et avaries communes y contribue donc pour les  $\frac{16000}{400000}$ , c'est-à-dire réduction faite pour les  $\frac{2}{5}$  de la valeur pour laquelle ils sont respectivement portés dans le tableau immédiatement précédent.

La répartition pour le paiement des pertes et avaries communes se fait donc ainsi qu'il suit :

1° Les marchandises de <i>A.</i> contribuent pour $\frac{2}{5}$ de leur valeur, portée ci-dessus à 90,000 fr., ainsi pour . . . . .	36,000 fr.
2° La partie de <i>B.</i> , pour $\frac{2}{5}$ de 6,000. . . . .	2,400
3° Les marchandises de <i>C.</i> , pour $\frac{2}{5}$ de 39,500 fr. . . . .	15,800
4° Les marchandises de <i>D.</i> , pour $\frac{2}{5}$ de 19,000 fr. . . . .	7,600
5° Les cinq barriques de tabac appartenant à <i>K.</i> , sauvées du jet, pour $\frac{2}{5}$ de 1,500 fr. . . . .	600
6° Le navire pour $\frac{2}{5}$ de 28,500 fr. . . . .	11,400
7° Les marchandises de <i>E.</i> , pour $\frac{2}{5}$ de 75,000 fr. . . . .	30,000
8° Les marchandises de <i>F.</i> , pour $\frac{2}{5}$ de 46,500 fr. . . . .	18,600
9° Les quarante balles de toile jetées, appartenant à <i>G.</i> , pour $\frac{2}{5}$ de 25,000 fr. . . . .	10,000
10° Les trente barriques de sucre jetées, appartenant à <i>H.</i> , pour $\frac{2}{5}$ de 15,000 fr. . . . .	6,000
11° Les marchandises jetées, appartenant à <i>I.</i> , pour $\frac{2}{5}$ de 54,000 fr. . . . .	21,600
ENSEMBLE. . . . .	<u>160,000 fr.</u>

Les contribuables qui n'ont souffert aucune perte ni avarie commune, ou qui ne doivent pas en être indemnisés dans le cas du jet, paient leur cote de contribution, sans aucune déduction; ainsi,

*A* paie 36,000 fr., *B* 2,400 fr., *C* 15,800 fr.,  
*D* 7,600 fr., et *K* 600 fr.

Ceux des contribuables qui ont souffert des pertes et avaries communes feront d'abord confusion « à due concurrence de leur cote de contribution sur la somme pour laquelle ils sont portés dans la masse des pertes et avaries communes, et ils paieront ou reprendront le surplus d'après l'excédant, soit de la cote de contribution, soit de la valeur des pertes et avaries communes.

Ainsi, le navire qui est porté dans la masse des pertes et avaries communes pour 4,500 fr., en fera d'abord confusion sur les 11,400 fr. qu'il doit pour sa cote de contribution, et il paiera le surplus; savoir, 6,900 fr.

La cote de contribution de *E* étant de 30,000 fr., et la valeur des avaries souffertes sur les marchandises, étant également de 30,000 fr., il se fera une confusion exacte, et *E* ne paiera ni ne reprendra rien dans la masse des contributions.

*F* qui doit 18,600 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion sur les 19,500 fr. qui lui sont dus pour avaries communes, et il reprend l'excédant de 900 fr. sur les contributions effectives des autres.

*G* qui doit 10,000 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion sur les 25,000 fr. qui lui

sont dus pour pertes, et il prend le surplus de 15,000 fr. sur les contributions effectives des autres.

*H* qui doit 6,000 fr. pour sa cote de contribution, en fait confusion sur les 15,000 fr. qui lui sont dus pour pertes, et il prend le surplus de 9,000 fr. sur les contributions effectives des autres.

*I* qui doit 21,600 fr. pour sa cote de contribution, en fait également confusion sur les 54,000 fr. qui lui sont dus pour pertes, et il prend le surplus de 32,400 fr. sur les contributions effectives des autres.

La valeur des pertes et avaries des effets non sujets à contribution est prise en entier sur la masse des contributions; ainsi, il sera repris sur cette masse 2,250 fr. pour la perte des hardes des gens de l'équipage, et 9,750 fr. pour la perte des munitions de guerre et de bouche.

Les contributions effectives sont donc, SAVOIR;

*A* contribue à la masse des contributions,

ci. . . . .	36,000 fr.
<i>B.</i> . . . . .	2,400
<i>C.</i> . . . . .	15,800
<i>D.</i> . . . . .	7,600
<i>K.</i> . . . . .	600
Le navire. . . . .	6,900
ENSEMBLE. . . . .	<u>69,300 fr.</u>

Les reprises sont, SAVOIR :

<i>F</i> prend sur la masse des contributions,	
<i>ci.</i> . . . . .	900 fr.
<i>G.</i> . . . . .	15,000
<i>H.</i> . . . . .	9,000
<i>I.</i> . . . . .	32,400
Les gens de l'équipage pour leurs hardes	2,250
Les propriétaires du navire pour les mu-	
nitions de guerre et de bouche. . . . .	9,750
ENSEMBLE. . . . .	<u>69,300 fr.</u>

*Nota.* La somme des contributions effectives étant égale à la somme des reprises effectives, il en résulte que le calcul de toute opération ci-dessus est exact (1).

---

(1) Observations de la Cour de cassation, *tome 1<sup>er</sup>*, p. 47, 48, 49, 50 et 51.

---

**TITRE XIII.****DES PRESCRIPTIONS.**

---

*C*E titre a été présenté au Conseil d'état par M. Maret, conseiller d'état, en l'absence de M. Beugnot ;

*Discuté et adopté dans les séances des 27 et 29 août 1807 ;*

*Communiqué au Tribunal ;*

*Relu au Conseil d'état ;*

*Discuté au Corps législatif ;*

*Décrété et promulgué aux mêmes dates que le titre précédent.*

---

**ARTICLE 430.**

Le capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescriptions.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° xxv, art. 257) ;*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° xxvi) ;*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, nos xiii et xiv, art. 244) ;*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos v et vi, art. 430).*

CETTE disposition n'est que la conséquence du principe que le Code Napoléon énonce en ces termes : *On ne peut pas prescrire contre son titre, en ce sens que l'on ne peut point se changer à soi-même la cause et le principe de sa possession* (1).

## ARTICLE 431.

L'ACTION en délaissement est prescrite dans les délais exprimés par l'article 573.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° xxv, art. 255);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° xxvi);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 (Voyez Procès-verbal, nos xiii et xiv, art. 241);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos v et vi, art. 431).*

ON n'a placé ici cet article qu'afin de réunir sous un seul point de vue toutes les dispositions relatives à la prescription, car ce qu'il établit l'est déjà par l'article 373.

(1) Code Napoléon, art. 2240.

## ARTICLE 432.

TOUTE action dérivant d'un contrat à la grosse, ou d'une police d'assurance, est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° xxv, art. 235);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° xxvi);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos xiii et xiv, art. 242);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos v et vi, art. 432).*

L'ARTICLE proposé par la Commission différoit de celui-ci en ce qu'il fixoit à quatre ans le délai pour la prescription (1).

Il fut attaqué sous divers rapports.

Les uns trouvoient qu'un terme uniforme ne se prêtoit pas à toutes les circonstances. « Nous proposons, a dit le Tribunal de commerce de Bordeaux, au lieu d'un délai égal pour la prescription, et d'assimiler les risques pour la Chine aux risques de département à département, de déclarer que la

---

(1) *Projet de Code de commerce, art. 308.*

*prescription aura lieu trois mois après les époques où les assurés seront tenus de faire leurs diligences.*

« Cette base nous paroît plus régulière, plus juste, et sur-tout plus conforme à l'esprit de la législation maritime, qui exige que tous les actes soient célères » (1).

Le Tribunal et le Conseil de commerce de Marseille disoient aussi : « Les différens termes de prescription réglés suivant la nature ou la longueur du voyage et dans le sens que les avoit fixés l'ordonnance de 1681, du *Titre des assurances*, article 48 \*, ne seroit-il pas plus convenable que le terme uniforme déterminé par le projet ?

« Le délai de quatre ans devoit cependant être

(1) Observations du Tribunal de commerce de Bordeaux, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 185.

\* Cet article portoit : *Les délaissemens et toutes demandes en exécution de la police seront faits aux assureurs dans six semaines après la nouvelle des pertes arrivées aux côtes de la même province où l'assurance aura été faite, et pour celles qui arriveront en une autre province de notre royaume, dans trois mois ; pour les côtes de Hollande, Flandre ou Hollande, dans quatre mois ; pour celles d'Espagne, Italie, Portugal, Barbarie, Moscovie, ou Norwège, dans un an ; et pour les côtes de l'Amérique, Brésil, Guinée et autres pays plus éloignés, dans deux ans ; et, le temps passé, les assureurs ne seront plus recevables en leur demande.* On voit que le texte de l'ordonnance diffère de celui de l'article 473, en ce que ce dernier ne concerne que le délaissement, et règle autrement les délais.

conservé en faveur de l'assureur. Sa condition est bien plus pénible que celle de l'assuré, qui a toutes les pièces en main et tous les moyens de pourvoir à la conservation de ses intérêts » (1).

D'autres pensoient que le terme de quatre ans étoit trop court, à moins qu'il ne pût être prolongé par un acte judiciaire. « La teneur de cet article, objectoit le Tribunal de commerce de Paimpol, produiroit les plus grands maux au commerce, en procurant la très grande facilité dans l'anéantissement de l'effet de toutes assurances sur des voyages en pays éloignés.

« Pour parvenir à ce but désastreux pour la navigation d'outre-mer, il suffiroit à l'assureur peu délicat d'intenter et maintenir une contestation litigieuse.

« Il est très ordinaire que le départ d'un navire n'ait lieu que plusieurs mois après des assurances opérées sur des objets premièrement chargés à son bord.

« Les riches chargemens en toiles de Bretagne, journallement expédiés à Saint-Malo et à Morlaix, pour la destination de Cadix, offrent particulièrement l'exemple d'une grande distance entre l'époque

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Marseille, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 57.

des premiers chargemens sur un vaisseau destiné à cette exportation, et celle à laquelle son départ a lieu après avoir reçu le complet de sa charge.

« L'article 387 du Code dispose que l'arrêt de la part d'une puissance ne devient à la charge de l'assureur qu'après un an d'empêchement au départ.

« D'après l'article 300 du projet, la somme assurée sur un voyage de long cours ne peut être réclamée qu'après que deux ans se seront écoulés sans nouvelle du navire sur lequel l'assurance est devenue au compte de l'assureur.

« La réunion de ces trois circonstances emportoit déjà près du terme de quatre ans, d'après lequel la prescription est prononcée par cet article du projet de loi.

« L'expérience apprend combien, en matière d'assurance sur-tout, il est facile de prolonger un procès, en le nourrissant d'incidens qui obligent à des lenteurs indispensables.

« Il est donc plusieurs circonstances dont la réunion emporte près de quatre années de la date du contrat d'assurance à celle de la demande de sa mise à exécution.

« Il en est d'autres dans lesquelles la ressource du litige apportera tout le retard nécessaire pour suppléer à ce qui manqueroit dans la distance des dates.

« Les quatre ans, depuis la formation du contrat, une fois révolus, l'assureur pourra s'attacher, pour toute défense, à ce que prononce l'article proposé, et plaidera la fin de non-recevoir vers lui.

« Il convient donc de terminer cet article en y ajoutant : *Ou du dernier acte judiciaire qu'il aura produit* » (1).

D'autres estimoient au contraire que le délai de quatre ans étoit trop long, et se rangeoient par cette raison à l'avis de ceux qui vouloient qu'il fût varié suivant les distances, et qui ne le vouloient que par une raison toute opposée.

Cette opinion étoit celle du Tribunal et du Conseil de commerce de Rouen, lesquels s'exprimoient ainsi : « On ne peut supposer qu'on veuille accorder aux assurés quatre ans de la date des polices, pour former des demandes quelconques en remboursement ; ce délai seroit beaucoup trop long pour les voyages d'une côte de France à l'autre, ou aux pays étrangers, voisins de la France ; il le seroit même pour les voyages d'Amérique, d'Afrique ou d'Asie. Un pareil délai ne tendroit qu'à proscrire le commerce des assurances, qu'il est essentiel de protéger.

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Paimpol, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 219 et 220.

« Il seroit donc nécessaire et juste de déterminer des délais, d'après la nature des voyages plus ou moins éloignés, lesquels exigent un laps de temps proportionnel pour se procurer les pièces de conviction des événemens fâcheux ou sinistres. L'article 48 de l'ordonnance les fixe dans une proportion équitable » (1).

On n'a pas cru devoir admettre la variation des délais : l'exécution de l'article 48 de l'ordonnance avoit été accompagnée de trop de procès, parce qu'il établissoit une grande diversité de prescriptions (2).

Cette réflexion répond aux objections du commerce de Bordeaux et de Marseille.

Elle répond aussi à celles du commerce de Rouen, car l'inconvénient de multiplier des procès, qui éternisant les affaires, et ne permettant jamais ni à l'assureur ni à l'assuré de prévoir le moment précis où ils recueilleront les fruits de leur stipulation, nuiront bien autrement au commerce d'assurance, que celui de différer en certains cas l'ouverture de l'action un peu au-delà du temps où elle pourroit être exercée.

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Rouen, *tomé 2, II<sup>e</sup> partie*, p. 350. — (2) M. *Maret*, Procès-verbal du 8 septembre 1807, Exposé des motifs, n<sup>o</sup> XXIII.

Au reste, ce dernier inconvénient n'existe même que relativement à l'action en paiement d'avaries. Encore est-il atténué par l'art. 374, qui, en obligeant l'assuré de faire signifier la nouvelle de l'accident dans les trois jours qu'il l'a reçue, empêche que l'assureur ne soit surpris par une demande inopinée, et qui dérange l'économie de ses affaires.

Mais à l'égard des autres actions, le même inconvénient n'existe plus, soit dans le droit, soit dans le fait.

Ces actions sont,

L'action en délaissement,

L'action en paiement de la prime,

L'action en indemnité, lorsque le voyage est rompu.

L'action en nullité ou en réduction, dans le cas des articles 346, 347, 348, 357, 358, 360 et 365.

Or, l'inconvénient n'existe pas dans le droit, à l'égard de l'action en délaissement, puisque les articles 373, 375 et 431 soumettent cette action à une prescription particulière dont le terme varie suivant la distance du lieu où le vaisseau doit se rendre, distances qui au surplus sont déterminées de manière qu'il ne peut jamais s'élever de contestation sur le moment où la prescription se trouve acquise.

Dans les actions en paiement de la prime, en paiement d'indemnité pour rupture du voyage, en

nullité ou en réduction de la police, l'inconvénient n'existe pas par le fait, car le demandeur a toujours intérêt à ne pas différer sa demande. A la vérité il pourroit arriver que l'une des parties se réservât de ne faire valoir une nullité, ou de ne demander la réduction du contrat que dans le cas où l'événement du voyage tourneroit contre lui. Mais sa lenteur même le rendroit suspect aux yeux des juges, et il faudroit pour réussir qu'il portât la démonstration jusqu'à l'évidence, ce qui n'est pas toujours facile après un laps de temps considérable. Cependant on a étendu le terme de la prescription à cinq ans (1), attendu qu'en effet, comme l'observoit le commerce de Paimpol, quatre années auroient pu ne pas toujours suffire pour mettre le demandeur en état d'agir, avant que la prescription fût acquise contre lui.

Quant à la demande par laquelle ce Tribunal termine ses observations, l'article 434 y satisfait.

---

(1) *Projet révisé, art. 508.*

## ARTICLE 433.

SONT prescrites

Toutes actions en paiement, 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 bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement de 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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° xxv, art. 236) ;*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° xxvi) ;*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n°s xiii et xiv, art. 245) ;*

*Communiqué au Tribunat le 1<sup>er</sup> septembre ;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s v et vi, art. 433).*

LES créances dont parle cet article sont-elles infailliblement éteintes par la prescription ? ou existe-t-il quelque moyen de les maintenir quoiqu'elles soient prescrites ?

Le Tribunal de commerce de Gand avoit proposé

de n'accorder la prescription que sous la condition du serment. Il vouloit qu'on ajoutât à la fin de l'article : *Néanmoins celui qui voudra se prévaloir de la prescription, devra affirmer qu'il croit de bonne foi que la prétention est payée; et ses héritiers et veuve, qu'ils croient que de ce chef il n'est rien dû* (1).

Cet amendement ne pouvoit pas être admis; il eût fait dépendre l'extinction de la dette, non plus de la prescription, mais de l'affirmation du débiteur. C'eût été à peu près exclure la prescription dans tous les cas auxquels l'article s'applique.

Il n'en résulte pas néanmoins qu'en matière de prescription le serment d'un débiteur doive être toujours sans influence. Le Code Napoléon ne l'exige pas, mais il l'autorise; il n'en fait pas une condition de la prescription, mais un moyen de défense dont le créancier peut user contre le débiteur par lequel la prescription lui est opposée. Il n'accorde pas au débiteur la faculté de le déférer pour se défendre contre toute espèce de prescription, mais seulement pour échapper à quelques prescriptions qu'il appelle particulières; ce sont celles qui, portant sur des créances de nature à être payées presque sans délai, s'ac-

---

(1) Observations du Tribunal de commerce de Gand, tome 2, 1<sup>re</sup> partie, p. 385.

complissent par un laps de temps beaucoup plus court que les prescriptions ordinaires, par un an, par six mois. Le législateur, obligé d'abrèger aussi considérablement le temps de la prescription, pour ne pas donner aux actions dont il s'agit plus de durée qu'elles n'ont besoin d'en avoir; le législateur, dis-je, a regardé comme juste d'accorder au créancier, dans ces cas, une garantie particulière qui compensât en quelque sorte la brièveté du délai.

Voici le texte du Code Napoléon : *Ceux auxquels ces prescriptions seront opposées peuvent déférer le serment à ceux qui les opposent, sur la question de savoir si la chose a été réellement payée* (1).

Maintenant la question sera de savoir si ce texte est applicable aux prescriptions que l'article 433 du Code de commerce établit,

D'après le principe que le Droit commun doit être suivi, même dans les matières commerciales, toutes les fois que le Code de commerce n'y a pas dérogé \*, point de doute que l'article du Code Napoléon ne régisse toutes les actions soumises par ce Code à une prescription particulière, et qui sont en

---

(1) Code Napoléon, art. 2275.

\* Voyez ci-dessus.

même temps l'objet de l'article 433 du Code de commerce.

Il recevra donc son application à l'action des ouvriers et gens de travail pour le paiement de leurs journées, fournitures et salaires (1).

Je pense qu'il le doit également recevoir à l'action des hôteliers et traiteurs à raison de la nourriture qu'ils ont fournie (2) aux matelots par ordre du capitaine.

Au-delà je ne vois plus d'action parmi celles que le Code Napoléon assujettit à une prescription particulière, qui ait rien de commun avec celles dont parle l'article 433.

Les quatre premières prescriptions établies par l'article ne sont pas susceptibles d'observations : chacun en aperçoit facilement les motifs et les effets.

A l'égard de la dernière, la Commission l'avoit d'abord omise, quoiqu'elle fût établie par l'ordonnance.

Elle a été ajoutée sur la demande de la Cour de cassation (3), du Tribunal et du Conseil de commerce de Nantes (4), et sur-tout de la Cour d'appel de Rouen, laquelle a dit : « Le projet omet une

(1) Code Napoléon, art. 2271. — (2) *Ibidem.* — (3) Observations de la Cour de cassation, tome 1<sup>er</sup>, p. 54. — (4) Observations du Tribunal de commerce de Nantes, tome 2, II<sup>e</sup> partie, p. 145.

disposition essentielle des anciennes lois , celle qui affranchit le capitaine de toutes demandes en délivrance de marchandises *un an après le voyage accompli* ; rien cependant ne paroît devoir empêcher que cette prescription soit conservée.

« En effet, le capitaine a pour son déchargement un terme fixé qu'on nomme *jours de planche*, passé lequel il est tenu de l'effectuer à ses frais.

« Le capitaine a donc intérêt de délivrer promptement les objets dont il est chargé : lorsque le consignataire occasionne le moindre retard à la livraison, le capitaine obtient contre lui un dédommagement proportionné.

« D'un autre côté , les consignataires ont intérêt de jouir promptement des marchandises qui leur sont adressées : si le capitaine retarde mal à propos leur délivrance, il est susceptible aussi de dédommagement envers eux ; en sorte que le déchargement et la livraison sont toujours effectués pendant *les jours de planche*.

« Pourquoi donc les capitaines resteroient-ils longtemps exposés aux demandes des consignataires ?

« Il n'y a aucune nécessité, mais il y auroit du danger à éterniser cette action.

« La Cour pense que la prescription d'un an,

fixée en ce cas par l'ordonnance, est suffisante, réciproque, et qu'elle doit être maintenue » (1).

## ARTICLE 434.

La prescription ne peut avoir lieu, s'il y a cédule, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° xxv, art. 238);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° xxvi);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, n°s xiii et xiv, art. 245);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n°s v et vi, art. 434).*

Nous avons vu que le Tribunal de commerce de Paimpol demandoit que la prescription en matière d'assurance ne courût que du jour du dernier acte judiciaire, si des actes judiciaires avoient été faits \*.

Ce Tribunal supposoit qu'un acte judiciaire ne feroit qu'interrompre la prescription.

Mais la loi va beaucoup plus loin : elle ne veut pas que les cédules, les obligations, les arrêtés de

(1) Observations de la Cour d'appel de Rennes, tome 1<sup>er</sup>, p. 283 et 284.

\* Voyez note sur l'art. 332.

compte, les interpellations judiciaires interrompent seulement les prescriptions particulières que le présent titre établit, de manière à ne plus faire courir le délai de cinq ans, de deux ans, d'un an, que du jour de ces actes; elle veut qu'ils les fassent cesser entièrement et replacent les parties dans les termes de la prescription ordinaire, c'est-à-dire qu'elle ne leur accorde plus que la prescription trentenaire.

Que ce soit là le sens de la loi, on n'en peut douter, puisque l'article ne dit point que la prescription sera interrompue, mais *qu'elle n'aura pas lieu*, ce qui l'exclut absolument.

C'est ainsi au surplus qu'a été entendue l'ordonnance qui se servoit des mêmes expressions (1).

Ce n'est pas cependant qu'il y ait novation; une obligation, une cédule, un arrêté de compte, et sur-tout une interpellation judiciaire ne substituent pas une nouvelle dette à une dette première; ils ne font que régler et constater celle qui existe, et même l'acte judiciaire, quand il est seul, ne va pas jusque-là; il ne tend qu'à faire décider qu'il est dû, combien il est dû, et à obtenir le paiement de ce qui est dû; mais c'est qu'alors les motifs qui ont fait admettre toutes ces prescriptions particulières

---

(1) *Valin*, sur l'art. 10, tit. 11, liv. 3, de l'ordonnance de la marine de 1681.

ont perdu leur force. Il s'agissoit en effet d'amener les parties à régler dans un temps déterminé, et même assez court, leurs droits respectifs, afin de ne pas laisser dans la société de germes de contestations et de longues incertitudes, qui ne nuisent pas moins au commerce, parcequ'elles en embarassent et ralentissent la marche et les opérations, qu'à la tranquillité des familles. Or, ce but est atteint dès que les parties se sont réglées elles-mêmes par des actes, ou se sont mises en devoir de se faire régler par la justice.

## TITRE XIV.

### DES FINS DE NON RECEVOIR.

*Ce titre a été présenté au Conseil d'état par M. Maret, conseiller d'état, en l'absence de M. Beugnot;*

*Discuté et adopté dans les séances des 27 et 29 août 1807;*

*Communiqué au Tribunal;*

*Relu au Conseil d'état;*

*Présenté au Corps législatif;*

*Discuté et promulgué aux mêmes dates que le titre précédent.*

---

### ARTICLE 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;

Toutes actions contre l'affrètement, 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.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° xxvii, art. 239);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° xxviii);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos xiii et xiv, art. 246);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, nos v et vi, art. 435).*

LE défaut des protestations est un aveu tacite qu'on n'a pas de réclamations à faire\*.

A l'égard de la réclamation en cas d'abordage, si la loi exige qu'elle soit faite dans les vingt-quatre heures, c'est pour qu'on ne puisse pas attribuer dans la suite à l'abordage des dommages qui auroient pour cause d'autres accidens à la charge du capitaine ou de l'armateur.

Mais l'équité vouloit qu'on ne prescrivit ce délai que lorsqu'au moment de l'abordage le capitaine se trouve dans un lieu où il puisse agir. Si le capitaine étoit en pleine mer, il ne seroit obligé de réclamer

\* Voyez l'art. 106 et les notes.

que dans les vingt-quatre heures de sa première relâche ou de son déchargement. *Valin* pense même que quand il ne se trouvoit qu'à peu de distance du port d'où il part, il ne seroit pas obligé d'interrompre son voyage et de retourner (1).

---

## ARTICLE 436.

Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si dans le mois de leur date elles ne sont suivies d'une demande en justice.

*Cet article a été présenté au Conseil d'état le 27 août 1807 (Voyez Procès-verbal, n° xxvii, art. 240);*

*Adopté dans la même séance (Voyez Procès-verbal, n° xxviii);*

*Présenté de nouveau et adopté le 29 août (Voyez Procès-verbal, nos xiii et xiv, art. 247);*

*Communiqué au Tribunal le 1<sup>er</sup> septembre;*

*Présenté, après la communication, et adopté le 5 (Voyez Procès-verbal, n° v et vi, art. 436).*

CET article aussi a été dicté par l'intérêt d'imprimé

---

(1) *Valin*, sur l'art. 8, tit. 12, liv. 3 de l'ordonnance de la marine de 1681.

mer aux opérations commerciales la célérité qui est nécessaire pour que le négociant sache de quels fonds il peut disposer, ne forme pas d'entreprises sur la foi d'un capital qui peut lui échapper, ou ne s'arrête pas par la crainte que des contestations tardives ne lui enlèvent les sommes dont il désire disposer pour des spéculations nouvelles.

FIN DU LIVRE II DU CODE DE COMMERCE.

---

# TABLE

## DES TITRES CONTENUS DANS CE VOLUME.

---

### LIVRE II

#### DU COMMERCE MARITIME.

---

TIT. X. <i>Des Assurances.</i> (Art. 332 à 396) . . . . .	Page	1
SECT. I <sup>re</sup> . <i>Du Contrat d'assurance, de sa forme et de son objet.</i> (Art. 332 à 548) . . . . .		2
SECT. II. <i>Des Obligations de l'Assureur et de l'Assuré.</i> (Art. 349 à 368) . . . . .		120
SECT. III. <i>Du Délaissement.</i> (Art. 369 à 396) . . . . .		208
TIT. XI. <i>Des Avaries.</i> (Art. 397 à 409) . . . . .		319
TIT. XII. <i>Du Jet et de la Contribution.</i> (Art. 410 à 429) . . . . .		358

TIT. XIII. <i>Des Prescriptions.</i> (Art. 430 à 429) . . . . .	Page 431
TIT. XIV. <i>Fins de non recevoir.</i> (Art. 435 et 436) . . . . .	449

FIN DE LA TABLE DES TITRES.

DU COMMERCE MARITIME.

TIT. X. <i>Des Assurances.</i> (Art. 332 à 396) . . . . .	Page 396
Section I. <i>Du Contrat d'assurance, de sa forme et de son objet.</i> (Art. 332 à 348) . . . . .	3
Section II. <i>Des Obligations de l'Assureur et de l'Assuré.</i> (Art. 349 à 368) . . . . .	120
Section III. <i>Du Délaissement.</i> (Art. 369 à 396) . . . . .	208
TIT. XI. <i>Des Rémerces.</i> (Art. 397 à 409) . . . . .	319
TIT. XII. <i>Du Jet et de la Contribution.</i> (Art. 410 à 429) . . . . .	358

---

---

# TABLE ALPHABÉTIQUE

## ET RAISONNÉE

*Des Matières contenues dans les tomes III et IV.*

*Nota.* Les chiffres arabes indiquent les pages ; les volumes sont désignés par les chiffres romains III et IV.

---

### A.

**ABANDON** *du navire par le capitaine.* En quel cas il est défendu au capitaine. III, 126.

**ABORDAGE.** Ce que c'est. IV, 349.

Fin de non recevoir contre l'action pour dommage causé par l'abordage. IV, 449, 450 et 451.

**ACCEPTATION** *de commission.* V. COMMISSION.

**ACHATS** faits par le capitaine. V. CAPITAINE.

**ACQUITS** *de paiement ou à caution des douanes.* Le capitaine doit les avoir à bord. III, 93.

**ACQUITS** *des marchandises chargées.* Le chargeur est tenu de les fournir au capitaine. III, 230 et 231.

**ACTE** *de propriété du navire.* Le capitaine doit l'avoir à bord. III, 93.

**ACTE** *de francisation.* Le capitaine doit l'avoir à bord. III, 93.

**ADJUDICATAIRE.** Dans quel délai l'adjudicataire d'un bâtiment de mer saisi est tenu d'en payer le prix ou de le consigner. III, 55.

Où et comment la consignation doit être faite. *Ibid.*

A défaut, soit de paiement, soit de consignation, il y a vente à la folle enchère, contrainte par corps et dommages-intérêts. *Ibid.*

**ADJUDICATION après saisie des bâtimens de mer.** Forme de celle des bâtimens au-dessus de dix tonneaux. III, 43, 44 et suiv.

Quand elle peut avoir lieu. 49 et suiv.

Forme de l'adjudication au-dessous de dix tonneaux. 53 et 54.

Forme de l'adjudication sur folle enchère. 55 et 56.

*Voyez* ADJUDICATAIRE.

**AFFECTATION.** Nullité possible de l'emprunt à la grosse fait pour une somme qui excède les objets affectés. IV, 346.

*Voyez* CONTRAT à la grosse.

**AFFECTATION aux dettes.** Celle dont les bâtimens de mer sont susceptibles n'est pas une hypothèque. III, 4.

Sa nature. 4 et 5.

Sur quels bâtimens de mer elle porte. 5.

Quelle action elle donne. 5 et 6.

Comment le navire, les agrès et appareils, le fret et les marchandises chargées sont respectivement affectés à l'exécution du contrat d'affrètement. 215.

Quels objets sont affectés par privilège à l'emprunt à la grosse. 359 et suiv.

Comment cette affectation est restreinte. 360 et 361.

De quelles créances résultant du prêt elle est la garantie. III, 365 et 366.

AFFECTATION en matière de contrat à la grosse. Pourquoi le nom du navire doit être énoncé dans le contrat à la grosse. III, 329.

Quelles sont les suites du défaut de cette énonciation. 328 et suiv.

Quels objets peuvent être affectés au prêt. 334.

Comment ils peuvent l'être. 347.

AFFIRMATION. Celle qui est exigée en cas de jet. IV, 372.

Voyez JET.

AFFRÈTEMENT. Ce contrat n'existe pas lorsqu'on ne loue qu'un navire non équipé. III, 193 et 194.

A quelle espèce de contrat il appartient. *Ibid.*

Dans quelles vues la loi règle les formes extérieures de ce contrat. *Ibid.*

L'omission de ces formes en emporte-t-elle la nullité? *Ibid.*

Effets que la loi donne à ce contrat. 194 et suiv.

Les parties peuvent-elles y déroger? 195 et suiv.

Les mots *affrètement*, *charte-partie* et *nollissement* sont synonymes. 197 et 198.

Dans quels cas le contrat est résolu sans dommages-intérêts. 207 et 208.

Frais dont le chargeur est tenu dans ce cas. *Ibid.*

Le retard provenant de force majeure, soit avant, soit depuis le départ, ne rompt pas le contrat. 208 et 209.

Il ne donne pas lieu à des dommages-intérêts. 208 et suiv.

Faculté au chargeur de décharger ses marchandises pendant le retard. 210.

Conditions auxquelles elle lui est accordée. III, 211 et 212.

*Voyez* INDEMNITÉ.

Comment le navire, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises chargées sont respectivement affectés à l'exécution du contrat. 213.

Quelles sont les différentes manières d'affréter. 234.

Affrètement total et affrètement partiel. 235 et 236.

Affrètement au voyage et affrètement pour un temps limité. 236 et 237.

Ce qu'on entend par affrètement au mois. 236 et 237.

Affrètement au tonneau et affrètement au quintal. 237 et suiv.

Affrètement à forfait. 239 et 240.

Affrètement à cueillette. 240 et 241.

*Voyez* TONNAGE.

L'affrètement en totalité empêche le capitaine de prendre d'autres marchandises que celle de l'affréteur. 242.

*Voyez* AFFRÉTEUR.

**AFFRÉTEUR.** Ce que c'est. III, 194.

Le consentement de celui qui a affrété un navire en totalité est nécessaire au capitaine pour prendre d'autres marchandises que celles de l'affréteur. 242 et 243.

Dans quelles circonstances cette disposition cesse d'être applicable. 243 et suiv.

L'affréteur en totalité profite du fret du chargement complémentaire. 243 et 244.

Profite-t-il également de l'augmentation de fret? 244 et 245.

*Quid*, si le capitaine a chargé pour son propre compte? 245 et 246.

Dommages-intérêts que doit l'affréteur qui ne remplit pas son chargement. 246 et 247.

- Ce que l'affrèteur doit faire pour les obtenir. III, 247.
- Comment ils peuvent cesser d'être dus. 247 et 248.
- Quels sont les dommages-intérêts, lorsque l'affrèteur rompt le voyage sans avoir rien chargé. 246 et suiv.
- Quels, lorsqu'il rompt le voyage après avoir effectué une partie de son chargement, et que le navire part à non charge. 246 et 249.
- Quel fret doit l'affrèteur quand il excède le chargement convenu. 246 et suiv.
- Dommages-intérêts auxquels l'affrèteur a droit contre le capitaine qui a exagéré le port de son navire. 248 et 249.
- En est-il dû dans le cas où la déclaration n'est qu'erronée ? 250.
- En quel cas il n'en est pas dû. 250 et suiv.
- Comment ils sont évalués. 250 et suiv.
- Quelle différence peut donner lieu aux dommages-intérêts. 254 et suiv.
- La différence tolérée est-elle déduite dans l'évaluation des dommages-intérêts ? 255.
- Sous quelles conditions et à quelle époque l'affrèteur peut retirer ses marchandises lorsque le navire est chargé à cueillette. 256 et 257.
- Pourquoi cette faculté est restreinte au chargeur à cueillette. 257.
- Le changement de volonté du chargeur doit-il être motivé ? 257.
- Raisons qui ont fait fixer l'indemnité au demi-fret. 258.
- Cette indemnité est-elle due quand le capitaine trouve à remplacer le chargement qu'on lui retire ? 258.
- Les frais de décharge, de rechargement et de retard sont dus

au capitaine en sus de l'indemnité du demi-fret. III, 256, 258 et 259.

De quoi est tenu le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage. 262.

L'affréteur doit les frais de retardement lorsque par son fait le navire est arrêté au départ, en route ou au lieu de la décharge. 265 et 266.

Ce qu'il doit lorsqu'ayant affrété le navire pour l'aller et le retour, il fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet. 266 et 267.

Comment peut se faire la liquidation. 267 et 268.

Les parties peuvent-elles déroger sous ce rapport au droit commun ? 267 et 268.

Domages-intérêts qui sont dus à l'affréteur lorsque le navire se trouve arrêté ou retardé par le fait du capitaine. 268.

*Voyez* CAPITAINE.

Droits et obligations de l'affréteur lorsqu'il y a lieu de radouber le navire ou que le navire ne peut être radoubé. 273 et 274.

*Voyez* CAPITAINE.

Quand il est dégagé de l'obligation de payer le fret. 284 et 285.

*Voyez* aussi CAPITAINE.

L'affréteur peut-il réclamer indéfiniment la valeur des marchandises vendues par nécessité pendant le voyage ? 287.

*Voyez* CAPITAINE.

**AGRÈS.** S'ils peuvent être mis en gage par le capitaine. III, 114 et 115.

Conventions dont ils répondent. 213.

Ils peuvent être affectés à l'emprunt à la grosse. 347.

Ils sont affectés à l'emprunt à la grosse fait sur le corps et quille du vaisseau. III, 359.

Les agrès et apparaux peuvent être assurés. IV, 71.

ALLER. L'assurance peut être faite pour l'aller et le retour, soit séparément, soit cumulativement. IV, 81.

Dans ce dernier cas l'aller et le retour sont réputés ne former qu'un seul et même voyage. 81—148.

ANCRES. *Voyez EFFETS abandonnés.*

ANNULLATION de l'assurance. Par la rupture de voyage. IV, 120.

Toute cause de rupture opère-t-elle cet effet? 121 et suiv.

Indemnité que reçoit alors l'assureur. *Ibid.*

APPARAUX. S'ils peuvent être mis en gage par le capitaine. III 114 et 115.

*Voyez AGRÈS.*

ARBITRAGE en matière d'assurance. Il n'est plus forcé. IV, 64. Pourquoi il a cessé de l'être. 64, 65 et 66.

ARMEMENT. Il peut être affecté à l'emprunt à la grosse. III, 347. Il peut être assuré. IV, 67.

ARRESTATION. Du capitaine et des gens de l'équipage pour dettes civiles. III, 110.

*Voyez CAPITAINE et GENS DE L'ÉQUIPAGE.*

ARRÊT. Comment et par qui la main-levée peut être sollicitée. IV, 289, 290 et 291.

**ARRÊT du Gouvernement.** Il est une cause de délaissement.  
IV, 208.

Motifs et circonstances qui peuvent donner lieu à cet arrêt.  
226 et 227.

Pourquoi il n'autorise le délaissement que lorsqu'il survient  
après le voyage commencé. 227, 228 et 229.

**ARRÊT du navire.** III, 155 et suiv.

Voyez GENS DE L'ÉQUIPAGE.

**ARRÊT par ordre de puissance.** Les assureurs en répondent.  
IV, 125—131.

Il doit être signifié à l'assureur. 286.

Dans quel délai. *Ibid.*

Dé quel jour court le délai. *Ibid.*

Dans quel cas il est réduit. *Ibid.*, et 285.

A quelles marchandises ces dispositions sont applicables.

*Ibid.*

Leur objet. 288 et suiv.

Leurs effets. *Ibid.*

**ARRÊT par ordre d'une puissance étrangère.** Quelles en sont  
les suites relativement au fret. III, 295.

Il est une cause de délaissement. IV, 208 à 224.

Dans quelles circonstances il a cet effet. 224.

**ASSURANCE.** Quels peuvent être les objets de l'assurance. IV, 68  
et 75.

Les choses susceptibles d'être assurées peuvent l'être en to-  
talité. 75.

Motifs qui ont fait déroger sous ce rapport à la restriction ad-  
mise par l'ordonnance. 76 et suiv.

A quelle époque l'assurance peut être faite. IV, 76, 79 et 80.

Pour quel temps. 80, 81 et 95.

Assurance pour le cas de paix ou de guerre. 75, 77 et suiv.

Assurance de la prime. Voyez PRIME.

La solvabilité de l'assureur peut-elle être assurée? 98.

Le second assureur devient-il en ce cas caution du premier, et peut-il à ce titre opposer le bénéfice de discussion à l'assuré? 98, 99 et 100.

Quelles choses ne peuvent en être l'objet. 109 et suiv.

Quelles causes la rendent nulle. Voyez NULLITÉ.

Effets de l'assurance pour l'aller et le retour, lorsqu'au retour il n'y a pas de chargement complet. 147 et suiv.

Elle ne peut excéder la valeur des effets assurés. 159.

Principes sur lesquels cette disposition est fondée. 159 et suivantes.

Effets de la contravention quand elle vient de fraude. 161 et suiv.

Effet quand elle procède d'excès. 164 et suiv.

A quelles assurances ces dispositions sont restreintes. 167.

Sous quelles conditions elles sont applicables. 168 et suiv.

Quel est le sort de plusieurs assurances successivement faites sur les mêmes objets. 580 et suiv.

Comment on peut distinguer que les polices sont successives. 172 et 173.

Quid, lorsque cette distinction devient impossible? 173 et 174.

Effets de l'assurance stipulée pour un temps limité. 183 et 184.

De l'assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés. 186 et suiv.

Elles ne sont nulles que quand l'événement a été connu, ou

est présumé avoir été connu de la partie qui en profite.  
IV, 186 et suiv.

Cette connoissance peut être justifiée, ou par des présomp-  
tions, ou par des preuves positives. 186, 189 et suiv.

Pourquoi les présomptions sont admises. 189 et 190.

Quelles présomptions le sont. 190 et suiv.

Comment la présomption légale, établie par le Code, est ap-  
pliquée. 192 et suiv.

Effets de la présomption légale, quant à la justification du  
fait. 186, 194 et suiv.

Ses effets relativement au sort du contrat. 186, 195 et suiv.

L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles détruit la pré-  
somption légale. 197 et 195.

Des preuves positives. 198.

Peut-on, pour les faire valoir, abandonner la présomption  
légale? 198 et 199.

Sont-elles admises contre l'assurance sur bonnes ou mauvaises  
nouvelles? 199 et 200.

Par qui elles doivent être faites. *Ibid.*

Peines qu'elles attirent sur le condamné. 200.

La double prime qui est due en ce cas prend le caractère de  
réparation civile. 200 et suiv.

Lorsque la peine porte sur l'assureur, la double prime est in-  
dépendante de la restitution de ce qui a été reçu sur la  
prime. 202 et 203.

Devant quel tribunal la contestation doit être portée. 203  
et suiv.

A quelles assurances les dispositions ci-dessus sont applicables.  
205 et 206.

Quelles en sont les suites lorsque la fraude vient d'un tuteur.  
206.

Quelles, lorsque la fraude vient du commissionnaire et que le commettant étoit de bonne foi, et *vice versé*? IV, 206 et suiv.

Règles pour distinguer dans quels cas il y a une ou plusieurs assurances. 233 et 234.

L'assuré est obligé, en faisant le délaissement, de déclarer les assurances qu'il a faites ou ordonnées. 261 et 262.

A quelles assurances cette obligation s'étend. 261 et suiv.

Voyez DÉLAISSEMENT.

Dans quel terme elle doit être payée. 273.

Voyez CONTRAT D'ASSURANCE.

ASSURÉS. Le connoissement en bonne forme fait foi entre eux et les assureurs. III, 229 et 230.

Ce que c'est. IV, p. 3.

Quelles personnes peuvent se faire assurer. 14 et 16.

Droits de l'assuré lorsque l'assureur tombe en faillite avant la cessation des risques. 106.

Quand le dommage provient de sa faute, les assureurs sont déchargés. 132 et suiv.

Peut-on déroger à cette disposition. 134 et 135.

En cas d'arrêt ils sont tenus de faire les diligences qui dépendent d'eux pour obtenir la main-levée. 289 et 290.

Esprit et étendue de cette disposition. 290 et suiv.

Comment l'assuré peut faire le délaissement pour cause d'innavigabilité. 298.

Voyez INNAVIGABILITÉ.

Ses droits en cas de prise relativement au rachat. V. RACHAT.

ASSUREURS. Le connoissement en bonne forme fait foi entre eux et les assurés. III, 229.

Comment ils concourent avec les prêteurs à la grosse sur les effets sauvés. 398.

Ce que c'est. IV, 3.

Quelles personnes peuvent se rendre assureurs. 15 et suiv.

Faculté qu'a l'assureur lorsque l'assuré tombe en faillite avant que les risques aient cessé. 107.

Pourquoi cette faculté a été étendue jusqu'à lui. 107 et suiv.

De quelles pertes, dommages et événemens ils répondent. 125 et suiv.

Comment cette responsabilité peut cesser. 132 et suiv.

De quels événemens ils ne sont pas responsables. 135 et 136.

Les parties peuvent-elles étendre la responsabilité à ces événemens? 136 et suiv.

L'assureur n'est pas tenu en général des droits imposés sur le navire ou les marchandises. 141 et 142.

Comment cette règle peut cesser d'avoir ses effets. 142.

Ils ne sont pas garans du dommage arrivé à des marchandises sujettes à détérioration particulière, si ces marchandises n'ont pas été désignées dans la police. 142.

Motifs de cette règle. 142 et suiv.

Ses effets. 145.

Ses exceptions. 142, 145 et suiv.

L'assureur reçoit les deux tiers proportionnels de la prime liée lorsque l'assurance étant pour l'aller et le retour, il ne se fait pas au retour de chargement complet. 147.

Motifs de la disposition. 148 et suiv.

Son étendue. 151 et 152.

Ses effets. 152 et suiv.

Dans quel cas il est déchargé de la perte. 158 et 162.

Il est admis à la preuve contraire des attestations rapportées par l'assuré pour justifier la perte. 278.

Peut-il attaquer de la même manière le connoissement, les livres, les factures et les expéditions des douanes ? IV, 278 et 279.

L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations contre l'assureur. 278 et suiv.

La provision peut-elle être refusée à l'assuré ? 279 et 280.

En cas d'arrêt du navire il est permis à l'assureur de solliciter la main-levée avant le délaissement. 289 et 290.

Comment il répond de l'innavigabilité. 292 et suiv.

Est-il tenu cumulativement de la perte entière et des dépenses d'avaries qui l'ont précédée ? 301 et suiv.

Quels sont ses droits en cas de rachat. 308 et suiv.

Quelles fins de non recevoir ils peuvent opposer à l'action pour dommage arrivé aux marchandises. 449 et suiv.

*Voyez* les articles ASSURANCE, PERTES et RISQUES.

**AUTORISATION des propriétaires.** Quand elle est nécessaire au capitaine pour ordonner des travaux, faire des achats ou des emprunts. III, 108.

*Voyez* CAPITAINE.

Quelle cause permet au capitaine de s'en passer pour vendre le navire. 107.

**AUTORISATION du juge.** Pour quels emprunts à la grosse elle est nécessaire. III, 110.

**AVANCES faites aux gens de l'équipage.** Quand elles peuvent être retenues en cas de rupture de voyage, III, 166.

**AVARIES.** Privilège du capitaine pour le paiement des avaries. III, 305.

*Voyez* PRÊTEURS à la grosse.

Quels dommages ne sont réputés qu'avaries. IV , 230.

Comment elles sont réglées entre les assurés et les assureurs.  
230 et 231.

L'assuré qui demande l'indemnité des avaries doit signifier la nouvelle comme dans le cas du délaissement. 245.

*Voyez DÉLAISSEMENT.*

Ce que c'est. 320 et suiv.

Quelles dépenses sont avaries. 321 et 322.

Quels dommages sont réputés avaries. 322 et 323.

Ne répute-t-on avaries communes les dépenses et dommages soufferts pour le salut commun que lorsqu'ils l'ont effectivement opéré ? 341.

Par qui les avaries communes sont supportées. 341.

Dans quelle proportion elles le sont. 342 et 343.

Pourquoi les marchandises contribuent en entier , et le navire ainsi que le fret seulement pour moitié. 345.

Comment le prix des marchandises est établi. 343.

Quelles avaries sont particulières. 344.

Par qui les avaries particulières sont supportées. *Ibid.*

Recours par celui qui paie le dommage dans le cas de certaines avaries particulières. 345 et suiv.

Les droits de lamanage, touage, pilotage , et en général les droits de navigation ne sont pas avaries, mais frais de voyage. 347 et suiv.

*Voyez ABORDAGE.*

A quelle quotité l'avarie doit monter pour pouvoir être répétée.  
350.

Pourquoi la loi a réglé cette quotité. 350 et 351.

Motifs qui ont empêché d'admettre indéfiniment la réclamation des avaries. 351.

La somme exceptée peut-elle être déduite du paiement de l'avarie ? IV, 352 et 353.

Exemple d'un compte d'avaries et de contribution. 424 et suiv.

Fin de non recevoir à raison d'avaries. 449 et 451.

## B.

*BARATERIE de patron.* Sa définition. IV, 137 et 138.

L'assureur n'en est pas tenu de plein droit. 136.

Il peut en être chargé par une convention particulière. 136 et suiv.

Limites de cette faculté. 140.

*BÂTIMENS de mer.* Tous les navires et bâtimens de mer sont meubles. III, 2 et 3.

Quelles règles de la législation sur les meubles leur sont ou ne leur sont pas applicables. 3 et 4.

Quels bâtimens de mer sont susceptibles d'affectation aux dettes, et de privilèges. 2 et suiv.

*Voyez* AFFECTATION, PRIVILÈGE, VOYAGE, VENTE.

Quels sont ceux censés prêts à faire voile. 63.

*BLOCUS.* Devoir du capitaine lorsque le port pour lequel il est destiné se trouve bloqué. III, 212.

## C.

*CÂBLES.* Les câbles et mâts rompus ou coupés sont avaries communes. IV, 327.

Pourquoi la disposition a été étendue en cas de rupture. 328 et suiv.

CANAUX. Les effets transportés par des canaux navigables peuvent être assurés. IV, 76.

CAPITAINE. De quelles fautes le capitaine est responsable. III, 78.

Motifs de cette responsabilité. 78 et 79.

Responsabilité du capitaine relativement aux marchandises. 80.

Étendue de cette responsabilité. *Ibid.*

Reconnaissance qu'il fournit. *Ibid.*

*Voyez* aussi CONNOISSEMENT.

Le capitaine forme l'équipage. 80.

Comment il exerce ce droit. 81.

Motifs qui le lui ont fait accorder. 81 et suiv.

Registre qu'il est obligé de tenir. 87.

Par qui ce registre est paraphé. 87 et 88.

Ce qu'il doit contenir. 88 et 89.

Est tenu de faire visiter son vaisseau. 89 et 90.

En quel temps cette visite doit avoir lieu. 92 et 93.

Sous quels rapports le Code de commerce ordonne la visite. 91.

Par quels officiers la visite est faite. 92.

Pièces que le capitaine doit avoir à bord. 93.

A quels momens il doit être en personne dans son navire. 94 et 95.

Motifs de cette obligation. 94 et 95.

Responsabilité du capitaine qui se soustrait à ce qui est prescrit relativement à la tenue du registre, de la visite, aux pièces qu'il doit avoir à bord et à la présence en personne. 95 et suiv.

Responsabilité du capitaine relativement aux marchandises qu'il charge sur le tillac. 97.

Motifs de cette responsabilité. 97 et 98.

Comment elle cesse. 98.

A quelle navigation elle est restreinte. III, 98 et 99.

Les événemens de force majeure dégagent le capitaine de toute responsabilité. 99 et 100.

De quelle manière ces événemens peuvent être prouvés. 100.

Ce qu'on entend par *événement de force majeure*. 101.

Pourquoi la loi s'est abstenue de les énumérer. 105.

Dans quelles circonstances et pour quelles dettes le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent être arrêtés. *Ibid.*

Motifs de cette disposition. 104 et suiv.

Ses limites. 106 et 107.

Comment et dans quel cas le capitaine et les gens de l'équipage peuvent se soustraire à l'arrestation que la loi autorise. 107.

Cas où le capitaine ne peut ordonner des travaux, faire des achats, ni emprunter à cet effet sans l'autorisation spéciale des propriétaires. 108.

Comment les dépenses faites sans autorisation peuvent néanmoins retomber à la charge des propriétaires. 109.

En est-il de même des emprunts ? *Ibid.*

L'autorisation du propriétaire qui refuse de payer la part des frais de l'expédition consentie par lui, n'est plus nécessaire au capitaine pour emprunter. 110 et 111.

Formalités que le capitaine doit remplir dans cette hypothèse. 111.

Circonstances où le capitaine peut, sans autorisation des propriétaires, ordonner des travaux, faire des achats, emprunter, mettre en gage ou vendre des marchandises. 111 et 112.

Dans quelle forme les emprunts peuvent être faits. 115.

Comment l'autorisation des propriétaires est suppléée quand elle n'est pas formellement exigée. 115 et 114.

Le capitaine peut mettre en gage des agrès et des appareils. 114 et 115.

De quelle manière le capitaine engage les propriétaires par ses emprunts. III, 115 et 116.

Compte que le capitaine doit envoyer aux propriétaires avant son départ d'un port étranger ou des colonies. 116 et 117.

Cette obligation s'étend-elle à tous les capitaines ? 117 et 118.

Peine contre le capitaine qui mal-à-propos emprunte, vend ou engage des marchandises, ou qui présente des faux comptes. 118 et 119.

Le capitaine peut-il vendre le navire sans un pouvoir spécial du propriétaire. 120 et suiv.

Obligation du capitaine d'achever le voyage pour lequel il est engagé. 123 et 124.

Cette obligation s'attache-t-elle à toute espèce d'engagement ?

*Ibid.*

Ses exceptions. *Ibid.*

Quel capitaine ne peut faire de trafic pour son compte. 124 et 125.

S'il est possible de le relever de cette prohibition par une convention particulière. 120.

Peine de la contravention. 125.

Défense faite au capitaine d'abandonner son navire pendant le voyage. *Ibid.*

Comment cette règle cesse. *Ibid.*

Obligation du capitaine dans ce cas. *Ibid.*

Peine de l'infraction. 127 et 128.

Le capitaine est obligé de faire viser son registre à son arrivée. 128 et 129.

Motif de cette disposition. 129.

Le capitaine est tenu de faire son rapport. *Ibid.*

Pourquoi. *Ibid.*

Dans quel délai le visa doit être demandé et le rapport fait.

III, 128 et 129.

Énonciations que le rapport doit contenir. 130.

Pour quelles fins les énonciations sont exigées. *Ibid.*

Où le rapport doit être fait. 131.

Où il doit être déposé. *Ibid.*

Rapport que le capitaine est soumis à faire lorsqu'il aborde dans un port étranger. 132.

A quelle autorité le rapport est présenté. *Ibid.*

Ce qu'il contient. *Ibid.*

Déclaration que doit faire le capitaine qui relâche dans un port français. *Ibid.*

Objet de cette formalité. 133.

Est-elle exigée pour toute espèce de relâche? 134.

Devant quelle autorité elle doit être remplie. *Ibid.*

Rapport en cas de naufrage. *Ibid.*

Quelles autorités le reçoivent. *Ibid.*

Comment il est vérifié. 136.

Le capitaine en doit rapporter expédition. 137.

Mode de vérifier les rapports faits par le capitaine. 137 et 138.

Quelle est l'autorité des rapports vérifiés et des rapports non vérifiés. 138.

La preuve contraire est-elle admise contre un rapport vérifié. 139.

Le capitaine ne peut décharger les marchandises avant d'avoir fait son rapport. 139.

Peines de la contravention. 140.

Cas où le capitaine peut faire mettre en commun les provisions particulières. 141.

Comment les conditions d'engagement du capitaine sont constatées. 142 et suiv.

Voyez ENGAGEMENTS.

Le capitaine peut-il charger pour son compte sans la permission des propriétaires. III , 147 et suiv.

Dans quelles circonstances il ne lui est pas permis de congédier un homme de l'équipage. 185 et suiv.

Le capitaine est assimilé aux matelots quant aux dispositions concernant les loyers , les pansemens et le rachat. 192.

Ce que le capitaine doit faire dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné. 212.

Son nom et son domicile doivent être énoncés dans le connoissement. 214.

Motif de cette disposition. 210.

Le capitaine peut exiger un reçu du commissionnaire ou du consignataire auquel il livre les marchandises portées au connoissement. 232.

*Voyez* COMMISSIONNAIRE.

Défense faite au capitaine de charger des marchandises qui n'appartiennent pas à l'affréteur lorsque le navire est affrété en totalité. 242.

*Voyez* AFFRÉTEUR.

A quelle peine le capitaine est assujetti lorsqu'il a exagéré le port de son navire. 249.

*Voyez* AFFRÉTEUR.

Droit du capitaine lorsque , le navire étant chargé à cueillette, le chargeur retire ses marchandises. 257.

*Voyez* AFFRÉTEUR.

Ses droits quand des marchandises ont été chargées sur le navire à son insçu. 259.

Dans quels cas il peut faire décharger ces marchandises , et dans quels il n'en peut prendre que le plus haut fret. 259 et suiv.

Ce qu'il peut exiger du chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage. III , 262.

Motifs de ces dispositions. 263.

Les droits du capitaine sont-ils les mêmes quelle que soit la nature du chargement ? *Ibid.*

Comment le capitaine les perd et devient passible de dommages-intérêts. 264 et 265.

Ses droits quand le chargeur retarde le navire. 265.

Ses droits quand le navire , ayant été affrété pour l'aller et le retour , fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet. 266 et suiv.

Le capitaine qui arrête ou retarde le navire doit des dommages-intérêts à l'affrêteur. 250 , 268 et 269.

Cas auxquels la disposition est applicable. 270.

Cas où elle cesse de l'être. 271.

Comment ces exceptions peuvent être invoquées. *Ibid.*

Règlement des dommages-intérêts par des experts. *Ibid.*

Raisons pour lesquelles cette forme d'évaluation est exigée. 271 et 272.

Manière dont les experts sont nommés. 273.

Quel fret le capitaine peut exiger de l'affrêteur qui ne veut pas attendre que le vaisseau soit radoubé. 273.

A quelles circonstances cette disposition est ou n'est pas applicable. 274 et suiv.

Lorsque le navire ne peut être radoubé , le capitaine est tenu d'en louer un autre s'il le peut. 276.

A-t-il la faculté de se soustraire à cette obligation en renonçant au fret ultérieur ? 276 et suiv.

Quel fret est dû au capitaine lorsqu'il ne peut trouver un autre navire. 281.

Comment cette impossibilité peut exister. 281 et 282.

*Quid*, si l'affrèteur refuse mal-à-propos le navire que le capitaine veut louer ? 282 et suiv.

Comment le mauvais état du vaisseau, lors du départ, peut faire perdre le fret au capitaine et le soumettre à des dommages-intérêts envers l'affrèteur. 284 et suiv.

Y a-t-il alors lieu de distinguer entre le capitaine de bonne foi et le capitaine de mauvaise foi ? 285 et 286.

Sur qui retombe la preuve des faits ? 284 et 285.

La preuve du mauvais état du navire, lors du départ, est-elle admissible, nonobstant et contre les certificats de visite ? 285 et suiv.

Le fret est dû au capitaine pour les marchandises qu'il a été contraint de vendre pendant le voyage, soit que le navire périsse, soit qu'il arrive à bon port. 287.

Pourquoi il y est obligé, même dans le premier cas. 288 et suiv.

Le capitaine doit tenir compte à l'affrèteur de la valeur de ses marchandises. 287.

Comment cette valeur est réglée suivant que le navire se perd ou arrive heureusement. 287.

Cas où il n'est dû que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour. 292 et 293.

Quel fret est dû lorsque le navire se trouve arrêté, pendant le voyage, par ordre d'une puissance. 294.

Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution. 296.

Le capitaine qui veut gagner la totalité du fret des marchandises rachetées, doit contribuer au rachat et achever le voyage. 298.

Comment se fait la contribution. 299.

Ce que peut faire le capitaine lorsque le consignataire refuse de recevoir ses marchandises. III, 301.

Comment le capitaine peut assurer le paiement de son fret sur les marchandises. 303 et 304.

Comment et pendant quel temps il est préféré sur les marchandises pour le paiement du fret. 304 et 305.

Son privilège en cas de faillite des chargeurs. 305.

Pourquoi il doit être nommé dans le contrat à la grosse. 329.

Le capitaine ne peut faire d'emprunt à la grosse dans le lieu de la demeure des propriétaires sans leur aveu. 361.

Résultat de la contravention. 362.

En quel cas la prohibition cesse. *Ibid.*

En quels cas le capitaine peut emprunter sous le nom des propriétaires ou de leur fondé de pouvoir, quoiqu'il se trouve dans le lieu de leur demeure. 364.

Son devoir en cas d'innavigabilité. IV, 292.

*Voyez* INNAVIGABILITÉ.

Comment il peut faire le jet. 358.

*Voyez* JET.

Le capitaine ne peut acquérir par prescription la propriété du navire. 451.

*Voyez* PRESCRIPTION.

Fin de non recevoir que le capitaine peut appliquer à l'action pour dommage arrivé aux marchandises. 449 et 450.

CAPITAL *du prêt à la grosse.* Quels objets y sont affectés. III, 359.

*Voyez* aussi AFFECTATION.

CAPITAL *prêté.* Doit être énoncé dans le contrat à la grosse. III, 327.

*Quid*, s'il ne l'a pas été. 327 et 328.

CAPITAL prêté à la grosse. V. PRÊT à la grosse.

CAPITAUX empruntés à la grosse. Ne peuvent être assurés. IV, 109 et suiv.

L'assuré est obligé de les déclarer en faisant le délaissement. 261 et suiv.

Voyez DÉLAISSEMENT.

CAPITAUX prêtés à la grosse. Ils peuvent être assurés. IV, 67 et suiv.

Pourquoi les sommes empruntées ne peuvent pas l'être. 73 et suiv.

CAUTION. Celle que les propriétaires de navires équipés en guerre sont tenus de donner. III, 71.

Après quel temps la caution de l'assureur est déchargée. IV, 278 et suiv.

CAUTIONNEMENT. Dans quels cas il empêche la saisie du navire. III, 162.

CHANGEMENT de navire. Ses effets relativement au prêteur à la grosse. III, 568.

CHANGEMENT de route, de voyage et de vaisseau. Dans quels cas les assureurs en répondent. IV, 125 et 126.

Dans quels cas ils n'en sont pas garans. 132 et suiv.

CHARGEMENT. La nature, la quantité, les espèces ou qualités des objets transportés doivent être exprimés dans le connoissement. III, 214.

Motifs de cette disposition. 215 et suiv.

Le connoissement doit indiquer les marques et numéros des objets transportés. III, 214 et 223.

Il peut être affecté à l'emprunt à la grosse. 347.

Il est affecté à l'emprunt à la grosse dont il étoit le sujet. 359.

CHARGEUR. Son nom doit être énoncé dans le connoissement. III, 214.

Voyez ACQUITS, AFFRÈTEMENT et AFFRÉTEUR.

CHARTÉ-PARTIE. Le capitaine doit l'avoir à bord. III, 93.

Origine de ce mot. 197 et 198.

Acception qui le rend synonyme des mots *Affrètement* et *Nolisement*. 198.

Acception dans laquelle il exprime l'acte qui contient le contrat. *Ibid.*

Comment cet acte est quelquefois suppléé. *Ibid.*

Peut-il être fait sous seing-privé ? 198.

Doit-il être rédigé par écrit ? 198 et 199.

Le contrat est-il nul lorsqu'il n'y a pas de charte-partie écrite ? 199 et 200.

Ce que la charte-partie doit énoncer. 197, 200 et suiv.

Voyez JOURS de planches.

Elle constate le fret. 234.

Voyez TONNAGE.

COLLOCATION des créanciers sur un bâtiment saisi. Dans quel ordre elle est faite entre les créanciers privilégiés. III, 61.

Comment les deniers sont distribués entre les créanciers non privilégiés. *Ibid.*

Pour quelles sommes les créanciers sont colloqués. *Ibid.*

COMMANDEMENT. Il doit précéder la saisie des navires. III, 37.

A qui il doit ou peut être fait. 38 et suiv.

COMMETTANT *en matière d'assurance*. Comment il est ou n'est pas engagé par le fait du commissionnaire. IV, 44.

Ses obligations envers ce dernier. 45 et suiv.

*Voyez* COMMISSIONNAIRE et RATIFICATION.

COMMISSION *en matière d'assurance*. Comment elle peut être donnée. IV, 35.

Comment acceptée. 36.

Comment elle finit. 47.

COMMISSIONNAIRE. Le commissionnaire ou le consignataire, qui a reçu les marchandises mentionnées dans le connoissement ou la charte-partie, doit en donner reçu au capitaine. III, 230.

Formes dans lesquelles le reçu est exigé. 232 et 233.

Causes pour lesquelles le reçu peut être refusé. *Ibid.*

Domages-intérêts qui sont dus au capitaine en cas de refus mal fondé. *Ibid.*

Le commissionnaire peut être révoqué. IV, 46 et suiv.

Effets de sa révocation. *Ibid.*

Il peut renoncer au mandat. 47.

Sous quelles conditions. 47 et 48.

COMMISSIONNAIRE *de l'assuré*. Peut-il se constituer assureur? IV, 19 et suiv.

COMMISSIONNAIRE *en matière d'assurance*. Sa qualité doit être exprimée dans le contrat d'assurance. *Voyez* CONTRAT D'ASSURANCE.

- Par quelles règles les droits et les devoirs des commissionnaires en matière d'assurance sont fixés. IV, 28 et 29.
- Ces commissionnaires se rendent le contrat personnel. 29.
- Motifs de cette jurisprudence. 29 et 30.
- On peut y déroger. 30.
- La dérogation doit-elle être insérée dans la police même. 30 et suiv.
- Rapports que le contrat établit entre le commissionnaire et celui avec lequel il a traité. 32 et 33.
- Rapports entre l'assuré et l'assureur et le mandant ou commissionnaire avec lequel ils ont contracté. 33 et suiv.
- Rapport entre le commissionnaire et le commettant. 28, 29, 35 et suiv.
- Comment la commission peut être donnée. 35.
- Comment est-elle acceptée. 36.
- En quels cas le commissionnaire qui n'exécute pas le mandat doit ou ne doit pas de dommages-intérêts. *Ibid.*
- Quels dommages-intérêts sont dus par le commissionnaire de l'assuré. *Ibid.*
- Ceux dus par le commissionnaire de l'assureur suivant la nature de la commission. 37 et 38.
- De quelles fautes le commissionnaire répond. 38.
- Répond-il de l'insolvabilité de celui avec lequel il a traité. 38 et suiv.
- Ses devoirs quand l'insolvabilité survient après le contrat. *Ibid.*
- Il doit se renfermer dans les bornes de son mandat. *Ibid.*
- Quid*, quand il les dépasse? 40 et 41.
- Dans quelles circonstances il n'est pas réputé les avoir excédées. 41 et 42.

Peut-il , après avoir fait annuler une première assurance pour cause d'insolvabilité , en faire une nouvelle sans autorisation spéciale ? 43.

De quelles sommes il doit l'intérêt. 43 et 44.

A-t-il privilège pour les avances sur les choses assurées ? 45.

Ses droits contre le commettant. 45 et 46.

Voyez COMMISSION.

COMPTE à rendre par le capitaine. Voyez CAPITAINE.

CONFISCATION. Dans quels cas les marchandises embarquées par le capitaine peuvent être confisquées. III, 126.

CONNOISSEMENT. Ce que c'est. III, 214 et 215.

Quel en est l'usage. 215.

Ce qu'il doit énoncer. 214 et suiv.

Le Code de commerce devoit-il ordonner que le connoissement exprimeroit le *pour compte* ? 218 et suiv.

Au profit de qui le connoissement peut être fait. 214.

Pourquoi il peut être à ordre ou au porteur. 223 et 224.

En combien d'originaux le connoissement doit être fait. 225 et 226.

Par qui ces originaux sont signés. 225 et suiv.

Dans quel délai. 216, 217, 225, 227 et 228.

Force du connoissement régulier. 229.

Entre quelles parties il fait foi. 229 et 230.

Quel est l'effet du connoissement irrégulier. 229.

Quel original du connoissement fait foi lorsqu'il y a diversité entre les différens originaux. 230 et 231.

Voyez COMMISSIONNAIRE.

Il peut constater le fret. 234.

CONSIGNATAIRE. Pour quelles causes il peut refuser les marchandises. III, 302.

Suites du refus mal fondé. *Ibid.*

Il doit être connu dans la police d'assurance dans les cas où la désignation du navire n'est pas nécessaire. IV, 84.

*Voyez* COMMISSIONNAIRE.

CONSIGNATION *par l'adjudicataire d'un bâtiment saisi.* *Voyez* ADJUDICATAIRE.

CONSULS *de France.* Ils reçoivent le rapport du capitaine qui aborde dans un port étranger. *V.* CAPITAINE.

CONTRAINTE *par corps.* *V.* ADJUDICATAIRE, FRAIS D'ADJUDICATION.

CONTRAT *à la grosse.* Ce que c'est. III, 318.

A quelle espèce de contrat il appartient. 319.

En quoi il diffère du contrat de prêt. 319 et 320.

C'est un contrat d'une espèce particulière qui ne peut être régi par les principes d'aucun autre contrat. 320.

Son affinité et ses différences avec le contrat d'assurance. 320 et 321.

La rédaction de l'acte à la grosse est-elle exigée pour la validité ou seulement pour la preuve du contrat? 322.

Quelle est dans cette matière la force de l'aveu judiciaire et du serment décisoire. 322, 324 et 325.

La preuve testimoniale est-elle admise pour justifier de l'existence du contrat? 322, 325 et suiv.

Quelles énonciations l'acte doit contenir. 317 et 318.

Ces énonciations sont-elles toutes prescrites sous peine de nullité? 327.

*Voyez* CAPITAL, PROFIT MARITIME, AFFECTATION, NA-

VIRE, CAPITALINE, PRÊTEUR, EMPRUNTEUR, REMBOURSEMENT.

Comment la durée du prêt à la grosse peut être combinée. III, 318, 319, 334 et 335.

Elle doit être énoncée dans l'acte. 318, 334.

Comment on suppléeroit à l'omission. 335 et 336.

Il doit être enregistré. V. PRÊTEUR.

Il peut être à ordre. 342.

Pourquoi il ne l'est pas de plein droit. 343 et 344.

Caractères et effets du contrat à ordre. 342 et 343.

Quelle est alors l'étendue de la responsabilité des garans. 344 et suiv.

Il peut être déclaré nul lorsque l'emprunt excède la valeur des objets affectés. 347.

Pourquoi. 348.

Dans quels cas la nullité est prononcée. 347.

Pourquoi la nullité n'est pas absolue. 348.

Qui peut la faire valoir. 347, 349.

Effets de la nullité. 350.

Amélioration de l'ordonnance sous ce rapport. 350 et 351.

Sort du contrat lorsqu'il n'y a pas fraude. 351.

L'emprunteur doit les intérêts de l'excédant. 351.

A quel titre. 352.

Sur quel pied. 351 et suiv.

De quelle époque. 353.

Quand l'excédant doit être remboursé. *Ibid.*

Prohibitions des emprunts à la grosse sur le fret à faire ou sur le profit espéré des marchandises. 353.

Raisons de reprocher cette prohibition. 353 et 354.

Raisons qui l'ont fait admettre. 354.

Quels sont les droits du porteur quand cette prohibition a été violée. III, 353.

Pourquoi la prohibition est absolue, tandis que dans le cas de l'art. 316 elle n'est que facultative. 355.

Les emprunts à la grosse ne peuvent avoir pour sujet aucune partie des loyers des matelots. 356.

Motifs de cette défense. 356 et suiv.

Quels objets sont affectés à l'emprunt. 359.

*Voyez* AFFECTATION.

Quelle action et quel privilège ils donnent lorsqu'ils sont faits dans le lieu de la demeure des propriétaires sans leur aveu. 360 et 361.

*Voyez* PROPRIÉTAIRES, PRIVILÈGE, PRÊT A LA GROSSE, PERTE.

Prescription des actions qui naissent du contrat à la grosse. IV, 43.

*Voyez* PRESCRIPTION.

**CONTRAT aléatoire.** Ce que c'est. III, 319.

**CONTRAT d'assurance.** Sa définition, son objet, son utilité. IV, 3 et 4.

S'il doit nécessairement être rédigé par écrit. 4 et 5.

Nécessité de la date avant ou après midi. 5.

Pourquoi la loi n'oblige pas d'avouer l'heure précise où il a été passé. 5 et 6.

Effet de l'omission de date. 6 et suiv.

Le contrat d'assurance peut être fait sous seing privé. 2.

Est-il nécessaire qu'alors il soit fait double ? 8.

Il ne peut contenir aucun blanc. 2.

Motifs de cette disposition. 9 et 10.

Effets de la contravention à l'égard des courtiers et notaires qui ont rédigé l'acte. IV, 10 et 11.

Effets quant à la validité et à la preuve de l'acte. 11 et 12.

Pourquoi la loi n'a pas déterminé textuellement les suites de l'omission de ce qu'elle prescrit d'énoncer dans l'acte. 12 et 13.

Le contrat énonce le nom et le domicile de l'assuré. 2.

Comment le défaut de cette énonciation peut être réparé. 14.

Pourquoi la loi n'exige pas l'indication de l'assureur. 13 et 14.

Voyez ASSURÉ, ASSUREUR.

Il doit exprimer si les parties qui s'y trouvent dénommées ont traité comme propriétaires ou comme commissionnaires. 2.

Motifs de cette disposition. 25 et suiv.

Ses effets. 27 et 28.

Il doit énoncer le nom et la désignation du navire. 2.

Motifs de cette disposition. 48 et suiv.

Est-elle impérative ? 49 et suiv.

Voyez DÉSIGNATION, NULLITÉ.

Le nom du capitaine doit être exprimé dans le contrat d'assurance. 2.

Objet de cette énonciation. 55 et 56.

Ses effets. 56.

Dans quelles circonstances ces effets cessent. 57 et suiv.

Effets de l'omission du nom du capitaine. 55.

Exception. 84 et 85.

Les ports de chargement et de déchargement doivent être indiqués dans le contrat d'assurance. 2.

Pourquoi ces énonciations sont prescrites. 59.

Sort du contrat quand elles sont omises, erronée ou frauduleuses. 59.

Le contrat d'assurance doit faire connoître les objets assurés.

IV, 2.

Comment ils doivent être désignés. 2, 59 et suiv.

But de cette énonciation. 59 et 60.

Cas où elle n'est pas prescrite. 84.

Peut-elle être omise ? 60 et 61.

Le contrat d'assurance détermine le temps des risques. 2.

Cette énonciation n'est pas de nécessité. 61.

La somme assurée est énoncée dans la police d'assurance. 2, 61 et 62.

Le contrat est-il nul quand cette énonciation est omise ? 62.

La prime est déterminée par la police. 2.

La stipulation d'une prime est nécessaire pour constituer le contrat d'assurance. 62 et 63.

Caractère que prend ce contrat lorsqu'il n'y a pas de stipulation de prime. *Ibid.*

Comment le silence du contrat sur la stipulation ou sur le taux de la prime peut être suppléé. 63 et 64.

La soumission à des arbitres, si elle a été convenue, doit y être exprimée. 2.

*Voyez* ARBITRAGE.

Les conditions particulières que les parties stipulent sont insérées dans le contrat. 2.

Jusqu'où s'étend la faculté de stipuler des conditions particulières. 67.

Les diverses assurances faites par la même police contiennent-elles toujours une assurance unique et indivisible ? 68.

Prescription des actions qui naissent du contrat d'assurance. 433.

*Voyez* PRESCRIPTION.

**CONTRATS maritimes.** Sont seuls la matière du second livre du Code. III, 1.

**CONTRAVENTION aux lois.** V. PERTE.

**CONTRIBUTION.** Les marchandises jetées à la mer pour le salut commun contribuent. III, 296.

Quels effets contribuent au paiement des pertes et dommages en cas de jet. IV, 387, 388, 403, 406.

Quelles choses ne contribuent point. V. MUNITIONS, HARDES, LOYERS.

Sous quelles conditions la contribution à la perte est admise dans le cas de jet pour le dommage arrivé au navire. 410.

Comment la disposition doit être entendue. 410 et suiv.

Les marchandises sauvées cessent de contribuer, quand le jet n'a pas sauvé le navire. 413.

Raisons de cette règle. 414.

En quel cas les effets sauvés par le jet contribuent aux pertes subséquentes. 414 et suiv.

Les effets jetés ne contribuent point au dommage arrivé depuis le jet. 416.

Dommages et pertes survenus au navire dont les marchandises ne sont pas tenues. *Ibid.*

Dommages de la même espèce dont elles sont tenues. 417.

Dans quelles circonstances il y a lieu ou non à contribution pour la perte des marchandises arrivée après qu'elles ne sont plus dans le navire. 418 et suiv.

Privilège du capitaine et de l'équipage pour le montant de la contribution. 420.

Comment ce privilège est exercé. 421 et 422.

Les effets recouvrés cessent de participer à la contribution.

III, 423 et 424.

Exemple d'un compte de contribution et d'avaries. 424 et suiv.

CONTRIBUTION *au rachat*. Comment elle se fait. III, 298.

S'étend-elle aux loyers des matelots? 299 et 300.

COURTIERS *d'assurance*. V. CONTRAT *d'assurance*.

Ils ne peuvent assurer. IV, 19 et suiv.

Étendue de cette prohibition. 21.

Ses effets. 22.

CRÉANCES *des particuliers*. Lesquelles donnent privilège sur les bâtimens de mer. III, 7, 9 et 10.

Dans quel ordre elles viennent. 7, 14 et suiv.

Voyez PRIVILÈGE.

CRÉANCES *privilégiées*. V. PRIVILÈGE.

CRIÉES. V. PUBLICATIONS.

## D.

DANGER. Il n'autorise le capitaine à abandonner le navire pendant le voyage que lorsque la nécessité est reconnue par les officiers et principaux de l'équipage. III, 126.

DATE. V. CONTRAT *d'assurance*.

DÉCÈS *en mer*. Ils doivent être déclarés dans le rapport que le capitaine fait à son arrivée. III, 131.

Voyez CAPITAINE.

DÉCHET. Des objets affectés au prêt à la grosse. *V.* PERTE.

DÉCLARATION *de guerre.* Les événemens qui en sont la suite sont garantis par les assureurs. IV, 125.

DÉCLARATION *en cas de relâche.* *V.* CAPITAINE.

DÉLAIS. Délais dans lesquels le délaissement doit être fait. *Voyez* DÉLAISSEMENT.

Dans lequel la nouvelle de la perte doit être signifiée à l'assureur. *Voyez* SIGNIFICATION.

Dans lequel le délaissement peut être fait après la présomption de la perte acquise par le défaut de nouvelles. *Voyez* DÉLAISSEMENT.

Dans lequel l'assurance est payée en cas de délaissement. IV, 273.

Dans quel délai le délaissement peut avoir lieu lorsqu'il y a arrêt de la part d'une puissance. 286 et suiv.

Dans quel délai doivent être signifiées les protestations et réclamations qui empêchent les fins de non recevoir en matière de contrats maritimes. 451.

DÉLAISSEMENT. Ce que c'est, et quel en est l'objet. IV, 208 et 209.

Pourquoi la loi détermine les cas où il peut être fait. 210.

Est-il toujours une condition nécessaire pour demander la perte? 210 et 211.

Causes qui autorisent à faire le délaissement. 208.

*Voyez* aussi PRISE, NAUFRAGE, ÉCHOUEMENT *avec bris.*

Peut-il être fait dans d'autres cas? 212, 230.

Suffit-il de l'existence de l'une des causes pour donner lieu au délaissement, encore qu'il n'y ait pas perte totale ou presque totale des effets assurés? 212 et suiv.

Est-il permis à l'assuré de ne demander que l'avarie lorsqu'il y a lieu au délaissement ? IV, 218 et suiv.

Les parties ont-elles la faculté de déroger au droit commun sur les causes de délaissement ? 220 et suiv.

Pourquoi ne peut-il être fait qu'après le voyage commencé ? 228 et suiv.

Pourquoi ne peut-il être partiel ? 232.

Application de cette disposition. 232 et 233.

Pourquoi le délaissement ne peut être partiel. 234.

Il ne s'étend qu'aux choses comprises dans l'assurance. *Ibid.*

Conséquences de cette limitation. *Ibid.*

Dans quel temps il doit être fait ? 234 et 235.

Pourquoi il n'est pas exigé immédiatement après la nouvelle de la perte. 235 et 236.

Motifs qui ont empêché d'admettre des délais uniformes. 240 et 241.

Les délais courent du jour de la réception de la nouvelle. 234 et 235.

Quelle suite de nouvelle fait courir ces délais. 241 et suiv.

L'assuré peut-il devancer les termes ? 236.

A quels délais la fixation en délaissement est soumise. 234 et 235.

Pourquoi elle n'est pas soumise à la prescription ordinaire de cinq ans. 235 et suiv.

Comment la prescription est interrompue. 244 et 245.

Le délaissement doit être précédé d'une signification. *Voyez* SIGNIFICATION.

Comment il peut être fait sur le seul défaut de nouvelles et de présomption de la perte. 249.

Motifs et effets de cette disposition. 250.

L'assureur peut-il détruire la présomption sur la preuve contraire? IV, 251.

Après quel temps la présomption est acquise. 249, 251 et suiv.

Les parties peuvent-elles convenir que la présomption sera acquise dans un moindre délai? 253 et 254.

Pourquoi le délai a été étendu aux assurances illimitées. 253 et suiv.

De quel jour le délai commence à courir. 255 et 256.

Comment le défaut de nouvelles est justifié. 256.

Comment il peut être combattu. 256.

Délai donné à l'assuré après la présomption acquise pour faire le délaissement. 249, 250, 257 et 258.

Il peut les devancer. 260 et 261.

L'assureur a la faculté de le faire ou par la signification de la nouvelle ou après. *Ibid.*

Déclarations que l'assuré est tenu de donner en faisant le délaissement. 261 et suiv.

Peines de l'omission. 261, 265 et suiv.

Peines de la déclaration frauduleuse. 265 et suiv.

Ces peines ne s'étendent pas aux déclarations erronées. 265 et 266.

Elles ont leur effet même lorsque les sommes déclarées n'excèdent pas la valeur des objets assurés. 266.

L'assuré, qui satisfait à l'obligation de travailler au recouvrement des effets assurés ne perd pas le droit de faire le délaissement. 268 et 269.

*Voyez* FRAIS.

Dans quel terme la perte doit être payée en cas de délaissement. 275.

Il ne donne lieu au paiement des sommes assurées qu'après la

signification des actes justificatifs du chargement et de la perte. IV, 274.

Quels sont ces actes. 274 et 275.

Comment ils peuvent être combattus. *Voyez ASSUREUR.*

L'assuré peut-il stipuler qu'il ne sera pas tenu de justifier du chargement ? 274 et suiv.

Cas où cette obligation cesse. 277.

Il transfère à l'assureur la propriété des effets délaissés. 280.

Il n'a cet effet que quand il est accepté ou jugé valable. 280 et 281.

Le retour du navire après le délaissement dispense-t-il l'assureur de payer la somme assurée ? 280, 282.

Le fret des marchandises sauvées fait partie du délaissement lorsque l'assurance porte sur le vaisseau. 285 et suiv.

Sous quelles réserves. 285.

Après quelles formalités et dans quel délai il peut avoir lieu. 286 et suiv.

Comment il peut être fait pour cause d'innavigabilité. *Voyez INNAVIGABILITÉ.*

Ses effets dans le cas de rachat. *Voyez RACHAT.*

Par quel laps de temps l'action en délaissement est prescrite. 432.

**DÉLIBÉRATION.** *Voyez PROPRIÉTAIRES de navire.*

S'il peut y en avoir pendant le voyage. IV, 365 et 366.

Celle qui est nécessaire pour le jet. *Voyez JET.*

**DEMANDES en distraction sur le prix d'un bâtiment saisi.** Où elles doivent être formées. III, 56.

Dans quel temps. 57.

Quand elles sont converties en oppositions. 56.

*Voyez OPPOSITIONS.*

DÉPENSES. Quelles dépenses sont avaries communes. IV, 327, 328 et 339.

Pourquoi elles sont précédées d'une délibération. 340.

La délibération est-elle indispensable? *Ibid.*

Devient-elle une preuve irréfragable de la légitimité des dépenses? *Ibid.*

Voyez AVARIES.

DÉSIGNATION. Le navire doit être désigné dans le contrat d'assurance. IV, 2.

Exception. 84 et 85.

Ce qu'on entend par *désignation*. 9.

Pourquoi est-elle prescrite? 49 et suiv.

Quid, si la désignation a été omise? 51.

Effets de la désignation erronée. 51 et suiv.

Effets de la désignation frauduleuse. 53 et suiv.

En quel cas il y a fraude. 54 et 55.

DÉTÉRIORATION. Elle donne lieu au délaissement. IV, 211 et 212.

Dans quels cas. 224 et suiv.

DIMINUTION. De la chose affectée au prêt à la grosse. Voyez PERTE.

DIMINUTION *des choses assurées*. En quels cas elle n'est pas supportée par l'assureur. IV, 142 et suiv.

DISTRACTION. Voyez DEMANDES *en distraction*.

DISTRIBUTION *du prix d'un bâtiment de mer saisi*. V. COLLOCATION.

**DOMMAGES.** Les dommages causés par le jet aux marchandises non jetées sont avaries communes. IV, 328, 333.

Quels autres dommages ont ou n'ont pas ce caractère. 328, 339.

*Voyez AVARIES.*

Comment l'état des pertes et dommages est formé dans le cas du jet. 383 et suiv.

Quelles fins de non recevoir écartent l'action pour dommage arrivé aux marchandises. IV, 449.

Quelles, pour dommage arrivé par abordage. 449 et 450.

**DOMMAGES-INTÉRÊTS.** *Voyez ADJUDICATAIRE, CAPITAINE, COMMISSIONNAIRE.*

Quels sont ceux que doit l'affréteur qui n'exécute pas ou qui rompt le contrat. *Voyez AFFRÉTEUR.*

Quels sont ceux dus en cas d'exagération du tonnage du navire. *Voyez AFFRÉTEUR.*

Ceux dus dans le cas où l'assurance est annulée pour désignation frauduleuse du navire. IV, 55.

**DONNEUR à la grosse.** Cette désignation est synonyme de celle de *préteur*.

**DROITS de navigation.** *V. AVARIES.*

**DROITS dus à l'état à raison de la navigation.** Quels sont ces droits. III, 9.

Sont privilégiés. 6, 9.

Dans quel ordre ils viennent. 6, 13 et 14.

*Voyez PRIVILÈGE.*

**DROITS imposés sur le navire ou sur les marchandises.** L'assureur n'en est pas tenu. IV, 141.

## E.

ECCLÉSIASTIQUES. Peuvent-ils se rendre assureurs ? IV, 23.

ÉCHOUEMENT *avec bris*. L'échouement avec bris autorise-t-il l'assuré, indépendamment de ses suites, à faire le délaissement et à demander l'assurance ? IV, 222 et 223.

Obligation de l'assuré de travailler au recouvrement des effets. 268 et 269.

Voyez FRAIS.

EFFETS. Les effets chargés sans l'aveu du capitaine ne participent point à la répartition en cas de jet. 403.

Elles contribuent à la perte. 403.

Motifs de cette disposition. 403 et suiv.

Quels effets sont réputés chargés sans l'aveu du capitaine. 403 et suiv.

Les effets chargés sur le tillac contribuent à la perte, et ne participent point à la répartition. 406.

Fondement de cette disposition. 406 et suiv.

Sur qui tombe la perte. 409.

Les effets jetés et ensuite recouverts cessent de participer à la contribution. 423 et 424.

EFFETS *abandonnés*. En quels cas les ancrs et autres effets abandonnés sont avaries communes. IV, 327, 332.

EMPRUNTS. Faits par le capitaine. V. CAPITAINE.

EMPRUNT *à la grosse*. V. CONTRAT *à la grosse*.

Sur quel objet il donne action et privilège, lorsqu'il est fait dans le lieu de la demeure des propriétaires sans leur aveu.

III, 361.

**EMPRUNTEUR.** Il est tenu des dommages causés par son fait.

III, 361.

*Voyez PERTE.*

**EMPRUNTEUR à la grosse.** Ce que c'est. III, 318 et 319.

Pourquoi son nom doit être exprimé dans le contrat. 352.

Cette énonciation se trouve toujours et nécessairement supplée. *Ibid.*

*Quid*, s'il a emprunté sur des objets d'une valeur inférieure à la somme prêtée ? *Voyez CONTRAT à la grosse.*

Pourquoi il ne peut faire assurer les sommes qu'il a empruntées. IV, 73 et 74.

**ENCHÈRES.** Comment elles sont reçues pour la vente forcée d'un bâtiment de mer. III, 46.

**ENGAGEMENT.** Comment les conditions d'engagement du capitaine et des gens de l'équipage sont constatées. III, 142.

Quelles sont les diverses sortes d'engagemens. 142 et 143.

Engagement au voyage. *Ibid.*

Engagement au mois. *Ibid.*

Engagement au profit. *Ibid.*

Engagement au fret. *Ibid.*

A défaut de titres écrits, le serment des gens de l'équipage peut-il être admis sur la quotité du loyer ou sur le paiement ? 144 et suiv.

**ENREGISTREMENT.** *V. PRÊTEUR à la grosse.*

**EQUIPAGE.** Par qui et comment il est formé. *V. CAPITAINE.*

**ESCLAVE.** *V. GENS de l'équipage.*

ESTIMATION. Comment sont estimés les effets assurés dont le prix a été évalué en monnaie étrangère. IV, 87 et 88.

Les parties peuvent-elles déroger à ces règles ? *Ibid.*

De quelle manière les effets assurés sont estimés quand leur valeur n'a pas été exprimée dans la police. 89 et suiv.

Comment les choses assurées sont estimées pour juger si leur valeur est égale à la somme stipulée. 168 et suiv.

Comment le prix des marchandises est établi relativement à la contribution aux avaries. 343.

L'estimation des pertes et dommages causés par le jet peut-elle être arrêtée de gré à gré entre les parties ? 383.

Est-il loisible aux parties de choisir leurs experts ? *Ibid.*

Par qui les experts sont nommés quand les parties ne peuvent en convenir. 383 et suiv.

Les marchandises jetées sont estimées au prix courant et non au prix d'achat. 386.

Motifs de cette règle. 387 et 388.

Comment la qualité des marchandises est constatée. 386, 393 et 394.

Comment les marchandises jetées sont évaluées en cas de fausse indication de leur qualité. 399.

Quelles autres choses doivent être conservées pour parvenir à la contribution. 388.

Règles sur l'évaluation des marchandises. 388 et suiv.

Règles pour le cas de fausse indication de la qualité de ces marchandises. 399.

Comment est évalué le navire. 395 et suiv.

Comment l'est le fret. 398 et 399.

*Voyez* RÉPARTITION.

ÉTRANGERS. Les étrangers peuvent-ils assurer et faire assurer en France ? IV, 18 et 19.

ÉVÉNEMENS *de force majeure*. V. CAPITAINE.

EXPERTS. V. CAPITAINE.

Par qui sont nommés ceux qui évaluent les pertes et dommages en cas de jet. IV, 385 et 386.

Règles qu'ils doivent suivre. V. ESTIMATION.

Leur office relativement à la répartition. 395.

## F.

FAILLITE. V. ASSURÉ, ASSUREUR.

FAUTES. V. CAPITAINE.

FEMME. La femme mariée est incapable d'assurer sans l'autorisation de son mari. IV, 16.

Cette incapacité cesse-t-elle dans la femme marchande publique ? 16 et suiv.

FEU. Dans quelles circonstances les assureurs répondent ou ne répondent pas de l'événement du feu. IV, 125, 127 et suiv.

FINS *de non recevoir*. Celles qui peuvent être opposées en matière de contrats maritimes. 449 et suiv.

FOLLE-ENCHÈRE. V. ADJUDICATAIRE.

FORCE majeure. V. CAPITAINE, AFFRÈTEMENT.

**FORTUNE de mer.** En quel cas elle ne retombe pas sur le prêteur à la grosse. III, 368 et suiv.

Définition des fortunes de mer. IV, 131 et 132.

Elles sont garanties par les assureurs. 125, 131.

**FRAIS.** Les frais pour remettre le navire à flot, et ceux de déchargement, comment ils deviennent avaries communes. IV, 328, 337 et suiv.

**FRAIS de décharge, de rechargement.** Quand ils sont dus par le chargeur. III, 256, 258, 259, 262 et 263.

**FRAIS de recouvrement.** Ils sont payés à l'assuré qui travaille à sauver les effets assurés. IV, 268.

Comment il en justifie. 268 et 269.

Dans quelle proportion ils lui sont assurés. 268.

Pourquoi ils ne lui sont pas accordés indéfiniment. 270 et suiv.

Dans quel cas il les recouvre en entier. 272 et 273. |

**FRAIS de retardement.** Dans quel cas le chargeur en est tenu. III, 259, 265, 267 et 268.

**FRAIS de voyage.** V. AVARIES.

**FRAIS de garde du bâtiment.** Sont privilégiés. III, 6.

Dans quel ordre ils viennent. V. PRIVILÈGE.

**FRAIS pendant le voyage.** Ils sont prélevés sur le fret en cas de délaissement du navire. IV, 283.

**FRAIS pour parvenir à la vente et à la distribution du prix du navire choisi.** Comment ils sont arrêtés. III, 21 et 23.

**FRAIS pour parvenir à la vente judiciaire des bâtimens de mer et à la distribution du prix.** Quels ils sont. III, 8 et 9.

Sont privilégiés. 6, 8 et 9.

Dans quel ordre ils viennent. 7, 15,

Comment ils sont justifiés. 23 et suiv.

*Voyez* PRIVILÈGE.

Frais d'adjudication d'un bâtiment de mer emportent la contrainte par corps. 55.

**FRANC d'avaries.** Dans quel cas le commissionnaire de l'assuré n'excède pas son mandat, lorsqu'il admet cette clause sans y avoir été spécialement autorisé. IV, 42 et 43.

Ce qu'est cette clause. 126.

Elle est légitime. *Ibid.*

Cette clause est-elle indéfiniment juste? 353 et suiv.

Ses effets. 353.

Pourquoi elle n'empêche pas l'assuré de demander l'avarie lorsqu'il y a lieu au délaissement. 355 et suiv.

**FRAUDE. V. PERTE, DÉSIGNATION.**

En quel cas il y a fraude. IV, 54.

La fraude dans l'estimation des effets assurés, la supposition ou la falsification autorisent l'assureur à faire vérifier les objets et à provoquer une estimation nouvelle. 82.

Elle peut donner lieu à des poursuites civiles ou criminelles. 81.

Ces dispositions ne sont applicables qu'au cas où la fraude est prouvée. 82 et suiv.

*Voyez* ASSURANCE.

Quelles en sont les suites lorsque l'assurance a été frauduleusement faite depuis la perte ou l'heureuse arrivée. V. ASSURANCE.

FRET. Privilège des gens de l'équipage sur le fret. III, 190 et 191.

Le prix du fret doit être énoncé dans le connoissement. 214.

Ce que c'est. 254 et 255.

Comment il est réglé. 254.

Comment il est constaté. *Ibid.*

Les différentes manières d'affréter. V. AFFRÈTEMENT.

Quel fret est dû en cas de chargement incomplet ou excessif, ou en cas de rupture de voyage sans chargement. V. AFFRÈTEUR.

Ce que c'est. 195 et 194.

De quelle époque il court lorsque le navire est frété au mois. 205.

Le fret est affecté à l'exécution du contrat d'affrètement. 215.

De quelles conventions il répond. *Ibid.*

Quel fret est dû pour les marchandises chargées sans l'aveu du capitaine. 259.

Quel, pour les marchandises déchargées pendant le voyage. 262.

Quel, en cas de chargement incomplet au retour, lorsque le navire a été affrété pour l'aller et le retour. 265.

Le fret est dû en entier par l'affréteur qui ne veut pas attendre que le vaisseau soit radoubé. 275.

*Quid*, si le navire ne peut pas être radoubé. V. CAPITAINE.

Pour quelles causes le fret cesse d'être dû. 284.

*Voyez* aussi CAPITAINE.

Le capitaine reçoit le fret des marchandises jetées pour le salut commun. 296.

Motifs de cette disposition. *Ibid.*

Pourquoi les marchandises perdues par force majeure ne doivent pas de fret. 296 et 297.

- Le fret avancé doit être restitué. III, 296 et 297.
- Pourquoi les parties peuvent déroger à cette dernière disposition. 297 et 298.
- Comment, et dans quelle proportion il peut être dû par les marchandises rachetées. 298 et 299.
- Le fret contribue au rachat et pourquoi. 299.
- Pour quelle portion il y contribue. 299.
- Le fret doit-il être payé par provision, nonobstant le refus fait par le consignataire de recevoir les marchandises ? 302 et 303.
- Le défaut de paiement de fret n'autorise pas le capitaine à retenir les marchandises. 303.
- Il peut en demander le dépôt. 303 et 304.
- Préférence du capitaine sur le chargement pour le paiement de son fret. 304 et 305.
- Son privilège en cas de faillite des chargeurs. 305.
- Il n'est jamais accordé de diminution sur le fret. 306 et 307.
- En quels cas les marchandises peuvent ou ne peuvent pas être abandonnées pour le paiement du fret. 307.
- Discussion de ce système. 308 et suiv.
- Le fret des marchandises existantes à bord ne peut être assuré. IV, 109 et suiv.
- La prohibition ne s'étend pas au fret acquis. 116 et 117.
- Il fait partie du délaissement du navire. 283.
- FRET acquis.** Est affecté à l'emprunt à la grosse fait sur le navire. III, 359.
- FRET à faire.** V. **CONTRAT à la grosse.**
- FRÉTEUR.** Ce que c'est. III, 194.

Pourquoi cette dénomination a été employée dans le Code.  
III, 200 et suiv.

### G.

**GENS de l'équipage.** Leur arrestation pour dettes. *Voyez* CAPITAINE.

Comment leurs conditions d'engagemens sont constatées. III, 159.

*Voyez* ENGAGEMENTS.

Peuvent-ils charger pour leur compte sans la permission des propriétaires du navire. 147 et suiv.

Ce qui leur est payé en cas de rupture de voyage non commencé par le fait des capitaines et affréteurs. 149 et suiv.

*Quid*, lorsque le voyage est rompu par interdiction ou arrêt. 155 et suiv.

Effets de la prolongation du voyage relativement aux loyers des gens de l'équipage. 161 et suiv.

Effets sous le même rapport du raccourcissement du voyage. *Ibid.*

Effets de la rupture, du retardement et de la prolongation de voyage à l'égard des loyers et indemnités des gens de l'équipage engagés au profit ou au fret. 165.

*Voyez* AVANCES.

Effets de la prise, du bris et du naufrage, à l'égard du loyer et des journées des gens de l'équipage. 166 et suiv.

Comment est payé le matelot malade ou blessé au service du navire. 172.

Comment est payé le matelot blessé dans un combat livré pour la défense commune. 173.

Sur qui tombe cette charge. 173.

Dans quels cas les pansemens du matelot blessé sont à sa charge. III, 174.

Quels loyers lui sont payés dans ce cas. 174 et 175.

S'il peut être congédié. 174.

Le pansement du matelot sorti avec autorisation et blessé à terre est-il également à sa charge? 174 et 175.

Qu'est-il dû aux matelots qui meurent pendant le voyage? 175 et suiv.

Quels sont relativement à son loyer et à son rachat les droits du matelot fait esclave. 181 et 182.

Par qui l'indemnité du rachat est supportée lorsqu'elle est due. 183.

Fixation de cette indemnité. 184.

Comment s'en font le recouvrement et l'emploi. *Ibid.*

Indemnités des matelots congédiés sans cause valable. 185.

Quand elle n'est pas due. 185 et 190.

Taux de l'indemnité. 185.

Par qui elle est supportée. 185, 189.

Quelles sont les causes valables de congé. 188 et 189.

Dans quelles circonstances le matelot ne peut être congédié. 185.

Privilège des gens de l'équipage sur le navire et sur le fret. 190.

S'ils perdent leur créance en perdant leur privilège. 191.

Ont-ils un recours contre les chargeurs? *Ibid.*

Dispositions qui leur sont communes quel que soit leur grade. 191.

Auxquels des gens de l'équipage s'étend l'exemption de contribuer en cas de jet sur leurs hardes et leur loyer. IV, 401 et 402.

## H.

**HARDES.** Les hardes des gens de l'équipage ne contribuent point aux pertes et dommages causés par le jet. IV. 400.  
Motifs de cette exemption. 401 et 402.

**HYPOTHÈQUE. V. GENS de l'équipage, AFFECTATION.**

## I.

**INCAPACITÉS en matière d'assurance. V. COMMISSIONNAIRE, ÉTRANGER, FEMME, INTERDIT, MINEUR.**

**INDEMNITÉS. V. GENS de l'équipage.**

Le chargeur qui ne recharge pas les marchandises qu'il a débarquées pendant le retard provenant de force majeure, doit une indemnité au capitaine. III, 210.

Le capitaine, pour l'obtenir, doit mettre le chargeur en demeure. 211.

Quelle est cette indemnité. *Ibid.*

Que reçoit l'assureur en cas de rupture de voyage. IV, 120.

Quelle indemnité est due à l'assureur et au réassureur, lorsque le contrat excède la valeur des effets assurés. 158, 160, 161, 163 et suiv.

**INNAVIGABILITÉ.** Comment elle autorise la vente du navire sans le consentement du propriétaire. IV, 292.

Elle est une cause de délaissement. 211.

Dans quelles circonstances elle a cet effet. 224.

Dans quelles circonstances existe l'innavigabilité qui donne lieu au délaissement. 292 et suiv.

L'innavigabilité n'a cet effet que lorsqu'elle a été déclarée juridiquement. IV, 292, 295 et 296.

Comment elle peut être constatée. 296.

L'assureur ne répond que de celle qui provient de fortune de mer. 292, 296.

L'assuré, pour faire valoir l'innavigabilité, est-il obligé de prouver que le navire est parti en bon état? 296 et suiv.

Comment elle autorise le délaissement quand l'assurance porte sur le navire. 298.

Pourquoi, lorsque l'assurance tombe sur la cargaison, l'innavigabilité n'est pas une cause absolue de délaissement? 298.

Dans quels délais le délaissement peut être fait. *Ibid.*

De quel jour courent ces délais. 298 et 299.

Motifs qui ont fait imposer, tant au capitaine qu'à l'assureur et à l'assuré, l'obligation de chercher un autre navire. 299 et 300.

De quels dommages et dépenses l'assureur est tenu, lorsque le transport s'achève par un autre navire. 300.

Jusqu'à quelle concurrence il en est tenu. 292, 300 et 301.

**INTERDICTION de commerce.** Ses suites par rapport à l'affrètement quand elle survient avant le départ du navire. III, 206.

Quelle interdiction a ces effets. 207.

Quels sont, relativement aux gens de l'équipage, les effets de l'interdiction de commerce ou de l'arrêt, qui rompent le voyage non commencé, ou interrompent le voyage commencé. 155 et suiv.

**INTÉRÊTS. V. PROFIT maritime, PRÊT à la grosse.**

## J.

**JET.** Les assureurs en répondent. IV, 125, 127.

Jet régulier. 360.

Jet irrégulier. 360 et suiv.

Dans quels cas le jet est une avarie commune. 358 et 359.

La nécessité du jet doit être constatée par une délibération.  
358 et 360.

Cette formalité est-elle indispensable ? 360 et suiv.

La rédaction de la délibération peut-elle être différée ? 359,  
364 et 365.

Dans quelle forme la délibération doit être prise, rédigée et  
affermée. 358, 366, 367, 370 et suiv.

Pourquoi les chargeurs y concourent. 366 et 367.

Quels gens de l'équipage y sont appelés. 358, 366 et 367.

Quel avis est suivi en cas de partage. 358, 367 et 368.

A quel jet ces règles s'appliquent. 368.

Dans quel ordre les effets doivent être jetés. 369.

Comment l'état des pertes et dommages est fait en cas de jet.  
383 et suiv.

Règles d'après lesquelles ils sont évalués. V. ESTIMATION.

Comment ils sont répartis. V. RÉPARTITION.

Quelles choses contribuent ou ne contribuent pas au paiement  
des pertes et dommages. 399 et 400.

**JOURS de planche.** Ce que c'est. III, 203.

## L.

**LAMANAGES.** L'assureur n'est pas tenu du lamanage. IV, 141.

Voyez AVARIES.

**LETTRES de change.** S'il en peut être tiré par le capitaine pour les emprunts qu'il a faits pendant le voyage. III, 113 et 114.

**LIEU.** Le lieu du départ et de la destination doit être indiqué dans le connoissement. III, 214 et 225.

**LOYERS des gens de l'équipage.** Ils ne peuvent être la matière d'un prêt à la grosse. III, 356.

Le loyer des gens de l'équipage ne contribue pas dans le cas du jet. IV, 401 et 402.

*Voyez* ENGAGEMENTS, GENS de l'équipage, NOURRITURE, PRESCRIPTION.

**LOYERS des gens de mer.** Ils ne peuvent être assurés. IV, 109 et suiv.

**LOYER et nourriture de l'équipage.** Sur qui ils retombent pendant l'arrêt par vœu d'une puissance. III, 294 et 295.

## M.

**MAGISTRATS.** Peuvent-ils assurer ? IV, 22 et 23.

*Quid*, des juges de commerce ? 23 et 24.

**MAIN-LEVÉE.** Par qui elle peut ou doit être sollicitée en cas d'arrêt du navire par ordre d'une puissance. IV, 289 et suiv.

**MARCHANDISES.** Comment les marchandises peuvent être vendues ou mises en gage par le capitaine. III, 111.

De quelles marchandises il peut disposer de cette manière. 114 et 115.

*Voyez* CAPITAINE, CONFISCATION.

Elles peuvent être déchargées par le capitaine avant qu'il ait fait son rapport. 139.

*Voyez* AFFECTATION, CHARGEMENT.

MARCHANDISES *chargées*. De quelles conventions elles répondent. III, 213.

MARCHANDISES *jetées pour le salut commun*. Elles doivent le fret. III, 296.

MARCHANDISES *perdues*. Elles ne doivent pas le fret. III, 296 et suiv.

MARCHANDISES *rachetées ou sauvées du naufrage*. Comment elles doivent le fret. III, 298.

MARCHANDISES *refusées par le consignataire*. *V.* FRET, CAPITAINE.

MARCHANDISES *vendues par nécessité pendant le voyage*. *V.* CAPITAINE.

MATELOTS. Par qui et comment ils sont loués. *V.* CAPITAINE, GENS *de l'équipage*.

Ils ne peuvent emprunter à la grosse sur leurs loyers. III, 356.

Ils conservent leurs frais sur le fret en cas de délaissement du navire. IV, 283.

MATS. *V.* CABLES.

MINEUR. Le mineur est incapable d'exercer. IV, 16 et 17.

Cette incapacité cesse-t-elle dans le mineur commerçant? 17 et 18.

MORT. La mort naturelle ou civile met fin au mandat que l'assureur ou l'assuré ont donné à leur commissionnaire. IV, 46.

Quelles opérations sont valables ou même forcées nonobstant cette cessation. 48.

Devoir des héritiers du commissionnaire décédé. *Ibid.*

MUNITIONS. Les munitions de guerre et de bouche ne contribuent point au paiement des pertes et dommages causés par le jet. IV, 400.

Motifs de cette exemption. 400 et 401.

Ses limites. 401.

Quelles victuailles sont comprises dans les munitions de bouche  
*Ibid.*

## N.

NAISSANCES *en mer*. Elles doivent être déclarées dans le rapport que le capitaine fait à son arrivée. III, 131.

*Voyez* CAPITAINE.

NAUFRAGE. Le naufrage autorise-t-il le délaissement par le seul effet de l'événement, et indépendamment de ses suites? IV, 222.

Obligation de l'assuré de travailler au recouvrement des effets. 268 et 269.

*Voyez* FRAIS.

NAVIRE. *V. BATIMENS de mer, VENTE.*

Privilège des gens de l'équipage sur le navire. III, 190 et 191.

Le navire, ses agrès et appareils sont affectés à l'exécution du contrat d'affrètement. 213.

De quelles conditions ils répondent. *Ibid.*

Le nom et le tonnage du navire doivent être énoncés dans le connoissement. III, 214.

Le navire contribue au rachat. 299.

Dans quelle proportion. 300 et 301.

Pourquoi le nom du navire doit être énoncé dans le contrat à la grosse. 329.

Comment cette énonciation peut-elle être suppléée ? 329 et suiv.

Le corps et la quille du navire peuvent être affectés à l'emprunt à la grosse. 347.

Il est affecté à l'emprunt à la grosse fait sur le corps et la quille. 359.

*Voyez* CHANGEMENT *de navire.*

Les corps et quille du navire peuvent être assurés. IV, 71.

Le navire peut être assuré vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné. 71 et suiv.

*Voyez* CHANGEMENT.

En cas d'innavigabilité le capitaine est chargé de chercher un autre navire. 292.

*Voyez* INNAVIGABILITÉ.

NÉGLIGENCE. *V.* PERTE.

NOBLES. Peuvent-ils assurer ? IV, 24.

NOLIS. Ce que c'est. III, 94, 254 et 255.

*Voyez* FRET.

NOLISSEMENT. Ce mot est synonyme de celui d'*affrètement* et de celui de *charte-partie*. III, 197 et 198.

*Voyez* AFFRÈTEMENT.

NOM. *V.* CHARGEUR, CAPITAINE, NAVIRE.

Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite doivent être exprimés dans le connoissement. III, 214.

Le nom du navire doit être énoncé dans le contrat d'assurance. IV, 2.

*Voyez* CONTRAT d'assurance.

NOTAIRES. *Voyez* CONTRAT d'assurance.

Peuvent-ils assurer? IV, 22 et 23.

NOURRITURE. En quel cas les nourriture, pansemens et loyers des gens de l'équipage sont avaries communes. IV, 328, 333 et suiv.

*Voyez* PRESCRIPTION.

NULLITÉ. De la vente du navire faite par le capitaine hors le cas d'innavigabilité. III, 120 et suiv.

*Voyez* CONTRAT à la grosse.

Du contrat d'assurance, lorsqu'il porte sur des choses qui ne peuvent être assurées. IV, 109.

Réalité de l'assurance en cas de réticence, de fausse déclaration, de différence entre le connoissement et la police. 117.

Cette nullité est-elle indépendante des événemens? *Ibid.*

Motifs de ces dispositions. 118 et 119.

Du contrat d'assurance et de réassurance lorsque par la fraude de l'assuré la somme stipulée excède la valeur des effets.

*V.* ASSURANCE.

Nullité des dernières polices lorsqu'il en existe plusieurs sur les mêmes effets. 172 et suiv.

En quels cas l'assurance, faite depuis la perte ou l'heureuse arrivée, est nulle. *V.* ASSURANCE.

## O.

**OFFICIERS du vaisseau.** Les dispositions relatives aux loyers et rachat des matelots leur sont applicables. III, 191.

**OMISSIONS.** V. **CONTRAT d'assurance.**

**OPPOSITIONS à la délivrance du prix d'un bâtiment de mer saisi.** Dans quel cas les demandes en distraction sont converties en oppositions. III, 56.

Terme accordé pour former opposition sous peine de déchéance. 58 et suiv.

Délai dans lequel l'opposant est tenu de fournir ses moyens. 57.

Délai dans lequel le défendeur doit contredire. *Ibid.*

Comment la cause est jugée. *Ibid.*

Production des titres des opposans. 61 et 62.

Peine de la production tardive. *Ibid.*

**ORDONNANCE** du juge pour fixer le jour de la réception des enchères dans le cas de la vente d'un navire saisi. III, 45 et 46.

**ORDRE.** V. **CONTRAT à la grosse.**

**ORDRE entre les privilèges.** V. **PRIVILÈGE.**

## P.

**PANSEMENS.** V. **NOURRITURE.**

**PAIEMENT.** Dans quel terme l'assurance doit être payée. IV, 273.

**PAIEMENT des gens de l'équipage.** V. **ENGAGEMENTS.**

**PAIEMENT des sommes assurées.** Il n'est dû qu'après la signifi-

tion des actes justificatifs du chargement et de la perte. IV, 274 et 275. *V. DÉLAISSEMENT.*

**PAIEMENT du prix de l'adjudication d'un bâtiment de mer.**

*V. ADJUDICATAIRE, DEMANDES en distraction.*

**PEINE. *V. CAPITAINE.***

**PERTE.** Par qui sont supportés dans le contrat à la grosse les pertes, diminutions et déchets proprement du vice propre de la chose ou de la faute de l'emprunteur. III, 372 et 373.

Quelles pertes peuvent être attribuées au vice propre de la chose. 373 et 374.

Diverses manières dont la perte peut arriver par la faute de l'emprunteur à la grosse. 374 et 375.

Suites de ces sortes de pertes. 375 et 376.

Les parties peuvent-elles déroger aux dispositions qui régissent ces suites. 376 et suiv.

Réduction du paiement des sommes empruntées lorsqu'il y a perte partielle. 379.

Effets de cette réduction. 381 et 382.

A-t-elle lieu quel que soit le cas fortuit qui a opéré la perte? 379.

S'étend-elle au profit maritime? 372, 381.

Le prêteur vient-il à contribution avec l'emprunteur sur les effets sauvés? 381 et suiv.

Sous quelles conditions le capitaine peut demander la perte des effets qu'il a fait assurer pour son compte. IV, 102 et suiv.

Conditions que doit remplir l'assuré pour réclamer la perte, lorsqu'il fait partie de l'équipage, ou se trouve comme passager sur le navire. 105 et 106.

En quel cas elle n'est pas supportée par l'assureur. 142 et suiv.

Dans quelle proportion l'assureur en est chargé lorsque la somme assurée excède la valeur des effets sans qu'il y ait fraude. IV, 158, 164 et 165.

Quid, lorsqu'il existe plusieurs assureurs. *Ibid.*

S'il y a fraude, l'assureur en est déchargé. 158.

Comment elle est payée lorsqu'il existe plusieurs assureurs. 177 et 178.

De quelle manière l'assureur en est tenu lorsque le chargement a été fait sur des vaisseaux désignés, mais dans une proportion différente de celle qui est déterminée par le contrat. 178 et suiv.

La perte est une condition nécessaire du délaissement. 212.

Comment ce principe doit être entendu. 212 et suiv.

Distinction entre la perte légale et la perte effective, et effets de cette distinction. 215 et suiv.

Quelle perte peut être demandée. V. DÉLAISSEMENT.

La perte presque totale autorise le délaissement. 211.

Quelle perte est réputée presque totale. 211, 225 et 226.

*PERTE des effets affectés au prêt à la grosse.* En quels cas elle tombe ou ne tombe pas sur le prêteur. III, 367, 368, 371, 373 et 374.

*PIÈCES.* Celles que le capitaine doit avoir à bord. III, 93.

*PILOTAGE.* L'assureur n'est pas tenu du droit de pilotage. IV, 141.

Voyez AVARIES.

*POLICE d'assurance.* V. CONTRAT.

*POLICE de chargement.* On appelle ainsi le connoissement. III, 215 et 216.

**POLICE de la mer.** N'est point la matière du Code de commerce.  
III, 1.

**PORTEUR du contrat à la grosse à ordre.** Il faut annuler le contrat lorsque, par la fraude de l'emprunteur, il a prêté une somme qui excède la valeur des objets affectés. III, 347 et suiv.

Voyez **CONTRAT à la grosse.**

**POUR COMPTE.** Ce que c'est. IV, 25.

**POURSUITES criminelles.** Il en peut être dirigé contre le capitaine qui mal à propos emprunte, vend ou engage des marchandises. III, 118 et 119.

Il en est exercé contre le capitaine qui décharge des marchandises avant d'avoir fait son rapport. 139.

**PRENEUR à la grosse.** Cette dénomination est synonyme de celle d'emprunteur. III, 318.

**PRESCRIPTION.** Le capitaine ne peut acquérir par prescription la propriété du navire. IV, 431.

Comment l'action en délaissement est prescrite. 432.

Comment sont prescrites les actions dérivant d'un contrat d'assurance et d'un contrat à la grosse. 433.

Pourquoi dans ces cas le temps de la prescription n'a pas été varié suivant les distances. 433, 434 et 438.

Motifs qui ont fait fixer le terme à cinq ans. 434 et suiv.

Par quel laps de temps sont prescrites les actions pour fret, gages et loyers, nourriture fournie aux matelots, fournitures et salaires d'ouvriers pour le navire, délivrance de marchandises. 441.

A l'égard de quelles prescriptions le serment peut être déféré à celui qui les oppose. IV, 441 et suiv.

Causes qui font cesser les prescriptions particulières. 446 et suiv.

**PRESCRIPTION en matière de délaissement. V. DÉLAISSEMENT.**

De quelle époque elle court contre l'action en délaissement dans le cas d'arrêt par ordre d'une puissance. IV, 288 et 289.

**PRÉSUMPTION.** Quelles présomptions sont admises pour justifier qu'au moment de l'assurance l'assuré savoit la perte ou l'assureur l'heureuse arrivée. V. ASSURANCE.

Celle qui résulte du défaut de nouvelles. V. DÉLAISSEMENT.

**PRÊT à la grosse.** Ce contrat est le même que le contrat à la grosse. III, 318.

**V. CONTRAT à la grosse.**

Sur quels objets il ne peut être fait. *Voyez* CONTRAT à la grosse.

Dans quel ordre sont remboursés les divers prêts faits successivement. 366 et suiv.

Y a-t-il un prêt nouveau lorsque les sommes antérieurement prêtées sont laissées par continuation ? 366 et suiv.

Comment le capital prêté à la grosse peut produire des intérêts depuis la cessation des risques. 385 et suiv.

**PRÊTEUR. V. PERTE.**

**PRÊTEUR à la grosse.** Ce que c'est. III, 318.

Son nom doit être exprimé dans le contrat. 332.

Il est difficile qu'il soit omis. *Ibid.*

Comment l'omission pourroit être réparée entre les parties.  
III, 332 et 333.

Comment elle le seroit vis-à-vis des tiers. 333 et 334.

Le prêteur est tenu de faire enregistrer le contrat. 339.

Raisons qui ont fait exiger cette formalité. 339 et 340.

Où l'enregistrement doit être fait, soit en France, soit dans  
l'étranger. *Ibid.*

Dans quel délai. 339.

Motifs qui ont fait établir un délai fatal. 339 et 340.

Comment ce délai devoit être réglé. 340 et 341.

Peine du défaut d'enregistrement. 339, 341.

Quelle en est l'étendue. 341 et 342.

Il peut faire annuler le contrat lorsque par la fraude de l'em-  
prunteur il a prêté une somme qui excède la valeur des  
objets affectés. 347 et suiv.

*V. CONTRAT à la grosse, PROPRIÉTAIRE de navire, PERTE.*

A quelles avaries les prêteurs à la grosse contribuent. 393  
et suiv.

Est-il permis de déroger aux règles que la loi donne à cet  
égard ? 393.

Comment ils concourent avec les assureurs sur les effets sau-  
vés. 398, 401.

Pourquoi l'on s'est écarté sur ce sujet du système de l'or-  
donnance ? 399 et suiv.

Ils peuvent faire assurer le capital qu'ils ont prêté. IV, 67,  
73 et 74.

Ils conservent leurs droits sur le fret, nonobstant le délaisse-  
ment du navire. 383.

*PREUVE testimoniale.* Les Tribunaux de commerce peuvent-  
ils l'admettre indéfiniment ? III, 326 et 327.

Est-elle admise en matière de contrat à la grosse ? III , 325 ,  
325 et suiv.

**PRIME.** Elle doit être énoncée dans le contrat. *V. CONTRAT d'assurance.*

A quelle époque elle est payée. IV ; 63 et 64.

La survenance de la guerre ou de la paix donne-t-elle lieu à une augmentation ou à une diminution de prime ? 77 et suiv.

En quelles circonstances l'augmentation de prime stipulée pour le cas de guerre a son effet. 79 et 80.

Ce que c'est que la prime de prime. 97 et 98.

La prime de la réassurance peut être différente de celle de l'assurance. 95.

Comment est réglée l'augmentation de prime stipulée pour le cas de guerre , lorsqu'elle n'a pas été fixée par le contrat. 100 et 101.

A quelle époque elle est acquise à l'assureur. 152.

Cas où elle est due à l'assureur , quoiqu'il soit déchargé de la perte et diminution. 142 et suiv.

Comment elle est réglée lorsque l'assurance étant pour l'aller et le retour , il ne se fait pas au retour de chargement. 147 et suiv.

Elle est due dans le cas où le contrat d'assurance ou de réassurance est annulé pour différence entre la valeur des effets et la somme assurée , lorsqu'il y a fraude. 161 et 162.

Dans quelle proportion elle est due lorsque la différence vient d'erreur. 158 et 166.

Elle est acquise lorsque le voyage est prolongé ou raccourci. 184.

Motifs de cette disposition. 185.

Celle qui est due lorsque l'assurance a été faite depuis la perte ou l'heureuse arrivée. *V. ASSURANCE.*

*PRIME d'assurance.* Ce que c'est. IV, 3.

*PRIME liée.* Ce que c'est. IV, 148.

*PRISE.* Les assureurs en répondent. IV, 125.

Répondent-ils des prises induement faites ? 129.

La restitution de la prise fait-elle cesser leur responsabilité ?  
129 et 130.

Les assureurs sont-ils déchargés lorsque la prise a eu lieu par la faute du capitaine ? 130 et 131.

Elle donne lieu au délaissement. 208.

En est-elle une cause absolue ou n'y donne-t-elle ouverture que lorsqu'elle opère la perte effective ? 222 et 223.

*PRIVILÈGE du capitaine sur le chargement.* III, 305 et 306.

Le prêteur à la grosse perd son privilège faute de faire enregistrer le contrat dans le délai prescrit. 339 et 341.

Vis-à-vis de quels créanciers il le perd. 341 et 342.

Perd-il aussi ses droits contre l'emprunteur. 342.

En quel ordre viennent les divers emprunts à la grosse accessoirement faits. 366.

*PRIVILÈGE de l'emprunt à la grosse.* *V. AFFECTATION, EMPRUNT à la grosse.*

*PRIVILÈGE sur les bâtimens de mer.* Comment il s'éteint. III, 25 et 26.

L'extinction du privilège emporte-t-elle celle de la créance ? 25.

PRIVILÈGES. Quelles créances sont privilégiées. III, 8 et suiv.

*Voyez* aussi CONSTRUCTIONS, DOMMAGES-INTÉRÊTS, DROITS dus à l'état, EMPRUNT, FOURNITURES, FRAIS, GAGES, LOYERS, PRÊTEUR à la grosse, PRIME d'assurance, RÉPARATION, VENDEUR.

Ordre des privilèges entre eux. 8, 10 et 11.

Principes d'après lesquels la loi règle cet ordre. 11 et 12.

Ordre entre les créances privilégiées de nature différente. 12 et 13.

Ordre entre les créances privilégiées de la même nature, mais non de la même classe. 13 et 14.

Ordre entre les créances privilégiées de la même nature, de la même classe, mais d'espèces diverses. 15 et 16.

Ordre entre les créances privilégiées de la même espèce, mais de degrés différens. 16 et suiv.

Forme dans lesquelles les créances privilégiées sont contractées. 21 et suiv.

Motifs qui ont fait déterminer ces formes. 22 et 23.

Par quelles formalités les privilèges auxquels un bâtiment de mer se trouve affecté, sont purgés en cas de vente forcée. 35 et suiv.

*Voyez* aussi COMMANDEMENT.

Privilèges des gens de l'équipage sur le navire et sur le fret. 190.

PROFIT. Le profit espéré des marchandises ne peut être assuré. IV, 109 et suiv.

PROFIT *espéré des marchandises*. V. CONTRAT à la grosse.

PROFIT *maritime*. Ce que c'est. III, 318.

Quels sont les effets du défaut d'énonciation dans l'acte de la somme stipulée pour le profit maritime. III, 527 et 528.

Comment le profit maritime peut être réglé. 528.

Le taux du profit maritime est-il illimité? 536 et 537.

Les endosseurs du contrat à ordre n'en sont pas garans. 545.

Motifs de cette restriction. 545 et 546.

La convention contraire la fait cesser. 544 et 546.

Quelles choses y sont affectées. 559.

Voyez AFFECTATION.

Produit-il des intérêts du jour que les risques ont cessé? 585, 586, 587, 570 et suiv.

Ne peut être assuré. IV, 109 et suiv.

PROCÈS-VERBAUX *de la discussion du Code.* Explications et développemens qui y ont été renvoyés par le Conseil d'état. III, 79 et 222.

PROCÈS-VERBAUX *de visite.* Le capitaine doit les avoir à bord. III, 93.

PROHIBITIONS *en matière d'assurance.* V. COURTIERS *d'assurances*, ECCLÉSIASTIQUES, NOBLES, NOTAIRES, MAGISTRATS.

PROPRIÉTAIRES. V. CONTRAT *d'assurance.*

PROPRIÉTAIRES *de navire.* Sont civilement responsables des faits du capitaine. III, 69.

Étendue de cette responsabilité. *Ibid.*

Comment elle cesse. *Ibid.*

Dans quelle mesure les propriétaires de navires équipés en guerre sont responsables des délits et déprédations des gens de guerre et de l'équipage. 70.

En quel cas cette responsabilité devient indéfinie. III, 70.

Pourquoi les règles qui s'y rapportent ont été insérées dans le Code de commerce. 71 et suiv.

*Voyez CAUTION.*

Le propriétaire du navire peut congédier le capitaine. 73.

Motifs de cette faculté. *Ibid.*

Quand la convention donne-t-elle ou ne donne-t-elle pas lieu à indemnité. *Ibid.*

Dans quels cas et comment le capitaine co-propriétaire peut être congédié. 74 et 75.

Pourquoi il lui est permis de renoncer à son intérêt et demander le remboursement de son capital. *Ibid.*

Comment les propriétaires de navires peuvent régler ce qui concerne l'intérêt commun. 76.

Comment la majorité est déterminée. *Ibid.*

Pourquoi la licitation du navire n'est pas accordée sur la demande d'un seul des propriétaires. 76 et 77.

Comment les propriétaires concourent à la formation de l'équipage. 80 et suiv.

Ils sont responsables du retardement causé par le fait du capitaine. 269 et 270.

*Voyez CAPITAINE.*

L'emprunt fait à la grosse dans le lieu de leur demeure et sans leur autorisation ne les oblige pas vis-à-vis du prêteur. 361.

Exception à cette règle. 364.

De quelle manière cette exception est appliquée. 365 et 366.

Comment l'aveu des propriétaires doit être donné. 361, 362 et 365.

Est-il besoin de l'aveu des propriétaires lorsque le capitaine emprunte hors du lieu de leur demeure? 362.

En est-il de même lorsque le propriétaire a dans le lieu de l'emprunt un fondé de pouvoir ? III, 361 et 362.

Le prêteur est-il obligé de prouver la nécessité de l'emprunt ? 362 et 363.

Dans quel cas l'autorisation spéciale des propriétaires est ou n'est pas nécessaire au capitaine pour faire travailler, acheter ou emprunter. 108 et suiv.

Suites de leur refus de payer leur part dans les frais de l'expédition. *Voyez* CAPITAINE.

Comment ils sont engagés par les emprunts du capitaine. 109, 111, 114 et suiv.

**PROTESTATIONS** Quelles protestations sont nécessaires pour prévenir les fins de non recevoir en matière de contrats maritimes. IV, 449 et 450.

Omissions qui en opèrent la nullité. 451.

**PUBLICATIONS et criées.** Dans quel cas elles doivent précéder la vente forcée d'un bâtiment saisi. III, 42, 53 et 54.

En quel lieu elles doivent être faites. 43, 55 et 54.

En quel nombre. 43.

Quelles publications doivent être annoncées dans les papiers publics. *Ibid.*

Dans quels papiers. 45 et 46.

Ce qu'elles doivent indiquer. 47.

*Voyez* AFFICHES, REMISES.

## R.

**RACHAT. V. GENS de l'équipage.**

Rachat du navire et des marchandises est avarie commune.

IV, 327.

Il ne fait pas revivre l'ancienne propriété, mais constitue une propriété nouvelle. IV, 308.

L'assureur qui rachète directement devient propriétaire et doit la perte. 308 et 309.

L'assuré qui rachète pour son propre compte a-t-il le droit de répéter de l'assureur la somme assurée? 309 et 310.

L'assuré qui rachète en vertu d'un mandat de l'assureur traite pour le compte de ce dernier. 310.

Dans quelles circonstances l'assuré qui n'a pas de mandat doit ou ne doit pas attendre la décision de l'assureur. 310 et 311.

Motifs et effets de la disposition qui l'oblige à prendre l'avis de l'assureur. 312.

Est-il obligé de racheter dans le cas où il ne l'est pas d'attendre cet avis? 311.

Le rachat accepté par l'assureur lui transfère-t-il la propriété des objets assurés, ou la propriété de l'assuré est-elle rétablie? 312 et suiv.

L'assureur demeure-t-il en ce cas responsable de nouveaux risques envers l'assuré? 313 et suiv.

Peut-il déduire le prix du rachat sur la somme assurée, lorsqu'ensuite il y a perte? 312 et suiv.

Effets du refus fait par l'assureur de prendre à son compte le rachat. 315 et 316.

Dans quels délais l'assuré doit signifier le rachat à l'assureur, et l'assuré donner la réponse. 316 et 317.

Est-il nécessaire que la notification soit faite par le ministère d'un huissier? 317.

RADOUÉ. Ordonné par le capitaine. Voyez CAPITAINE.

RAPPORT. V. CAPITAINE.

**RATIFICATION.** Comment peut être donnée celle qui intervient de la part du commettant de ce qui a été fait au-delà du mandat. IV, 44 et 45.

**RÉASSUREUR.** Dans quel cas il est déchargé de la perte. IV, 158 et 162.

*Voyez ASSURANCE.*

**RÉASSURANCE.** Pourquoi la réassurance est permise. IV, 93.

Quelles choses en peuvent être l'objet. *Ibid.*

Le premier assuré a-t-il un recours contre le réassureur en cas d'insolvabilité de l'assureur primitif? 93 et suiv.

Elle ne peut excéder la valeur des effets réassurés. *Voyez ASSURANCE.*

**RÉCLAMATIONS.** Quelles réclamations sont nécessaires pour empêcher les fins de non recevoir en matière de contrats maritimes. IV, 450.

Omissions qui en opèrent la nullité. 451.

**REGISTRE.** V. CAPITAINE.

**RELACHE.** V. CAPITAINE.

**REMBOURSEMENT.** Dans le prêt à la grosse l'époque du remboursement n'a rien de commun avec la fixation de la durée du prêt. III, 358.

Elle doit être exprimée dans le contrat. *Ibid.*

*Quid*, si cette énonciation a été omise? *Ibid.*

L'omission peut être suppléée par la preuve testimoniale. *Ibid.*

**REMISES.** Le juge peut en accorder pour l'adjudication des navires saisis. III, 49.

Motifs qui les ont fait admettre. III, 50 et suiv.

Devoir du juge sous ce rapport. 52.

Le juge peut-il d'office prononcer la remise, ou doit-il attendre la réquisition des parties? 52 et 53.

Lorsqu'il y a remise, le dernier enchérisseur se trouve-t-il lié? 53.

RÉPARTITION. Sur quels objets elle doit porter. IV, 395.

Par qui est faite la répartition des pertes et dommages causés par le jet. 394.

Quelles choses n'y participent point. 403, 406.

D'après quelles bases. 395.

Voyez ESTIMATION.

Comment elle est rendue exécutoire. 394 et 395.

RÉPRÉSAILLES. Les assureurs en répondent. IV, 125.

RÉSOLUTIONS prises pendant le voyage. Doivent être inscrites sur le registre du capitaine. 87.

Voyez CAPITAINE.

RESPONSABILITÉ. V. PROPRIÉTAIRES du navire, CAPITAINE.

RETARD. V. AFFRÈTEMENT.

RETOUR. V. ALLER.

RÉVOCATION. La révocation fait cesser le mandat. IV, 46.

Ses effets vis-à-vis des tiers. 46 et 47.

Ses effets vis-à-vis du commissionnaire. 47.

RISQUES. Quels risques sont ou ne sont pas à la charge du prêteur à la grosse. III, 368 et suiv.

Comment le temps des risques peut être déterminé. III, 384.

Pourquoi il est réglé par la loi. 385.

De quel jour ils courent. 384.

Quand ils finissent. *Ibid.*

Comment le temps des risques est réglé lorsque le contrat ne s'en est pas expliqué. IV, 92.

Quels risques court l'assureur lorsque le capitaine a la faculté d'entrer dans différens ports pour compléter ou échanger son chargement. 185.

L'assureur en est déchargé quand l'assuré envoie le vaisseau au-delà du lieu convenu. 184 et 185.

A quelle époque ils courent relativement aux avaries. 229.

Temps des risques. 320, 321 et 323.

RIVIÈRES. L'assurance peut être faite pour les transports par rivière. IV, 75 et 76.

RÔLE d'équipage. Le capitaine doit l'avoir à bord. III, 95.

Ce qu'il constate. 142.

ROUTE. V. CHARGEMENT.

S.

SAISIE. Forme du procès-verbal de saisie. III, 41.

Comment il est notifié. 42.

Quel tribunal connoît de la saisie. 43.

Voyez ADJUDICATION, COMMANDEMENT, ENCHÈRES, PUBLICATIONS, VENTE forcée.

Dans quelles circonstances les bâtimens de mer ne peuvent être saisis. 62 et suiv.

SAISIE des bâtimens de mer. Les navires flottans peuvent-ils être saisis? III, 48.

SALAIRES d'ouvriers. V. PRESCRIPTION.

SIGNIFICATION. L'assuré qui demande le paiement des avaries ou de la perte doit signifier à l'assureur la nouvelle qu'il a reçue. IV, 245.

Suite de l'omission absolue de la signification. 246.

Dans quel terme la signification doit être faite. 245, 247 et suiv.

Suites de la contravention à cette disposition. 249.

A qui la signification doit être faite. 245 et 247.

Les protestations et réclamations qui empêchent les fins de non recevoir en matière de contrats maritimes. 451.

SIGNIFICATION *du délaissement*. Elle fait courir le terme après lequel l'assurance doit être payée. IV, 273.

SIGNIFICATION *des actes justificatifs du chargement*. V. DÉLAISSEMENT.

SIGNIFICATION *en cas d'arrêt*. V. ARRÊT.

SOMMATION. Suffit-elle pour donner privilège relativement à l'emprunt fait sans l'aveu des propriétaires dans le lieu de leur demeure, sur la portion de ceux d'entre eux qui n'ont pas fourni leur contingent ? III, 364 et 365.

## T.

TEMPÊTE. Étendue de cette expression en matière de jet. III, 359 et 360.

TEMPS *de la charge et de la décharge*. Pourquoi il doit être fixé. III, 203 et 204.

Effets de cette fixation. 203 et suiv.

TONNAGE. Le tonnage du navire doit toujours être désigné dans l'affrètement. III, 197.

Pourquoi ? 241 et 242.

Peine de la déclaration exagérée du tonnage. V. AFFRÉTEUR.

TOUAGE. L'assureur n'est pas tenu du touage. IV, 141.

Voyez AVARIES.

V.

VENDEUR *d'un bâtiment de mer*. Son privilège. III, 9 et suiv.

Dans quel ordre il vient. 10.

Comment il justifie de sa créance. 21.

VENTE *d'un bâtiment de mer*. Vente volontaire III, 30.

Elle doit être faite par écrit. *Ibid.*

Par quels actes elle peut l'être. *Ibid.*

Peut-elle être partielle? *Ibid.*

Dans quelles circonstances est-elle autorisée. 31.

Quand elle est faite en voyage elle ne préjudicie pas aux créanciers. 31 et 32.

Les créanciers ne conservent-ils de droits que sur le prix ou aussi sur le navire. *Ibid.*

En quel cas peuvent-ils attaquer la vente. 32 et suiv.

Vente forcée. 35.

Motifs qui l'ont fait autoriser textuellement par le Code de Commerce. 35 et suiv.

Voyez ADJUDICATION, AFFICHES, COMMANDEMENT, ENCHÈRES, PRIVILÈGE, PUBLICATIONS, SAISIE.

VENTE *du navire*. Elle est interdite au capitaine. III, 120.

Exception à cette règle. 120, 121.

VÉRIFICATION *des rapports du capitaine*. V. CAPITAINE.

VICTUAILES. V. CAPITAINE.

Elles peuvent être affectées à l'emprunt à la grosse. III, 347.

Elles peuvent être assurées. IV, 71.

VIE. La vie des hommes peut-elle être assurée. IV, 75.

VISITE *du navire*. V. CAPITAINE.

VOYAGE. Dans quelles circonstances le bâtiment est censé avoir fait un voyage en mer. III, 26 et suiv.

*Voyez* VENTE, CAPITAINE.

Rupture de voyage. V. GENS *de l'équipage*.

Quand le voyage est censé commencé. 149.

*Voyez* GENS *de l'équipage*.

Effets, quant au fret, de la rupture du voyage sans chargement. 246.

La rupture du voyage annule l'assurance. V. ANNULLATION, CHANGEMENT.

Quels voyages sont réputés de long cours. IV, 258.

Pourquoi ils ont été définis par le Code. 259 et 260.

FIN DE LA TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES.